

Consultation sur la sécurité des autobus en Ontario

**Résumé des débats
Toronto (Ontario)**

11 mai 2000

Consultation sur la sécurité des autobus en Ontario

Résumé des débats
Toronto (Ontario)

Table des matières

1.0	INTRODUCTION	1
2.0	THÈMES PRINCIPAUX	3
3.0	COMMENTAIRES PARTICULIERS CONCERNANT LES AUTOBUS SCOLAIRES	5
3.1	CEINTURE DE SÉCURITÉ	5
3.2	SENSIBILISATION DU PUBLIC	6
3.3	DISPOSITIF À HUIT FEUX	7
3.4	NOMBRE DE PLACES ASSISES	8
3.5	DÉFINITION D'UN AUTOBUS SCOLAIRE.....	8
3.6	BARRIÈRES	9
3.7	RÉTROVISEURS WEST COAST.....	9
3.8	BESOINS EN TRANSPORT ADAPTÉ.....	9
3.9	PÉRIMÈTRE DE SÉCURITÉ	10
3.10	POLITIQUES, NORMES ET RÈGLEMENTS	11

Annexe A – Ordre du jour

Annexe B – Liste des participants

Annexe C – Réaction des participants

1.0 Introduction

En juin 1999, Transports Canada, avec l'aide de l'Institut sur la gouvernance, a tenu une séance pilote à Victoria (C.-B.) pour débattre de la question de la sécurité des autobus et trouver des mesures susceptibles d'améliorer le dossier du Canada, par ailleurs déjà très bon à ce chapitre. Transports Canada a retenu les services de PricewaterhouseCoopers pour l'aider à organiser, en collaboration avec l'Institut sur la gouvernance, la consultation sur la sécurité des autobus au Canada.

L'atelier de l'Ontario fait suite aux ateliers des Maritimes, des Prairies et du Manitoba, tenus respectivement le 29 février 2000, le 7 mars 2000 et le 14 mars 2000. La séance en Ontario a eu lieu le 11 mai 2000, au Royal York Hotel, 100 Front Street West, à Toronto, de 9 h à 15 h 30. M^{me} Nathalie Roy et M. Gary Robertson, de PricewaterhouseCoopers, ont été chargés d'animer la réunion. Au nombre des participants figuraient des représentants des différents groupes intéressés : les transporteurs, les constructeurs, les organismes de santé et de sécurité publics, les conseils scolaires et les commissaires, les représentants d'associations de parents, les élèves du niveau secondaire, l'administration municipale et les représentants des ministères fédéral et provincial des Transports.

Au cours des trois premières consultations, il a été question de la sécurité des autobus scolaires et des autocars. Contrairement aux ateliers précédents, l'atelier qui s'est tenu à Toronto le 11 mai a porté exclusivement sur la sécurité des autobus scolaires. Un atelier séparé, consacré à la sécurité des autocars, s'est tenu le 12 mai. Il a été organisé et animé par l'Institut sur la gouvernance. Le résumé de cette dernière séance fera l'objet d'un rapport distinct rédigé par l'Institut sur la gouvernance.

M. Derek Sweet, de Transports Canada, a exposé le contexte dans lequel se tenait la consultation. Il fut fait mention de la trousse d'information, du dossier exemplaire de la sécurité des autobus au Canada, de la volonté de prendre contact avec le public et de l'effort particulier déployé pour obtenir une représentation équitable de l'industrie et des diverses parties intéressées. M. Sweet a insisté sur la nécessité de débattre de la question de la ceinture de sécurité, étant donné que Transports Canada reçoit un abondant courrier dans lequel on demande soit de munir les autobus scolaires de ceintures de sécurité, soit la raison pour laquelle ils en sont dépourvus. Ce point a été mis à l'ordre du jour d'office en raison des questions posées par le public.

M. Sweet a mentionné qu'à la suite de chaque séance de consultation, les participants recevront, par voie électronique ou par courrier ordinaire, un exemplaire du rapport produit par PricewaterhouseCoopers. Il a aussi précisé qu'un rapport global sera publié à la fin de l'été ou au début de l'automne. Les participants et les autres parties intéressées ont été invités à examiner les résultats de la consultation sur le site Internet http://www.policity.com/worksites_transport.htm. M. Phillip Haid, de l'Institut sur la gouvernance, a apporté des précisions sur le site et remis aux participants une fiche explicative sur celui-ci.

Avant d'entamer les débats, les animateurs ont tenu un exercice introductif au cours duquel les participants ont été jumelés deux par deux. Ceux-ci disposaient de cinq minutes pour faire connaissance et trouver une chose intéressante à propos de l'autre, à communiquer à l'ensemble du groupe.

Les débats visaient à recueillir les avis et les commentaires des participants pour mieux comprendre :

- leurs préoccupations concernant la sécurité des autobus scolaires;
- leurs points de vue sur le port de la ceinture de sécurité dans les autobus scolaires;

- leurs suggestions pour établir les priorités parmi leurs préoccupations;
- leurs opinions concernant les stratégies possibles pour s'attaquer à ces problèmes.

Pour échanger des idées sur les diverses questions, les participants se sont d'abord réunis en séance plénière pour répertorier les principales questions concernant la sécurité des autobus scolaires. Ils se sont ensuite scindés en deux groupes pour débattre de ces questions. Ces groupes se sont ensuite réunis en un grand groupe pour communiquer les points saillants de leurs débats. Les principales questions soulevées ont été les suivantes :

- la ceinture de sécurité,
- la sensibilisation du public,
- le dispositif à huit feux,
- le nombre de places assises,
- la définition d'un autobus scolaire,
- les barrières,
- les rétroviseurs West Coast,
- les besoins en transport adapté,
- le périmètre de sécurité,
- les politiques, les normes et les règlements.

