

Inspirer et influencer l'évolution de la mobilité urbaine intégrée

NOTE D'INFORMATION SUR LA SÉCURITÉ DES PASSAGERS DES AUTOBUS

transmise le 1^e mai 2019

L'[Association canadienne du transport urbain](#) (ACTU) remercie les membres du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de la Chambre des communes (TRAN) de l'occasion de transmettre la présente note d'information sur la sécurité des passagers des autobus.

La sécurité et la sûreté des passagers, des conducteurs et du public constituent la plus haute priorité des membres de l'ACTU d'un océan à l'autre. Les réseaux de transport urbain, les exploitants de services de transport publics ou privés, les constructeurs des autocars, des autobus scolaires et des autobus urbains ainsi que les fournisseurs de pièces s'efforcent tous de respecter et de surpasser les exigences réglementaires en matière de sécurité dans leurs produits et leurs services. Les membres de l'ACTU dépensent tous les ans des millions de dollars dans la recherche et le développement du secteur afin de concevoir les transports en commun de demainⁱ. La sécurité du public et des utilisateurs est au cœur de ces travaux.

Les déplacements par autobus scolaire, autobus urbain ou autocar interurbain comptent parmi les modes les plus sûrs de transport en commun au Canada. Les faits sont évidents lorsqu'on ventile les statistiques de chacun de ces modes. Selon Transports Canada, l'autobus scolaire est le mode de transport le plus sécuritaire. En 2018, les élèves étaient environ 80 fois plus susceptibles de se rendre à l'école sans accroche en autobus qu'en voitureⁱⁱ.

En utilisant les données de l'ACTU, le Victoria Transport Policy Institute (VTPI) a publié en juillet 2018 un rapport constatant que les passagers des autobus urbains subissaient moins d'une des 10 collisions au kilomètre que vivent les occupants des automobilesⁱⁱⁱ. En outre, les collectivités canadiennes dépendantes du transport en commun qui favorisent les piétons, les cyclistes et le transport en commun connaissent au total cinq fois moins d'incidents de la circulation par personne que les collectivités dépendant de l'automobile.

Le rapport du VTPI montre aussi que le transport interurbain par autocar est considérablement plus sûr que les déplacements en voiture dans les milieux urbains et ruraux du Canada. En fait, les déplacements en autocar interurbain ne causent qu'une fraction des blessures et des décès causés par les collisions automobiles rapportées en milieu rural.

Compte tenu de ces faits et de l'important travail qu'effectue en ce moment le Comité et qui, selon ce que l'ACTU a compris, étudie l'installation de ceintures de sécurité dans les autocars, les autobus urbains et les autobus scolaires, notre association est heureuse de préciser les répercussions possibles pour ces trois modes de transport, ainsi que les caractéristiques de sécurité qui permettent à nos membres de déplacer les gens en toute sécurité et de manière efficace.

Autocar interurbain

Transports Canada a rendu obligatoires les ceintures de sécurité dans les autocars interurbains de taille moyenne (plus de 4 536 kg) et de grande taille à partir du 1^{er} septembre 2020. L'objectif est d'améliorer la sécurité des occupants en cas de collision grave. Les lois fédérales canadiennes s'harmonisent avec les règlements équivalents des États-Unis, à la différence que la loi des É.-U. ne s'applique pas aux autobus de taille moyenne sans compartiment à bagages sous la cabine des passagers.

En raison des exigences relatives aux ceintures de sécurité dans les gros autocars interurbains qui sont en vigueur aux É.-U., les constructeurs canadiens offrent des autocars équipés de ceintures de sécurité et les exploitants du secteur privé actifs dans le transport transfrontalier offrent des services avec ceintures de sécurité. Les exploitants d'autocar au Canada s'assurent que les passagers bouclent leur ceinture de sécurité au moyen d'une combinaison d'affichage à bord et d'annonces de sécurité. Les chauffeurs d'autocar interurbain vérifient la conformité et s'assurent que les ceintures de sécurité sont bouclées adéquatement; ils effectuent aussi des inspections de sécurité avant les déplacements afin de vérifier que les ceintures de sécurité sont en bon état.

Transports Canada évalue en ce moment s'il faut légiférer afin de réviser les normes de résistance aux collisions des autocars d'un poids nominal brut de plus de 11 793 kg afin de réduire le risque de blessures subséquentes à une collision frontale ou latérale, à un renversement ou à la déformation. Les membres de l'ACTU, y compris les constructeurs d'autobus et les exploitants de services de transport privés, espèrent être consultés par Transports Canada si le ministère va de l'avant dans ce dossier.

Autobus scolaire

Transports Canada a instauré des exigences techniques s'appliquant aux exploitants d'autobus scolaire qui choisissent volontairement d'installer des ceintures-baudrier. Ces exigences visent l'installation adéquate des ceintures de sécurité et ne compromettent pas la conception de la compartimentalisation des autobus, c.-à-d., une conception comprenant des sièges rembourrés à haut dossier afin d'assurer la sécurité des passagers^{iv}.

