

« Sécurité »

La sécurité dans le transport scolaire : toujours une priorité !

En effet, la sécurité des élèves dans le transport scolaire est une préoccupation quotidienne pour le milieu scolaire et ses principaux partenaires que sont les transporteurs, les ministères et organismes concernés, soit le ministère de l'Éducation, du Loisir et du Sport, les ministères des Transports du Québec et du Canada, la Société de l'assurance automobile du Québec.

Du nouveau de Transports Québec

Au cours de la dernière année, plusieurs points en matière de sécurité dans le transport scolaire ont fait l'objet de discussions, notamment au sein du Comité sur la sécurité du transport des élèves du ministère des Transports du Québec, dont est membre la Fédération des commissions scolaires du Québec.

Les feux de présignallement pour les autobus et minibus scolaires

Depuis plusieurs années, Transports Québec examine la possibilité de rendre le présignal jaune obligatoire pour les autobus et minibus scolaires sur le territoire du Québec. En juin 2002, la FCSQ a traité de ce sujet dans un article paru dans son magazine *Savoir*. Il semble que cette fois-ci soit la bonne!

En effet, on prévoit modifier incessamment le Règlement sur les véhicules routiers affectés au transport des élèves. Par conséquent, à la rentrée scolaire de septembre 2005, tous les conducteurs d'autobus scolaire seraient dans l'obligation de signifier leur intention d'immobiliser leur véhicule en utilisant les feux de présignallement avant que les feux rouges ne soient en fonction.

Les feux de présignal sont localisés à côté des feux rouges intermittents, deux à l'avant et deux à l'arrière. Les conducteurs devront activer ces quatre feux jaunes intermittents si leur véhicule en est équipé, sinon ils devront se servir de leurs feux de détresse avant d'immobiliser leur

véhicule et de mettre en fonction les feux rouges. Une campagne d'information devrait débiter dès que le règlement sera adopté.

Le moment d'activer les feux de présignallement d'arrêt obligatoire serait laissé au bon jugement des conducteurs d'autobus scolaire. Ils auraient cependant l'obligation d'effectuer la manœuvre, sous peine de faire face à des sanctions prévues.

Par ailleurs, les automobilistes ne seraient soumis à aucune sanction par rapport à cette mesure. Toutefois, la campagne d'information devrait les sensibiliser à l'importance de respecter les feux de présignallement. En effet, en tout temps, seul l'arrêt complet de l'autobus, signalé par les feux rouges, est sécuritaire.

Précisons que le présignallement ne modifierait en rien les règles de sécurité que doivent adopter les enfants aux abords des autobus scolaires, soit attendre l'immobilisation complète de l'autobus avant de monter ou descendre.

Suivi de la consultation sur la « loi 430 »

Un autre dossier préoccupant pour Transports Québec est l'application de la Loi sur les propriétaires et exploitants de véhicules lourds (loi 430). Ainsi, au cours de l'hiver 2005, le ministère des Transports du Québec a consulté ses partenaires, soit la Fédération des commissions scolaires du Québec, l'Association des cadres scolaires du Québec, l'Association des propriétaires d'autobus du Québec, l'Association du transport écolier du Québec et le ministère de l'Éducation, du Loisir et du Sport sur les modalités d'application de cette loi.

En effet, depuis l'entrée en vigueur de cette loi, l'industrie du transport scolaire déplore avoir subi plusieurs infractions qui ont affecté le dossier des conducteurs et des entreprises de transport. Cela a eu une incidence sur la cote de certaines entreprises de transport scolaire à la Commission des transports du Québec.

L'industrie demande que des modifications soient apportées à la Loi de façon à responsabiliser les commissions scolaires : les transporteurs ne veulent plus être les seuls à être pénalisés, notamment sur trois aspects.

D'abord, les transporteurs se plaignent des contraventions reçues pour des excès de vitesse occasionnés par les horaires à respecter. Il serait excessif que cela soit de la responsabilité des commissions scolaires. Toutefois, le ministère des Transports envisage d'analyser les causes d'une infraction, quand il y a un problème, pour un partage des responsabilités, s'il y a lieu. Une commission scolaire ne serait pas mise à l'amende si l'enquête révélait une responsabilité de la commission scolaire, mais un allègement administratif pourrait prévoir effacer les points d'inaptitude au dossier du transporteur ou du conducteur.

En ce qui a trait au nombre d'élèves transportés, le ministère des Transports veut préciser les modalités d'application et de contrôle notamment de l'article 47 du Règlement sur les véhicules routiers affectés au transport des élèves qui précise que «... les élèves soient assis de façon sécuritaire et que rien n'obstrue l'allée centrale». Une procédure prévoirait d'émettre, dans un premier temps, des constats d'infraction sans pénalité à la fois au transporteur et au conducteur, mais également à la commission scolaire pour obliger ces partenaires à trouver une solution. Un second contrôle serait fait quelques semaines plus tard.