Le présent rapport vise à recueillir les points de vue et les idées exprimés par les participants de l'atelier. Nous nous sommes efforcés de rendre compte des débats le plus fidèlement possible, sans en faire l'analyse générale ni en tirer de conclusions. Le rapport final fera le tri parmi toutes les idées et les suggestions lancées lors des séances et sur le site Internet, et fera une analyse de la sécurité des autobus avec les conclusions à en tirer.

2.0 Thèmes principaux

Cette section présente les thèmes principaux qui sont ressortis des débats de la journée.

- Les participants n'étaient pas convaincus que l'absence de ceinture de sécurité dans les autobus scolaires posait un problème. La plupart étaient d'avis que le compartimentage, le relèvement du dossier des sièges, mieux rembourrés, et le renforcement de la fixation des sièges pouvaient contribuer davantage à la sécurité des écoliers que la ceinture de sécurité. Un spécialiste de Transports Canada a en outre présenté les résultats d'une recherche montrant que le port de la ceinture ventrale n'accroît pas la sécurité des autobus scolaires. Aucune recherche n'a encore été faite sur la ceinture trois points. Au terme de cet exposé et de l'échange de renseignements qui a suivi, il a été conclu que la ceinture de sécurité était un enjeu pour le public mais pas pour l'industrie. Les participants ont recommandé que l'on sensibilise le grand public à cet égard.
- Bien que le groupe ait convenu que, pour la plupart des passagers, la ceinture de sécurité n'était pas une façon d'accroître la sécurité, il a été fait mention d'exceptions notables. En effet, les personnes ayant des besoins particuliers (p. ex. handicap physique ou émotif) ont souvent besoin d'un dispositif de retenue pour assurer leur propre sécurité. Le groupe a aussi convenu que les exigences à requérir pour les personnes aux besoins particuliers étaient singulières, mais qu'il fallait poursuivre les travaux pour définir de nouvelles normes et perfectionner les existantes.
- Au chapitre de la sensibilisation, certains participants étaient d'avis qu'il incombait au fournisseur du transport de préparer et de distribuer des trousseaux d'information aux parents. Certains ont préconisé une approche coordonnée entre les organismes directement concernés par la sécurité des enfants. L'information pourrait être diffusée par les commissions scolaires et les associations de parents. Les participants ont demandé que la teneur du message soit uniforme dans toute la province. La trousse d'information devrait comprendre de la documentation sur les sujets suivants : la démonstration que la sécurité des autobus scolaires est mieux assurée sans ceinture de sécurité, la responsabilité des parents à l'égard du comportement des enfants, les dispositifs de sécurité, les résultats des essais de collision, la nouvelle technologie, les causes de blessures menant à la définition de nouvelles normes, les statistiques courantes, les résultats des recherches et les normes en vigueur accompagnées de leur justification.
- Certains ont fait remarquer que bien des gens ne savent pas encore exactement quand ils sont tenus de s'arrêter (c.-à-d. lorsque les clignotants s'allument et que l'autobus ralentit ou lorsque l'autobus s'est complètement immobilisé). On avait le sentiment que le dispositif actuel à quatre feux est en partie la cause de cette confusion et que le dispositif à huit feux contribuerait certainement à clarifier la situation. Si le changement n'est pas apporté, d'importants efforts de sensibilisation devraient être déployés pour mieux informer les automobilistes.
- De nombreux participants ont jugé que le nombre de places assises était un enjeu important. Il a été signalé que le nombre de places assises comprend les places debout et que le fait de laisser des passagers debout compromet la sécurité assurée par le compartimentage et d'autres dispositifs de sécurité. Les participants se sont entendus sur la nécessité d'avoir un nombre officiel de places assises qui tienne compte de la présence d'enfants aux besoins particuliers à bord des autobus scolaires.

- Les participants ont aussi reconnu l'avantage des barrières, à la fois pour les écoliers et les chauffeurs. Cependant, puisque l'utilisation de barrières comme dispositifs de sécurité varie d'une province à l'autre, les participants ont proposé d'en rendre l'utilisation obligatoire dans toutes les provinces. Pour terminer, les participants de l'atelier ont recommandé que l'on revoie la norme pour améliorer la conception et la résistance des barrières avant d'en rendre l'utilisation obligatoire.
- Les participants ont également reconnu la piètre qualité des rétroviseurs West Coast. De nombreuses critiques ont fusé à propos de ces rétroviseurs, en raison des importants angles morts qui sont susceptibles de provoquer des accidents.
- Une bonne partie du temps a été consacré aux problèmes de sécurité au voisinage immédiat de l'autobus. Plusieurs ont fait remarquer que le nombre de blessures et de mortalités qui se produisent à l'extérieur de l'autobus est quatre fois plus élevé que parmi les passagers à bord. Le sentiment général était donc que la sécurité pourrait être fortement accrue si l'on s'attaquait à cet aspect du transport par autobus.

3.0 Commentaires particuliers concernant les autobus scolaires

La présente section résume les commentaires particuliers des participants au cours de la séance introductive et de la séance plénière sur la question de la sécurité des autobus scolaires.

Comme on le voit ci-dessous, les participants ont recensé 23 problèmes reliés aux autobus scolaires.

