

Transports Canada et l'Insurance Corporation of BC
Consultations sur la sécurité des autobus
Rapport sommaire
Victoria (C.-B.), 28 juin 1999

Préparé par
l'Institut sur la gouvernance

INTRODUCTION

Nicole Pageot, directrice générale de la Direction de la sécurité routière et de la réglementation automobile de Transports Canada, a ouvert la séance en souhaitant la bienvenue aux participants et en adressant des remerciements à l'Insurance Corporation of British Columbia, hôte de la réunion. Elle a ensuite donné un bref aperçu du contexte dans lequel sont menées les consultations. Le transport par autobus présente un excellent dossier dans le domaine de la sécurité; en effet, les passagers sont rarement blessés (on recense en moyenne 5 décès par an, comparativement à un total annuel de 3 000 morts sur les routes canadiennes). Il y a toutefois à l'occasion un accident tragique dans lequel des personnes sont tuées ou gravement blessées. Transports Canada et l'Insurance Corporation of British Columbia essaient de trouver les meilleurs moyens de prévenir de tels accidents et d'éviter que les passagers ne soient blessés.

M^{me} Pageot a indiqué comment, avec l'aide de l'Institut sur la gouvernance (OIG), Transports Canada avait rencontré les représentants des administrations provinciales et territoriales afin de déterminer le genre de questions devant être débattues. Elle a expliqué que cet atelier sur la sécurité des autobus était le premier d'une série de rencontres qui auront lieu dans tout le pays dans le but de connaître les préoccupations de diverses parties intéressées et les solutions qu'elles proposent pour améliorer la sécurité des autobus. Elle a conclu en demandant aux participants de réfléchir à la question « comment pouvons-nous améliorer un dossier déjà très bon en matière de sécurité? ».

Tim Plumptre, directeur général de l'Institut sur la gouvernance, a présenté Phillip Haid et lui-même en tant qu'animateurs de l'atelier. Il a brièvement décrit l'Institut, son intérêt à l'égard de la participation des citoyens et a expliqué comment Transports Canada avait choisi son organisme pour organiser la séance et fournir de l'information stratégique. M. Plumptre a ensuite exposé l'ordre du jour (voir l'annexe A) et répondu à quelques questions posées par les participants. Ces questions portaient notamment sur les sujets suivants :

- Quels sont les types d'autobus en cause dans les cinq décès annuels?
- Si les décès ne surviennent ni dans les autocars interurbains ni dans les autobus scolaires, d'autres types d'autobus seront-ils discutés au cours de l'atelier?
- Comment définit-on un autobus dans le cadre de l'atelier?
- Comment classe-t-on les données sur la mortalité dans le cadre de l'atelier? (En effet, le nombre de décès est étroitement lié à la manière dont on classe les véhicules.)

M^{me} Pageot a alors expliqué que Transports Canada avait décidé de mener des consultations en partie en raison de l'intérêt exprimé par le public à la suite des récents accidents. Quarante-trois personnes ont perdu la vie dans l'accident tragique des Éboulements, au Québec, en 1997, et pendant cette année scolaire des accidents mortels touchant des autobus scolaires ont eu lieu en Saskatchewan, au Manitoba et au Québec. Les deux types d'autobus en cause dans ces accidents sont les autocars interurbains et les autobus scolaires. Transports Canada reconnaît cependant qu'il existe d'autres types d'autobus et que leur utilisation peut-être interchangeable. M. Plumptre a expliqué que, bien que les consultations soient axées, d'une part, sur les autobus scolaires et, d'autre part, sur les autocars interurbains, les discussions ne seraient pas limitées à ces seuls sujets afin que l'on puisse discuter des autres types d'autobus.