Un nouveau Groupe de travail (GT) fédéral-provincial-territorial a été créé en janvier 2019 afin d'étudier l'utilisation de ceintures de sécurité dans les autobus scolaires. Le GT consultera les commissions scolaires et les constructeurs d'autobus scolaires au cours de ses travaux. Bien que le gouvernement fédéral puisse prescrire l'utilisation de ceintures de sécurité dans les nouveaux autobus scolaires, la modernisation des autobus qui roulent déjà relève de la compétence des provinces et des territoires. Un projet pilote visant à installer des ceintures de sécurité dans des autobus scolaires est prévu en Saskatchewan plus tard dans l'année.

Des experts et certains membres de l'ACTU ont formulé des observations à propos de la difficulté d'imposer le port de la ceinture de sécurité aux jeunes enfants voyageant dans les autobus scolaires. L'absence d'un modèle « universel » de ceinture de sécurité conçu pour les jeunes de différents âges, alors que la taille des uns et des autres varie considérablement, constitue un défi. Cela a d'importantes répercussions sur l'efficacité de la ceinture de sécurité en tant que dispositif de retenue. Les conducteurs des autobus scolaires seraient-ils responsables de s'assurer que les ceintures de sécurité sont toujours bien bouclées? Les conducteurs seraient-ils aussi responsables de s'assurer que les ceintures de sécurité sont toujours en bon état de fonctionnement?

L'ACTU et ses membres soutiennent les efforts visant à rendre le transport public plus sécuritaire, y compris dans le cadre des déplacements à bord d'autobus scolaires. Nous invitons le gouvernement fédéral à consulter les constructeurs d'autobus et les exploitants d'autobus scolaire afin de s'assurer que les futurs règlements sont adéquats et atteignent les objectifs voulus.



Autobus urbain

Un autobus urbain est, selon la *Loi sur la sécurité des véhicules automobiles*, un autobus « spécialement conçu avec un espace où des passagers peuvent se tenir debout et qui est muni d'un système d'arrêt sur demande^v ». Les autobus urbains sont exclus des règlements fédéraux prescrivant les ceintures de sécurité, à l'exception de la ceinture de sécurité manuelle de type 2 utilisée par le conducteur. Les autobus offrent par définition plus de dix places assises. Le changement apporté à la loi en juillet 2018 et prescrivant l'utilisation de ceintures de sécurité à bord des autocars de taille moyenne et de grande taille à partir de septembre 2020 ne s'applique pas aux autobus urbains^{vi}.

Le fait que les passagers peuvent se tenir debout dans un autobus urbain est un élément important de la gestion de la capacité et de la planification des trajets pour les exploitants du transport en commun. Il est généralement préférable du point de vue du passager de s'asseoir plutôt que de se tenir debout; cependant, la capacité de transport augmente grâce à cette caractéristique, sans nuire à la sécurité des passagers. Les dispositifs installés, tels que les montants, les dragonnes, le couvre-plancher antidérapant et les places protégées pour les personnes à mobilité réduite, fournissent une sécurité supplémentaire importante aux passagers à bord des autobus urbains de tous les types. Outre ces caractéristiques, la formation des conducteurs, les limites de vitesse et les techniques de conduite préventive améliorent toutes la sécurité générale des passagers.

Il est toujours possible d'améliorer la sécurité et la sûreté du transport en commun. Un élément important du mandat de l'ACTU est de fournir aux intervenants et aux experts de l'industrie des transports une tribune pour mettre en commun les pratiques exemplaires et apporter des améliorations. Nos membres placent la sécurité et la sûreté des passagers et du public par-dessus tout dans l'exploitation et l'entretien de leurs parcs d'autobus et d'autocars. Cela se manifeste de façon évidente dans les contrôles de sécurité en vigueur dans les réseaux de transport en commun de tout le Canada, notamment l'entretien fréquent des véhicules, les inspections et les tests ainsi que la formation régulière des conducteurs. Les réseaux de transport en commun maintiennent aussi un niveau élevé de sûreté aux installations d'exploitation et aux gares, dont la fréquentation a enregistré une forte hausse au cours de la dernière décennie.

L'ACTU et ses membres sont prêts à participer à des consultations avec les députés et Transports Canada à propos de manières efficaces d'améliorer la sécurité et la sûreté des transports publics et de leur environnement.

ⁱ Association canadienne de transport urbain, [Innovation in Canada's Public Transit Industry](#), consulté le 18 avril 2019.

ⁱⁱ Transports Canada, [La sécurité des autobus scolaires au Canada](#), consulté le 15 avril 2019.

ⁱⁱⁱ Litman, T., [Safer Than You Think! Revising the Transit Safety Narrative](#), Victoria Transport Policy Institute, publié le 24 juillet 2018.

^{iv} Transports Canada, [Sièges pour passagers d'autobus scolaire et protection en cas de collision](#), consulté le 18 avril 2019.

^v Gouvernement du Canada, [Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles](#), consulté le 18 avril 2019.

^{vi} Gazette du Canada, [Règlement modifiant le Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles \(ceintures de sécurité des autobus et autres modifications\)](#), consulté le 16 avril 2019.