1. Barrières
2. Dispositif avertisseur à huit feux
3. Barrières posées à l'avant
4. Nouvelle norme pour les rétroviseurs
5. Nombre de places assises
6. Voisinage immédiat de l'autobus
7. Surveillant à bord des autobus
8. Sensibilisation
9. Respect de la réglementation
10. Code de la route
11. Comportement des chauffeurs
12. Passagers en bas âge (âge préscolaire)
13. Surveillance aux arrêts d'autobus
14. Points d'arrêt en commun
15. Espace de rangement supérieur
16. Véhicules dépassant les autobus
17. Fauteuils roulants à bord des autobus
18. Construction des véhicules
19. Enfants aux besoins particuliers
20. Routes très fréquentées et à circulation rapide
21. Aides-chauffeurs
22. Respect du règlement dans les collectivités autochtones
23. Autobus scolaires et véhicules non traditionnels

La section qui suit présente les points saillants des débats sur les questions jugées les plus importantes par les participants : la ceinture de sécurité, la sensibilisation du public, le dispositif à huit feux, le nombre de places assises, la définition d'un autobus scolaire, les barrières, les rétroviseurs West Coast, les besoins en transport adapté, le périmètre de sécurité, les politiques, les normes et les règlements. Il était impératif pour Transports Canada que la question de la sécurité soit traitée dans les débats.

3.1 Ceinture de sécurité

- Les participants n'étaient pas convaincus que l'absence de ceinture de sécurité dans les autobus scolaires était un problème. La plupart ont convenu que le compartimentage, le relèvement du dossier des sièges, mieux rembourrés, et le renforcement de la fixation des sièges pourraient contribuer davantage à la sécurité des écoliers que la ceinture de sécurité. Un spécialiste de Transports Canada est en outre venu présenter les résultats d'une recherche montrant que le port de la ceinture ventrale n'accroît pas la sécurité des autobus scolaires. Aucune recherche n'a encore été faite sur la ceinture trois points. Au terme de cet exposé et de l'échange de renseignements qui a suivi, il a été conclu que la ceinture de sécurité était un enjeu pour le public mais pas pour l'industrie. Les participants ont recommandé que l'on sensibilise le grand public à cet égard.
- Bien que le groupe ait convenu que la ceinture de sécurité n'était pas nécessaire pour accroître la sécurité de la plupart des passagers, il a été fait mention d'exceptions notables. En effet, les personnes ayant des besoins particuliers (p. ex. handicap physique ou émotif) ont souvent besoin d'un dispositif

de retenue pour assurer leur propre sécurité. Ces dispositifs ont plusieurs utilités qui vont au-delà de la prévention des blessures accidentelles en servant notamment à soutenir physiquement des personnes souffrant d'une déficience musculaire ou de paralysie musculaire et à restreindre la mobilité de personnes susceptibles d'en blesser d'autres du fait de leur comportement agressif ou imprévisible.

- Il a été signalé que dans certaines provinces et dans certains États américains, des autobus étaient équipés de ceinture de sécurité. On n'est pas parvenu à savoir si cette décision avait été prise sur la foi de résultats de recherche ou à la suite de pressions politiques. Cependant, les participants se sont entendus sur un point : il ne suffit pas de poser des ceintures de sécurité, encore faut-il les porter convenablement.
- Outre le port de la ceinture à faire respecter, d'autres difficultés ont été signalées concernant la pose et le port de la ceinture. Il a aussi été dit que la présence de ceintures de sécurité pouvait donner un faux sentiment de sécurité aux passagers. Les participants ont déterminé qu'il revenait aux provinces de contrôler la pose des ceintures de sécurité.
- Certains participants ont fait remarquer qu'en dépit des résultats de recherche qui montrent que les autobus scolaires sont plus sûrs sans ceinture, ce n'est pas toujours le cas pour les enfants en bas âge comme ceux de la prématernelle et de la maternelle. L'un des spécialistes présents a fait savoir qu'une recherche était en cours sur le port de la ceinture de sécurité par de jeunes écoliers.
- Dans l'ensemble, les personnes présentes ont convenu que la pose de ceintures ventrales dans les autobus scolaires ne s'imposait pas pour les écoliers des niveaux primaire et secondaire, mais qu'il y avait lieu de pousser la recherche pour les enfants de prématernelle et de maternelle. Il a aussi été recommandé d'approfondir la recherche sur la ceinture trois points.

3.2 Sensibilisation du public

- Comme les participants étaient d'avis que la ceinture de sécurité était un enjeu pour le grand public, il a été proposé de mieux informer celui-ci. La publication de dépliants, la tenue de réunions avec les parents et dans la collectivité, l'envoi de bulletins d'information au domicile des écoliers et sur Internet ont été proposés comme façon de joindre le public cible. L'un des participants a conseillé le livre *Unreported Miracles – What You Probably Don't Know About Your Child's School Bus* du D^r Cal Lemon, comme ouvrage de référence et d'information pour toutes les parties intéressées.
- Certains participants étaient d'avis qu'il revenait au fournisseur du transport de préparer et de distribuer les trousse d'information aux parents. Certains ont préconisé une approche coordonnée entre les organismes directement concernés par la sécurité des enfants. L'information pourrait être diffusée par les commissions scolaires et les associations de parents. Les participants ont demandé que la teneur du message soit uniforme dans toute la province. La trousse d'information devrait comprendre de la documentation sur les sujets suivants : la démonstration que la sécurité des autobus scolaires est mieux assurée sans ceinture de sécurité, la responsabilité des parents à l'égard du comportement des enfants, les dispositifs de sécurité, les résultats des essais de collision, la nouvelle technologie, les causes de blessures menant à la définition de nouvelles normes, les statistiques courantes, les résultats des recherches et les normes en vigueur accompagnées de leur justification. La

question de savoir si l'information devait être envoyée au domicile des enfants a été soulevée. Il a aussi été proposé de tourner un film vidéo sur le sujet et de le mettre à la disposition des parents et des organismes désireux de promouvoir la sécurité des autobus scolaires.