Réponses de Transports Canada aux questions (après l'atelier)

- Les statistiques sur les accidents d'autobus au Canada mentionnent les autobus scolaires, mais ne classent pas de façon fiable les autres autobus.
- On recense en moyenne cinq décès par an parmi les passagers toutes catégories d'autobus confondues. Un de ces décès survient à bord d'un autobus scolaire, un autre, dans un autocar interurbain.
- On compte très peu de décès dans les autobus urbains, de sorte que les trois décès restants ne sont attribués à aucune catégorie d'autobus particulière.
- Les normes de sécurité des véhicules automobiles du gouvernement fédéral ne font pas de distinction entre les différents types d'autobus, sauf dans le cas des autobus scolaires qui font l'objet de normes particulières.
- Dans un but de clarté, les consultations sont axées sur les autobus scolaires et les autocars interurbains puisque des questions spécifiques ont été soulevées à leur sujet. Elles n'excluent toutefois pas les autres types d'autobus.
- Il existe plusieurs définitions pour un autobus, mais habituellement il s'agit d'un véhicule qui transporte le public. Dans les normes fédérales de sécurité des véhicules automobiles, il est défini comme un véhicule comportant au moins 10 sièges.
- Étant donné le petit nombre d'accidents causant des blessures et du fait que les catégories ne sont pas clairement définies, Transports Canada n'est pas en mesure de fournir actuellement des données fiables sur les différentes catégories d'autobus.

Exercice de prise de contact – Voir l'annexe B

PREMIÈRE PARTIE – SÉCURITÉ DES AUTOBUS SCOLAIRES

1. Préoccupations et solutions possibles

Cet exercice a pour but d'élaborer une liste de préoccupations concernant la sécurité des autobus scolaires ainsi qu'une liste de solutions possibles.

Préoccupations (dans l'ordre mentionné)

- Surveillance des élèves brutaux
- État du véhicule
- Montée et descente des élèves
- Élaboration de normes en l'absence de consultations adéquates (p. ex. les rétroviseurs)
- Absence de statistiques pertinentes
- Tarifs insuffisants accordés aux sociétés exploitantes
- Absence de données sur les facteurs en cause dans les accidents au fil des ans
- Conception de la cour d'école et de la zone d'entrée par rapport à la montée et à la descente des élèves
- Qualification des chauffeurs et normes d'entretien des autobus utilisés pour les sorties éducatives
- Visibilité pour les enfants qui montent dans l'autobus ou en descendent (c.-à-d. conception adaptée aux enfants)
- Amendes infligées aux automobilistes qui dépassent dans la zone d'arrêt des autobus devant les écoles par rapport aux amendes élevées données dans les zones urbaines d'activité
- « Coincer » les automobilistes qui dépassent
- Autobus scolaires conventionnels et autobus scolaires « à devant plat »
- Concessions en matière de sécurité faites en raison du manque d'argent
- Formation des chauffeurs dans la circulation
- Recours à des chauffeurs engagés à temps partiel (du fait qu'ils ont un autre emploi, ils travaillent trop longtemps et sont fatigués)
- Nécessité de sensibiliser les parents à la sécurité des autobus scolaires
- Variations dans l'application de la loi à l'échelle du pays et au sein des provinces (chauffeurs et équipement)
- Décès d'enfants hors de l'autobus
- Absence de sensibilisation du public aux éléments de sécurité intégrés actuellement aux autobus
- Réaction trop émotive et peu éclairée du public par rapport aux questions liées à la sécurité des autobus scolaires
- Enfants transportés par d'autres moyens que les autobus scolaires
- Ignorance du public
- Manque de ressources
- Itinéraires
- Données concernant différents types d'autobus
- Deux ou trois enfants par siège
- Responsabilité personnelle – équilibre entre les parents, l'enfant et l'exploitant
- Collaboration des parents en ce qui concerne le comportement des enfants
- Signalisation (arrêts d'autobus) sur les routes principales et dimensions des panneaux
- Surveillance des enfants et conduite
- Écoles privées – aucune normalisation relativement à l'entretien
- Normes nationales
- Absence d'accréditation spécifique pour les sociétés de transport scolaire
- Publicité sur les autobus scolaires

Solutions (liées ou non aux préoccupations énumérées ci-dessus)