Ajoutons à ces aspects un autre point litigieux qui concerne le transport de bagages. Il semble difficile d'établir un cadre de référence identique pour toutes les commissions scolaires sur le transport des bagages à main compte tenu des particularités des programmes offerts par chacune. Le ministère des Transports encourage donc une concertation entre les transporteurs et les commissions scolaires. Pour certains, il y aurait cependant lieu

de mieux définir la notion de « bagage à main », mentionné au règlement.

D'autres points ont fait l'objet de discussions, telles l'élimination des traverses de rue par les écoliers et la formation continue des régisseurs pour assurer un partage des bonnes pratiques en matière de sécurité.

Les discussions doivent se poursuivre sur toutes ces questions.

Des développements à suivre également du côté de Transports Canada

Depuis plusieurs années déjà, Transports Canada exige que les sièges d'autobus scolaires soient fabriqués d'un matériau qui absorbe l'énergie, ce qui offre une protection passive très efficace, c'est-à-dire le compartimentage. Cependant, une étude effectuée par Transports Canada révèle que, si les sièges des autobus protègent efficacement les enfants d'âge scolaire, les enfants de petite taille (d'âge préscolaire) seraient mieux protégés s'ils étaient attachés dans un ensemble de retenue pour bébé ou enfant installé de façon appropriée. Ainsi, en novembre 2004, un projet de règlement modifiant le Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles était publié dans la *Gazette officielle du Canada*.

Ce projet de règlement vise à exiger que toutes les banquettes des autobus scolaires neufs soient dotées d'ancrages pour permettre l'installation d'ensembles de retenue pour les enfants de moins de cinq ans et de moins de 18 kilos.

À la suite de la période de consultation du projet de règlement, notamment en raison de la réaction négative d'une majorité d'intervenants des provinces, Transports Canada a tenu une journée d'information afin d'expliquer, à la fois à l'industrie et aux différents représentants provinciaux, la teneur de la modification proposée. Une majorité

d'entre eux ont alors remis en question le projet de règlement de Transports Canada.

La Fédération des commissions scolaires du Québec a également réagi et fait parvenir des recommandations à Transports Canada dont voici les principales.

- Transports Canada devra préciser l'espace minimal entre les bancs d'autobus pour s'assurer que les jambes d'un enfant de moins de 18 kilos et de plus de trois ans (taille du mannequin utilisé dans les tests), qui serait installé dans un siège d'enfant, n'encourent pas de blessures en cas d'impact.
- Transports Canada devra vérifier si la compartimentation des sièges est toujours aussi efficace pour les autres enfants transportés :
 - Lorsqu'un siège d'enfant est fixé sur un banc puisque cela rend le banc d'autobus plus rigide lors de l'impact;
 - Si la sécurité offerte par la compartimentation est toujours aussi efficace même si l'espace entre les bancs d'autobus est plus grande.

- Transports Canada ne devra pas permettre l'installation de systèmes d'ancrage sur tous les bancs de façon à s'assurer que les sorties de secours de l'autobus ou du minibus scolaire ne soient pas obstruées par un siège d'enfant, et ce, pour ne pas nuire à l'évacuation de tous les passagers.
- Si le projet de règlement devait être adopté, même après modifications, Transports Canada devra mener une campagne d'information pour rassurer la population à l'effet que les autobus scolaires sont le mode de transport le plus sécuritaire et que tous les enfants sont bien protégés, même ceux qui ne sont pas dans des sièges d'enfant.

L'utilisation du bras d'éloignement : résultats de la collecte

En septembre 2004, le gouvernement de l'Ontario a déposé un projet de loi pour améliorer la sécurité des enfants qui prévoit, entre autres, que tous les nouveaux autobus scolaires soient équipés d'un bras d'éloignement afin d'éviter que les enfants se trouvent dans l'angle mort du conducteur à l'avant de l'autobus. La Fédération a donc voulu savoir si les commissions scolaires francophones exigeaient ou non l'utilisation du bras d'éloignement sur les autobus scolaires.

Sur les soixante commissions scolaires qui ont répondu à la collecte,

dix-neuf d'entre elles (31 %) ont des autobus sous contrat qui sont munis de bras d'éloignement. Seulement neuf exigent que tous leurs véhicules soient dotés de cet équipement.

La Fédération en a donc informé le Comité sur la sécurité du transport des élèves en demandant au ministère des Transports du Québec que, dans l'éventualité où l'utilisation du bras d'éloignement serait rendue obligatoire, de réaliser préalablement une étude de sécurité sur l'incidence d'utiliser ou non le bras d'éloignement.



Louise Tremblay
Conseillère en financement et en transport scolaire à la FCSQ,
ltremblay@fcsq.qc.ca