- Les participants ont estimé que la sensibilisation à la sécurité des autobus scolaires devrait être financée conjointement par Transports Canada et les ministères provinciaux des Transports et de l'Éducation.
- Les participants ont été unanimes à dire qu'il n'est pas nécessaire de dépenser beaucoup pour sensibiliser le public. Pour bon nombre, la meilleure solution serait de créer un site web collectif présentant l'information pertinente. Les autorités scolaires n'auraient qu'à inviter la population à consulter le site web.

3.3 Dispositif à huit feux

- Le thème commun de la sensibilisation et de la formation a aussi été débattu. Certaines personnes ont fait remarquer que bien des gens ne savent pas encore exactement quand ils sont tenus de s'arrêter (c.-à-d. lorsque les clignotants s'allument et que l'autobus ralentit ou lorsque l'autobus s'est complètement immobilisé). On avait le sentiment que le dispositif actuel à quatre feux est en partie la cause de cette confusion et que le dispositif à huit feux contribuerait certainement à clarifier la situation. Si le changement n'est pas apporté, d'importants efforts de sensibilisation devraient être déployés pour informer les automobilistes. La formation des chauffeurs a été jugée particulièrement importante étant donné le roulement élevé de personnel dans ce secteur. Les passagers ont aussi intérêt à suivre une formation pour se rappeler les dangers associés à des comportements dangereux. Le groupe a convenu que, dans la mesure du possible, la formation devrait être cohérente et uniforme.
- Les participants, notamment les élèves, ont déclaré avoir vécu des situations dangereuses autour d'autobus scolaires par suite du comportement de chauffeurs. Ce ne sont pas tous les automobilistes qui observent le code de sécurité routière, en particulier dans les zones où montent et descendent les passagers et aux points d'arrêt en commun, souvent en raison d'une mécompréhension de la signalisation utilisée. Une mise en garde s'impose concernant le danger posé par les points d'arrêt en commun, de nombreux enfants se rendant en un endroit pour attendre l'arrivée de l'autobus scolaire sans surveillance. Outre qu'ils ne sont pas surveillés, les enfants doivent souvent attendre plus longtemps que si l'autobus venait les prendre à domicile, ce qui accroît les risques associés à la température. Les membres de l'atelier ont insisté sur les inconvénients de ces points d'arrêt en commun et sur l'incidence politique d'une décision à cet égard.
- Il a aussi été question de l'importance de faire respecter le règlement. Il y a eu un fort courant d'opinion en faveur du resserrement des mécanismes d'application de la loi pour qu'elle comporte des éléments dissuasifs quand une personne en met d'autres en danger en omettant d'observer la loi, le règlement ou la politique en vigueur. Il a été proposé d'équiper les véhicules de caméra pour inciter au respect de la loi.

3.4 Nombre de places assises

- De nombreux participants ont jugé que la question du nombre de places assises était importante. Il apparut évident que le nombre de places assises ne vise pas le confort des passagers mais leur sécurité. L'un des participants a signalé qu'un autobus de 72 places ne signifie pas qu'il existe 72 places assises mais que le véhicule peut contenir jusqu'à 72 passagers. Le fait de laisser des passagers debout compromet la sécurité assurée par le compartimentage et d'autres dispositifs de sécurité. Le manque de sécurité s'accroît quand s'ajoute la présence de sacs à dos et d'appareils audio dans les autobus scolaires.
- La question du nombre de passagers par siège a aussi été soulevée. En général, les participants ont convenu que le fait d'avoir trois écoliers par siège de la maternelle à la sixième année était acceptable mais que ce nombre devait passer à deux par siège pour les élèves du niveau secondaire. Comme il n'existe pas de règlement officiel sur le nombre de places assises, c'est parfois la commission scolaire qui en décide, mais, selon les commentaires des participants, il ne s'agit pas d'une pratique uniforme dans la province de l'Ontario, ce qui explique qu'on a des autobus bondés.
- Une nouvelle tendance s'installe dans le réseau scolaire : elle vise à intégrer des écoliers de diverses écoles et de différents niveaux (primaire et secondaire) et vient compliquer la situation pour ce qui est du nombre de places assises. Une autre tendance qui se dessine consiste à avoir des élèves aux besoins particuliers à bord d'autobus scolaires ordinaires. De plus en plus, les autobus scolaires sont adaptés pour accepter les fauteuils roulants, ce qui complique encore davantage la question du nombre de places assises.
- Les participants se sont entendus pour dire qu'il est nécessaire d'avoir un nombre officiel de places assises qui tienne compte de la présence d'enfants aux besoins particuliers dans les autobus scolaires.

3.5 Définition d'un autobus scolaire

- Le cas des écoliers qui voyagent à bord de véhicules qui ne sont pas des autobus scolaires a été soulevé et il a été mentionné que le risque de blessure s'accroît quand les enfants ne se déplacent pas en autobus scolaire, qui reste le mode de transport le plus sûr. Comme les autres modes de transport ne sont pas réglementés, les participants ont jugé qu'ils pouvaient être dangereux pour les écoliers et, par conséquent, ils ont proposé qu'on revoie la définition d'un autobus scolaire. À titre d'exemples, on a cité les transports en commun, les mini-fourgonnettes et les autobus à petit gabarit.
- Certains représentants des écoliers aux besoins particuliers ont rappelé qu'il existait un règlement pour les autobus scolaires ordinaires et un pour les autobus de transport adapté. Cependant, les autobus hybrides (utilisés pour le transport adapté) ne sont pas réglementés. L'absence de règlement pour ce nouveau type de véhicule préoccupe les représentants des organismes de sécurité et médicaux, qui réclament l'adoption d'un règlement visant ce type d'autobus afin de mieux protéger les enfants aux besoins particuliers.