- Formation des chauffeurs
- Surveillance dans les autobus
- Sensibilisation des élèves (sécurité à l'intérieur et autour de l'autobus)
- Mise en œuvre de normes plus strictes en matière d'entretien
- Qualification des chauffeurs et normes obligatoires (en particulier dans le cas des écoles privées)
- Comprendre les différences entre les différentes catégories d'autobus
- Amendes infligées aux automobilistes qui dépassent (sécurité autour des autobus)
- Moyens permettant d'arrêter les automobilistes qui dépassent (contrôles ponctuels, pistolet radar)
- Meilleures consultations au moment de l'élaboration des normes
- Statistiques et analyses plus pertinentes sur le milieu des transports
- Meilleurs tarifs offerts aux exploitants
- Meilleure conception des cours d'écoles et des entrées (tenant compte de la montée et de la descente des élèves)
- Sensibilisation des conducteurs en général (par rapport aux autobus scolaires)
- Normes d'entretien élevées visant les autobus du secteur privé engagés par contrat
- Meilleures lignes de vision permettant au chauffeur de voir ce qu'il y a autour de l'autobus et équipement amélioré à cette fin
- Se débarrasser des autobus conventionnels (par rapport aux autobus scolaires « à devant plat »)
- Accroître le financement – aucune limite lorsqu'il s'agit de la sécurité
- Meilleure formation des chauffeurs dans la circulation
- Sensibilisation des parents : collaboration lorsque leurs enfants se conduisent mal dans l'autobus
- Application uniforme et plus rigoureuse des règles visant les chauffeurs et l'équipement
- Mieux informer le public afin qu'il puisse décider en connaissance de cause
- Les enfants ne devraient être transportés que dans des autobus scolaires
- Itinéraires choisis en fonction de la sécurité
- Équiper les autobus de caméras vidéo
- Signalisation améliorée et approuvée et panneaux plus grands aux arrêts situés sur les routes
- Mieux sensibiliser les enseignants au sujet de la sécurité des autobus (en particulier pour les sorties éducatives)
- Surveillants dans les autobus
- Ceintures de sécurité pour les passagers
- Les normes nationales devraient s'appliquer à l'ensemble du territoire (et non être adaptées dans chaque province)
- Généraliser l'accréditation des chauffeurs (mêmes normes pour les autocars interurbains et les autobus scolaires)
- Éliminer la publicité sur les autobus scolaires

2. Préférences

À partir des listes élaborées au cours de l'exercice précédent, on a demandé aux participants de choisir par vote les trois solutions qui leur semblaient les meilleures pour améliorer la sécurité des autobus scolaires. Les solutions ci-dessous sont celles qui ont remporté le plus de suffrages :

1. Qualification des chauffeurs et normes obligatoires
2. Formation des chauffeurs
3. Application plus rigoureuse et plus uniforme des règles (chauffeurs et équipement)
4. Surveillance dans les autobus
5. Sensibilisation des élèves au sujet de la sécurité des autobus (à l'intérieur et autour du véhicule)
6. Appliquer effectivement les normes nationales dans tout le pays (éviter les divergences provinciales)

3. Discussions de groupe

Après l'exercice de vote individuel, les participants ont été divisés en groupes pour discuter et examiner plus à fond les sujets suivants :

1. Avantages et inconvénients des préoccupations et des solutions énumérées
2. Choix par le groupe des meilleures solutions pour améliorer la sécurité des autobus scolaires
3. Critères permettant aux gouvernements d'appliquer ces solutions en priorité

Ce qui suit est un résumé des opinions et des idées exprimées dans les groupes sur les sujets 2 et 3 (les groupes n'ayant pas tous discuté des trois sujets énoncés, les réponses ne sont pas toutes aussi approfondies les unes que les autres).