3.6 Barrières

- Les participants ont convenu de l'avantage que présentent les barrières, à la fois pour les écoliers et les chauffeurs. Cependant, puisque l'utilisation de barrières comme dispositif de sécurité varie d'une province à l'autre, les participants ont proposé d'en rendre l'utilisation obligatoire dans toutes les provinces.
- Parmi les avantages que présentent les barrières figurent l'amélioration de la visibilité des enfants quand on dépasse l'autobus, l'atténuation du risque de passer sur un enfant si l'autobus est heurté à l'arrière par un véhicule et l'aspect formateur du dispositif pour habituer les enfants à traverser la rue en s'éloignant d'au moins 10 pieds de l'autobus.
- Des représentants de commissions scolaires se sont dit préoccupés par la qualité des barrières. Certaines ont été défectueuses dans le passé et, comme elles entraînent un déboursé, elles sont difficiles à justifier étant donné qu'elles ne sont pas obligatoires.
- Dans l'ensemble, les participants de l'atelier préconisent une révision de la norme pour améliorer la conception et la résistance des barrières avant d'en rendre l'usage obligatoire.

3.7 Rétroviseurs West Coast

- Les participants se sont entendus pour reconnaître la piètre qualité des rétroviseurs West Coast. Bon nombre de critiques ont été adressées à l'endroit de ces rétroviseurs, étant donné qu'ils créent d'importants angles morts susceptibles de provoquer des accidents. La visibilité est à ce point gênée que certains fournisseurs de transport ont donné pour directive aux chauffeurs de regarder autour des rétroviseurs.
- Il a été proposé d'apporter les modifications suivantes aux rétroviseurs West Coast : poser les rétroviseurs au-dessous de la ligne de visibilité du chauffeur, permettre le réglage à la fois du siège du chauffeur et des rétroviseurs pour dégager la vision de celui-ci, changer la norme, revenir au modèle de rétroviseur antérieur.

3.8 Besoins en transport adapté

- L'intégration d'enfants aux besoins particuliers s'impose de plus en plus. Comme il a été précisé dans la section 3.4, les enfants aux besoins particuliers sont intégrés à des autobus scolaires ordinaires/de transport adapté qui ne sont assujettis à aucun règlement (appelés autobus hybrides). Encore plus problématique, aux dires de certains participants, est le fait que des enfants aux besoins particuliers sont transportés dans des véhicules pour passagers non-ambulatoires, ce qui renforce le besoin de réglementer les autobus hybrides.
- La plupart des participants ont reconnu la difficulté de réglementer les véhicules de transport adapté et qu'il n'y a pas d'autre choix que celui d'observer, dans une certaine mesure, la norme CSA. Des

représentants des enfants aux besoins particuliers ont demandé que la réglementation, le transport et la politique reflètent cette réalité.

- De plus en plus d'enfants qui prennent l'autobus ont besoin de soins particuliers en raison de problèmes de santé comme l'asthme et les allergies. Les chauffeurs devraient connaître les enfants qui ont des besoins particuliers et être suffisamment informés et formés pour pouvoir intervenir en cas d'urgence. En général, les parents consentent à fournir l'information médicale à l'école. Cependant, la chose s'est révélée difficile dans certaines écoles.
- Le groupe a aussi convenu que les personnes aux besoins particuliers avaient souvent des exigences singulières, mais il a estimé que les travaux devraient se poursuivre à cet égard pour élaborer de nouvelles normes et clarifier celles qui existent. On a estimé qu'on aurait avantage à profiter de l'expérience des États-Unis, où certains travaux dans ce domaine sont plus avancés, et qu'il y avait lieu de poursuivre la recherche. La consultation des groupes de représentants est une bonne pratique que bon nombre voudraient voir s'accroître.
- Finalement, certaines suggestions ont été faites concernant la formation spécialisée des chauffeurs, la logistique et la gestion de la planification et le respect de la réglementation. Grâce à ces initiatives connexes, on estime pouvoir accroître la sécurité.

3.9 Périmètre de sécurité

- L'un des groupes de discussion a consacré beaucoup de temps au débat sur les problèmes de sécurité liés au voisinage immédiat de l'autobus. Plusieurs ont fait remarquer que le nombre de blessures et mortalités qui se produisent à l'extérieur de l'autobus est quatre fois plus élevé que parmi les passagers à bord. Le sentiment général était donc que la sécurité pourrait être accrue considérablement si l'on s'attaquait à cet aspect du transport par autobus.
- Bien qu'il ait déjà été question des problèmes liés à l'équipement de l'autobus dans ce rapport, il était évident pour le groupe que beaucoup d'améliorations pouvaient être apportées à cet équipement pour accroître la sécurité autour de l'autobus. La sécurité pourrait notamment être accrue grâce au dispositif à huit feux et aux barrières.
- Le débat a aussi porté sur des questions comme l'aire de demi-tour des autobus, la sécurité des lieux de ramassage et la montée à bord de l'autobus du côté droit. Il a été noté que de nombreuses zones rurales ne disposent pas d'aires de demi-tour suffisantes et que dans bon nombre de districts scolaires, il est interdit au chauffeur d'autobus de manœuvrer son véhicule sur une propriété privée. La montée des écoliers du côté droit est jugée comme la méthode idéale puisque de la sorte les jeunes passagers n'ont pas à traverser la route et qu'ils restent tout le temps dans le champ de vision du chauffeur. Cependant, il a aussi été noté que la prise en charge des écoliers du côté droit est, la plupart du temps, prohibitif sur le plan du coût et qu'elle complique sérieusement l'établissement des itinéraires, étant donné qu'il faut pratiquement doubler la distance à parcourir.

3.10 Politiques, normes et règlements

- Il existe plusieurs politiques, normes et règlements qui régissent l'exploitation des autobus. Bien qu'on ait reconnu la nécessité de disposer d'une certaine souplesse dans ce domaine, bon nombre ont estimé qu'il y aurait d'importants avantages à tirer d'une plus grande cohérence entre ces mesures. Actuellement, les politiques des commissions scolaires, les normes des organismes d'accréditation, tant nationales qu'internationales, et la réglementation publique sont loin d'être uniformes. Les participants étaient d'avis que, dans la mesure où c'était possible et pertinent, ces mécanismes devraient être harmonisés en fonction des besoins du consommateur. Cette harmonisation devrait se faire de manière à permettre à l'industrie de prévoir les mesures à prendre pour améliorer la sécurité des autobus scolaires.

Annexe A
Ordre du jour

Consultation sur la sécurité des autobus de la région de l'Ontario
Ordre du jour de l'atelier

Toronto, Ontario
Le 11 Mai 2000

La séance de consultation a pour objet de recueillir les vues des participants sur la question de la sécurité des autobus, incluant le port de la ceinture de sécurité dans les autobus scolaires.

Plus précisément, nous voulons connaître :

- vos préoccupations concernant la sécurité des autobus scolaires;
- vos idées sur le port de la ceinture de sécurité dans les autobus scolaires;
- vos suggestions concernant l'échelle des priorités dans ce dossier;
- vos opinions concernant les stratégies possibles pour s'attaquer au problème.

Première partie

9 h 00 – 9 h 30	Petit déjeuner continental
9 h 30 – 10 h 00	Introduction <i>objectifs de l'atelier et attentes des participants</i>
10 h 00 – 10 h 15	Présentation de la situation par Transports Canada <i>allocution d'ouverture par M. Derek Sweet de Transports Canada</i> <i>présentation concernant le site électronique de la consultation</i>
10 h 15 – 10 h 30	Vue d'ensemble de la sécurité des autobus scolaires <i>exposition des vues des participants sur la protection des passagers</i> <i>définition des sujets de préoccupation</i>
10 h 30 – 11 h 00	Les autobus scolaires : ceintures de sécurité et préoccupations <i>débat sur la ceinture de sécurité</i>
11 h 00 – 11 h 15	Pause-café
11 h 15 – 12 h 00	Les autobus scolaires : ceintures de sécurité et scénario(s) d'action <i>continuation du débat sur la ceinture de sécurité</i> <i>initiatives possibles pour s'attaquer au problème de la ceinture de sécurité</i> <i>prochaines étapes</i>
12 h 00 – 12 h 30	Déjeuner <i>salades, sandwiches et boissons seront offerts dans la salle de réunion</i>

**Consultation sur la sécurité des autobus de la région de l'Ontario
Ordre du jour de l'atelier**

**Toronto, Ontario
Le 11 Mai 2000**

Deuxième partie

- 12 h 30 – 14 h 00 Les autobus scolaires : facteurs de sécurité et préoccupations
débat sur d'autres sujets de préoccupation
- 14 h 00 – 14 h 15 Pause-café
- 14 h 15 – 15 h 00 Les autobus scolaires : facteurs de sécurité et scénario(s)
d'action
*fixation des priorités
initiatives possibles pour s'attaquer au problème de sécurité
prochaine étapes*
- 15 h 00 – 15 h 30 Synthèse
*revue de l'ensemble des débats sur les autobus scolaires
récapitulation et évaluation
allocution de fermeture*
- 15 h 30 Fin de la séance

Annexe B
Liste des participants

CONSULTATION SUR LA SECURITE DES AUTOBUS EN ONTARIO

LE 11 MAI, 2000

FABRICANTS D'AUTOBUS

Steve Groat
Organization: Thomas Built Buses
275 Tecumseh PO Box 580
Woodstock ON N4S 1Z5
Office Phone: (519) 539-1225
Office Fax: (519) 539-1497
Email Address: steve.groat@thomasbus.com

OPERATEURS D'AUTOBUS

Richard Donaldson
Executive Director
Organization: Ontario School Bus Association
295 The West Mall Suite 100
Toronto ON M9C 4Z4
Office Phone: (416) 695-9965
Office Fax: (416) 695-9977
Email Address: rdonaldson@osha.on.ca

Jackie Laurie
Safety & Legislative Coordinator
Organization: Ontario School Bus Association
295 The West Mall Suite 100
Toronto ON M9C 4Z4
Office Phone: (416) 695-9965
Office Fax: (416) 695-9977
Email Address: jackiel@osba.on.ca

Kathy Soundy
Director of Driver Development and Safety
Organization: Laidlaw Education Services
3221 North Service Road
Burlington ON L7R 3Y8
Office Phone: (905) 336-1800
Office Fax: (905) 335-8662
Email Address: Kathy_soundy@lpsg.com