Groupe 1

Meilleures solutions

- Mieux sensibiliser le public au sujet du comportement des conducteurs par rapport aux autobus scolaires
- Sensibilisation des parents
- Surveillance des enfants dans les autobus scolaires
- Pratiques d'attribution des permis plus rigoureuses à l'égard des exploitants

Recommandations

- Procéder à une présélection avant d'engager les chauffeurs
- Obligation d'administrer de nouveau des tests
- Obligation pour les exploitants de présenter régulièrement des plans en matière de sécurité

Sensibilisation du public

- Meilleure signalisation concernant le dépassement des autobus et autres aspects connexes (p. ex. zone des autobus scolaires, application des règles, amendes, etc.)

- Préparation de brochures et autres documents d'information à l'intention des parents, sur les ceintures de sécurité et d'autres aspects de la sécurité

Critères

- Prévenir plutôt qu'atténuer le stress
- Examiner l'efficacité des coûts des solutions

Groupe 2

Meilleures solutions

- Sensibilisation du public (les élèves, les parents et la population en général) au sujet du dossier actuel en matière de sécurité
- Commencer par les chauffeurs : qualification, utilisation de l'équipement, etc.
- Reconnaître que les enfants sont des enfants
- Montée et descente des élèves

Groupe 3

Meilleures solutions

- Les ceintures de sécurité ne sont pas une priorité, car elles risquent de nuire à la sécurité
- Rehausser et uniformiser le niveau de qualification des chauffeurs et rehausser et harmoniser les normes – limiter le permis à la conduite des autobus scolaires (la conduite d'un autobus scolaire est différente de celle d'autres types d'autobus)
- Mettre en place une réglementation fédérale sur les exigences en matière de sécurité
- Insister sur le rôle des parents – leur expliquer leurs responsabilités
- Rendre les mesures d'application judiciaires plus sévères

Critères

- Les organismes gouvernementaux doivent avaliser les idées concernant la sécurité sans y attacher de limite financière

Groupe 4

Meilleures solutions

- Formation des chauffeurs
 - Connaître et comprendre les enfants qu'ils transportent
 - Possibilité d'avoir des surveillants (sans mise en œuvre généralisée)
 - Informer les chauffeurs sur les règlements
 - Renouvellement de l'accréditation et mise à jour des connaissances
 - Établir des niveaux minimaux
 - Fournir au public des renseignements qui appuient le chauffeur
 - Avoir des attentes raisonnables
- Qualification des chauffeurs
 - Normes provinciales minimales
 - Application des règles actuelles au bon moment
 - Formation à jour
 - Renouvellement de l'accréditation des chauffeurs

- Application normalisée des règles (chauffeurs, équipement)
 - Formation des examinateurs de la C.-B.
 - Normes provinciales minimales
 - L'équipement doit respecter des normes nationales

Groupe 5

Meilleures solutions

- Appliquer les lois actuelles
- Normalisation et application des lois à l'échelle nationale
- Actualisation du film vidéo sur les essais de collision à l'intention des parents et des enfants

4. Synthèse et mesures nécessaires

Tim Plumptre a conclu la discussion sur les moyens d'améliorer la sécurité des autobus scolaires en présentant une synthèse de quelques-uns des principaux résultats :

- Les solutions formulées ont tendance à se concentrer sur les questions de la sécurité du fonctionnement et de l'entretien (les aspects non matériels de la formation, de l'entretien, de l'application des règles et de la sensibilisation).
- Les ceintures de sécurité n'occupent pas une place très importante dans la liste des préoccupations.
- Qui fait quoi?
 - les administrations publiques (fédérale, provinciales et municipales) – très actives (règlements, normes)
 - les fabricants – fortement réglementés par les gouvernements
 - les exploitants – très concernés (normes visant les chauffeurs, entretien)
 - les conseils scolaires (signalisation, montée et descente des élèves, sensibilisation des parents et des élèves)
 - les parents et les conducteurs en général – que peuvent-ils faire?