Dan Stock, President
Organization: Stock Transportation Ltd & Ontario School Bus Assoc
320 Bloomington Rd West Box 732
Aurora ON L4G 4J9
Office Phone: (905) 841-2678
Office Fax: (905) 713-2300
Email Address: dans@stock-transport.com

REPRESENTANT MUNICIPAL

John Krastins
Staff Sargent Traffic Services Unit
Organization: Toronto Police Service
45 Strachan Ave
Toronto ON M6K 1W7
Office Phone: (416) 808-1900
Office Fax: (416) 808-1902
Email Address:

ASSOCIATIONS DE PARENTS/PARENTS

Dona Pollard
Organization: Ontario Parent Council
RR1, RMB 206
Fort Frances ON P9A 3M2
Home Phone: (807) 274-7558
Office Fax: (807) 274-4139
Email Address: pollard@fort-frances.lakeheadu.ca

REPRESENTANTS PROVINCIAUX

Linda Haldenby
Manager of Road Safety Program Office
Organization: Ministry of Transportation, Road User Safety
1201 Wilson Ave Bldg A, Rm 212
Toronto ON M3M 1J8
Office Phone: (416) 235-3630
Office Fax: (416) 235-3633
Email Address: haldenby@MTO.GOV.ON.CA

Bill Mocsan
Manager of Carrier Safety and Enforcement Branch
Organization: Ministry of Transportation, Carrier Safety and Enforcement Branch
301 St. Paul St 3rd flr
St. Catharines ON L2R 7R4
Office Phone: (905) 704-2434
Office Fax: (905) 704-2750
Email Address: bill.mocsan@mto.gov.on.ca

Doug Robinson
Head of Regional Traffic Section
Organization: Ministry of Transportation, Northwestern Region Operations Division
615 South James St.
Thunder Bay ON P7E 6P6
Office Phone: (807) 473-2060
Office Fax: (807) 473-2165
Email Address: doug.robinson@MTO.GOV.ON.CA

Rob Monster
Organization: Ministry of Transportation, Carrier Safety & Enforcement Branch
301 St. Paul St 3rd flr
St. Catharines ON L2R 7R4
Office Phone: (905) 704-2967
Office Fax: (905) 704-2467
Email Address: robert.monster@mto.gov.on.ca

Brigitte Nowak
Organization: Ministry of Transportation, Road User Public Education and Marketing
1201 Wilson Ave
Downsview ON M3M 3G8
Office Phone: (416) 235-4489
Office Fax: (416) 235-3633
Email Address: brigitte.nowak@MTO.GOV.ON.CA

Glenda Prudom
Organization: Ministry of Transportation, Carrier Safety & Enforcement Branch
301 St. Paul Street, 3rd Floor
St. Catharines ON L2R 7R4
Office Phone: (905) 704-2787
Office Fax: (905) 704-2750
Email Address: glenda.prudom@mto.gov.on.ca

David Ward
Safety Policy Officer, Road Safety Program
Organization: Ministry of Transportation, Road User Safety
1201 Wilson Ave
Downsview ON M3M 3G8
Office Phone: (416) 235-3619
Office Fax: (416) 235-3633
Email Address: wardd@mot.gov.on.ca

ORGANISATIONS RELATIVES À LA SECURITE PUBLIQUE

Valerie Willians
Operations Manager
Organization: Ontario Safety League
5045 Orbitor Dr
Mississauga ON L4W 4Y4
Office Phone: (905)625-0556
Office Fax: (905) 625-0677
Email Address: operations@osl.org

Amy Zierler
180 Dundas St. West Suite 2105
Toronto ON M5G 1Z8
Organization: Safe Kids Canada, Hospital for Sick Children
Office Phone: (416) 813-7288
Office Fax: (416) 813-4986
Email Address: amy.zierler@sickkids.on.ca

Steve Ryan
Bloorview Macmillan Centre
350 Rumsey Road
Toronto (Ontario)
Office Phone: (416) 424-3855
Office Fax: (416) 425-1634
Email Address: sryan@bloorviewmacmillan.on.ca

COMMISSIONS SCOLAIRES ET ADMINISTRATEURS

Cynthia Andrew
429 University Ave
Toronto ON M5G 1Y8
Organization: Ontario Public School Board Assoc.
Office Phone: (416) 340-2540
Office Fax: (416) 340-7571
Email Address: candrew@opsba.org

Peter Milovanovich
Vice Principal
Organization: Unionville High School
201 Town Centre Blvd
Unionville ON L3R 8G5
Office Phone: (905) 479-2787
Office Fax: (905) 479-1539
Email Address: milovan@sympatico.ca

Louise Ervin
Trustee
Waterloo Region Roman Catholic Separate School Board
91 Moore Avenue
Kitchener, Ontario
N2H 3S4
Office Phone: (519) 578-3660
Office Fax: (519) 578-5291

ETUDIANTS

Cassey Fitzpatrick
Student
P.O. Box 1957
Corunna ON N0N 1G0

Amanda Percel
West Hill Collegiate Institute
350 Morning Side
Scarborough, Ontario

Richard Sutcliff
West Hill Collegiate Institute
350 Morning Side
Scarborough, Ontario

GESTIONNAIRES DE TRANSPORT

Kevin Fitzpatrick
Transportation Manager
Organization: Lambton Kent District School Board & St. Clair Catholic District Board
P.O. Box 1957
Corunna ON N0N 1G0
Transportation Services
Office Phone: (519) 336-1447
Office Fax: (519) 336-9886
Email Address: fitzpake@lkdsb.net