Les mesures conseillées et les recommandations présentées à Transports Canada comprennent :

- production de brochures d'information renfermant un contrat que les parents et les enfants devront signer
- actualisation du film vidéo sur les essais de collision

5. Information présentée par Transports Canada sur les ceintures de sécurité dans les autobus scolaires

Malcolm McHattie, de Transports Canada, a conclu la première partie de la séance de consultation en présentant aux participants quelques renseignements actuels sur la question des ceintures de sécurité dans les autobus scolaires et dans les autocars interurbains.

- Sur les cinq décès annuels touchant les passagers des autobus (en moyenne), un survient dans un autobus scolaire.

- La majorité des autobus immatriculés sont les nombreux petits autobus utilisés comme navettes, pour des activités, pour le transport entre aéroports, etc.
- Un accident d'autocar peut tuer de nombreuses personnes. Ainsi, l'accident des Éboulements, au Québec, en 1997, a fait 43 morts. Ce fait explique l'importance accordée actuellement aux autocars.
- Transports Canada n'est souvent pas en mesure de déterminer si le port de la ceinture de sécurité aurait contribué à prévenir des décès ou des blessures graves.
- Dans les collisions où un autobus est en cause, c'est habituellement le conducteur ou un passager d'un autre véhicule plus léger qui est tué ou blessé. Il est très rare que les passagers de l'autobus soient gravement blessés.
- Les ceintures de sécurité pourraient rarement prévenir les décès.
- Dans les cas où la ceinture pourrait offrir une protection efficace, il faudrait que les passagers l'utilisent. Or tous n'acceptent pas de l'utiliser.
- D'après les expériences réalisées avec les ceintures de sécurité dans les autobus scolaires (Etobicoke, New York, le New Jersey), 50 % des enfants plus âgés pourraient ne pas porter leur ceinture.
- Un programme d'essais réalisé par Transports Canada au milieu des années 1980 montre que les ceintures de sécurité pourraient augmenter le nombre de blessures dans certains types de collision.
- Les normes fédérales du Canada pour les sièges des autobus scolaires prévoient une « compartimentation ». Des sièges à haut dossier, placés à une distance spécifique les uns des autres, conçus selon des caractéristiques de solidité et d'absorption des chocs (coussins) offrent une protection « passive » aux passagers lors d'une collision.
- Selon les données sur les accidents, cette configuration donne de bons résultats. Si on équipait les autobus de ceintures de sécurité, il faudrait modifier la compartimentation pour obtenir les mêmes résultats en matière de sécurité.

DEUXIÈME PARTIE – SÉCURITÉ DES AUTOCARS INTERURBAINS

1. Discussion sur les autocars interurbains

Facteurs influençant la sécurité des autocars interurbains :

1. Bon dossier en matière de sécurité (peu d'accidents) – véhicules bien conçus
2. Passagers placés bien au-dessus des chocs
3. Nombre d'heures de service des chauffeurs – fatigue
4. Entretien des autocars
5. Formation des chauffeurs
6. Châssis non rigide
7. Entrée très facile des entreprises dans le secteur – déréglementation
8. Les agents d'application de la loi ne sont pas assez nombreux compte tenu de l'augmentation du nombre de transporteurs
9. Utilisation de vieux autocars pour les sorties scolaires ou religieuses – témoigne de l'absence d'application de la loi
10. Systèmes de freinage

2. Synthèse

- * Nécessité d'être clair en ce qui concerne la différence entre la prévention et l'imputabilité (c.-à-d. qui est responsable de l'accident)
- * Transports Canada doit disposer de statistiques pertinentes et d'une base de données analytique (comprenant des données sur les risques) pour aider les intervenants à prendre des décisions éclairées.
- * Les participants s'entendent sur le fait que les principales questions concernent le volet fonctionnement et entretien, plutôt que des problèmes liés à la conception des autocars.

RÉCAPITULATION

L'atelier a pris fin avec une discussion sur les consultations futures. Transports Canada a expliqué que d'autres consultations auraient lieu dans d'autres régions du Canada cet automne (les lieux et dates ne sont pas encore fixés). M. Plumpton a fait état de certains dilemmes concernant la mise au point des consultations (déterminer qui seront les intervenants et quelle information leur fournir à l'avance). Il a expliqué que le choix d'intervenants de divers horizons a contribué à rendre les débats moins techniques, et que la décision de ne pas leur envoyer d'information à l'avance a été prise dans le but de ne pas fausser le débat.