Robert Kidd
Supervisor of Transportation
Organization: Upper Grand District School Board
500 Victoria Rd N
Guelph ON N1E 6K2
Office Phone: (519) 822-4420
Office Fax: (519) 822-4487
Email Address: bkidd@board.ugdsb.on.ca

Lesley MacLaurin

Organization: Hastings & Prince Edward District School Board, Algonquin
& Lakeshore Catholic District School Board

156 Ann St.

Belleville ON K8N 1N8

Office Phone: (613) 966-1170

Office Fax: (613) 966-6023

Email Address: lmaclaurin@hpedsb.on.ca

Dave Martin

Organization: Student Transportation Services of York Region

1011 Jacarandah Dr

Newmarket ON L3Y 5K6

Office Phone: (905) 713-2535

Office Fax: (905) 713-2533

Email Address:

Gary Rietsman

Transportation Manager

Organization: Ontario Alliance of Christian Schools

617 Garner Road East

Ancaster ON L9G 3K9

Office Phone: (905) 648-2100

Office Fax: (905) 648-2110

Email Address: garyr@oacs.org

Lin Steffler

Transportation Manager

Organization: Huron-Perth Catholic District School Board

Box 70

Dublin ON N0K 1E0

Office Phone: (519) 345-2440

Office Fax: (519) 345-2449

Email Address: lin_steffler@hpcdsb.edu.on.ca

INSTITUT SUR LA GOUVERNANCE

Claire Marshall

Institute on Governance

122 Clarence

Ottawa, Ontario

Phillip Haid

Institute on Governance

122 Clarence

Ottawa, Ontario

REPRESENTANTS FEDERAUX

Derek Sweet
Place de Ville, Tower C
8th Floor
330 Sparks Street

Dan Davis
Place de Ville, Tower C
8th Floor
330 Sparks Street

Bill Gardner
Place de Ville, Tower C
8th Floor
330 Sparks Street

Annexe C
Réaction des participants

Consultation sur la sécurité des autobus scolaires en Ontario

Réaction des participants Toronto (Ontario)

11 mai 2000

1. Introduction

Ce rapport est un bref résumé de la réaction des participants à l'atelier tenu à Toronto le 11 mai 2000. Les animateurs ont demandé aux participants d'inscrire sur une carte d'appréciation les trois choses qu'ils avaient aimées au cours de l'atelier (ou qui avaient bien fonctionné) et les trois choses qu'ils n'avaient pas aimées (ou qu'ils conseilleraient d'améliorer). Les commentaires reçus sont récapitulés dans cette section.

2. Réaction des participants

- En général, l'atelier a été jugé très instructif et d'un grand intérêt, même par ceux qui étaient déjà particulièrement bien au fait du sujet. Les commentaires des élèves présents ont été particulièrement appréciés. L'organisation et l'animation de la séance ont été réussies, mais beaucoup ont jugé avoir manqué de temps. Quelques-uns ont fait remarquer qu'il aurait fallu consacrer plus de temps à la question de la ceinture de sécurité.
- Dans l'ensemble, les participants ont estimé avoir bénéficié de l'éventail d'idées débattues et de la diversité du groupe. La présence des différentes parties intéressées a été une excellente occasion pour chacun d'en apprendre davantage sur les problèmes auxquels font face beaucoup de spécialistes de la sécurité des autobus scolaires. Bon nombre se sont particulièrement réjouis d'avoir pu connaître le point de vue des élèves. Il a été fait mention, cependant, que le ministère de l'Éducation aurait dû être davantage présent pour faire connaître ses vues et écouter les débats. Certains ont ajouté qu'il aurait fallu inclure des groupes de parents ou même des membres du public.
- La participation a été jugée bonne, la petite taille des groupes de discussion ayant permis à chacun de s'exprimer. Cependant, certains auraient préféré demeurer dans le même groupe durant toute la séance et d'autres auraient aimé avoir plus de temps pour parler à d'autres personnes.
- Les participants ont fait savoir que l'atelier avait été bien animé et que le présentateur était préparé et au courant des questions à débattre. Les séances avaient été bien organisées et s'étaient déroulées à un bon rythme. Une foule de renseignements précieux ont été dispensés, la discussion en groupe et la participation ayant été encouragées. Certains ont estimé ne pas avoir eu assez de temps pour traiter d'un si vaste éventail de sujets et se sont sentis quelque peu bousculés. Une personne a jugé qu'il aurait été utile de commencer plus tôt.
- En ce qui concerne les lieux, la plupart ont été très satisfaits de l'établissement, bien que quelques-uns l'aient jugé inaccessible. Deux participants ont trouvé que le choix de l'hôtel laissait à désirer étant donné que le gouvernement assumait les frais engagés et l'un d'eux s'est dit préoccupé par la perception qu'en aurait le public. L'un des représentants du gouvernement a estimé que la province aurait dû prendre une part plus active dans le choix de l'hôtel. L'aménagement de la salle n'a pas été jugé favorable à l'interaction entre les participants. Il aurait été utile d'avoir des insignes porte-nom et des cartons de table. Les commentaires sur la qualité du déjeuner ont été favorables.
- Les participants ont convenu que l'atelier avait été une excellente occasion de faire connaître les principaux points de vue des intéressés et d'apprendre d'autrui. Quelques personnes ont estimé que trop de place avait été accordée à la ceinture de sécurité et pas assez aux arrêts d'autobus, par exemple. Cependant, la plupart ont estimé qu'un bon éventail d'idées avait été proposées sur la sécurité des autobus en général et sur ce qu'il fallait entreprendre pour rendre ceux-ci plus sûrs.