On a alors demandé aux participants de donner leurs commentaires sur les questions suivantes :

1. *Que devrions-nous faire pour améliorer les consultations futures?*

- .. Tenir des ateliers distincts pour les autobus scolaires et les autocars interurbains ou diviser la journée de manière plus égale et inviter les intervenants à participer à l'une ou l'autre des parties ou aux deux
- .. L'invitation et la séance de consultation devraient être axées moins sur la ceinture de sécurité et plus sur la sécurité des autobus en général
- .. Fournir de l'information factuelle à l'avance (pour éviter de renforcer des réactions émotives)
- .. La question des ceintures de sécurité ne devrait pas être incluse dans l'information fournie à l'avance (a été perçue comme une « bombe à retardement »)
- .. Envisager de réduire le nombre de consultations – les fabricants ne veulent en manquer aucune mais doivent aussi tenir compte des coûts et du temps
- .. Inviter des personnes âgées, des étudiants et des écoles indépendantes en tant qu'intervenants
- .. Maintenir la démarche comportant une variété d'intervenants – l'atelier constitue un moyen de sensibilisation en soi
- .. Envoyer le compte rendu de chaque séance de consultation par courriel – établir une liste de diffusion
- .. Allonger le programme d'une heure ou deux
- .. Limiter la liste des intervenants et la cibler
- .. Tenir compte des fabricants
- .. Être clair sur l'ordre du jour

- .. Rapprocher les tables et fixer à l'avance la place des participants afin d'éviter les confrontations et les prises de position contradictoires
 - .. Être plus concis et plus clair quant à la rédaction des comptes rendus – un style trop télégraphique entraînant des frustrations
2. *Devrions-nous nous baser sur ce que nous avons appris aujourd'hui – c.-à-d. présenter les futurs ateliers avec des stratégies et des buts déjà définis?*
- .. Oui. Il faut donner aux participants plus d'information à l'avance
 - .. Oui. Il faut être clair sur le but et les stratégies en voie d'élaboration

Pour clore la séance, on a remercié tous les participants et on les a informés qu'ils allaient recevoir :

- .. Un rapport sommaire d'ici la fin de juillet
- .. Des résumés des autres consultations
- ◆ Un rapport final après les consultations de l'automne

ANNEXE A

ORDRE DU JOUR

Première partie

1. Introduction – contexte, examen de l'ordre du jour, prise de contact
2. Préoccupations au sujet de la sécurité des autobus scolaires et solutions
3. Préférences (exercice de vote par points) – les solutions les plus importantes pour assurer la sécurité des autobus scolaires
4. Discussions de groupe et comptes rendus
 - compréhension
 - meilleures solutions
 - critères
5. Synthèse et mesures nécessaires
6. Réponses au sujet des ceintures de sécurité (situation actuelle)

Deuxième partie

7. Discussion similaire au sujet des autocars interurbains
 - meilleures solutions
 - recommandations
 - conséquences et résumé
8. Récapitulation
 - commentaires et remarques des participants
 - comment améliorer le processus de consultation
 - étapes de suivi
 - clôture

ANNEXE B

Exercice de prise de contact

Le but de cet exercice était de mettre les participants à l'aise et de susciter des échanges détendus.

Première étape

Consigner sur une feuille de papier :

- ce que vous faites
- une chose que vous aimez particulièrement dans votre quartier
- une chose dont vous êtes fier

Deuxième étape

Trouver trois personnes que vous ne connaissez pas qui sont différentes les unes des autres (couleur, longueur et épaisseur des cheveux, coiffure)

- partagez ce que vous avez écrit
- choisissez la chose la plus intéressante que vous avez découverte

Troisième étape

Compte rendu au groupe