



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités

TRAN • NUMÉRO 137 • 1^{re} SESSION • 42^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mardi 9 avril 2019

—
Présidente

L'honorable Judy A. Sgro

Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités

Le mardi 9 avril 2019

• (1100)

[Traduction]

La présidente (L'hon. Judy A. Sgro (Humber River—Black Creek, Lib.)): Je déclare ouverte cette séance du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités. Il s'agit de la réunion 137.

Conformément au paragraphe 108(2) du Règlement, nous menons une étude sur la sécurité des passagers d'autobus.

Nous commencerons par les témoins que nous avons pour cette section.

Nous avons Jason Roberts, directeur général de DRL Coach Lines Ltd. Il est avec nous depuis Terre-Neuve-et-Labrador. Nous avons également Scott Parsons, président de Parsons and Sons Transportation.

Monsieur Roberts, si vous voulez bien commencer, vous disposez de cinq minutes au plus.

M. Jason Roberts (directeur général, DRL Coach Lines Ltd): Je vous remercie, madame la présidente.

C'est un plaisir d'être des vôtres aujourd'hui par vidéoconférence pour parler de la sécurité de notre activité et de l'exploitation de tous les autocars et autobus scolaires dans le pays. En ce moment, nous sommes plus dans l'exploitation d'autocars. Nous offrons un service de desserte régulier de Port aux Basques à St. John's, et nos autocars sont sur la route tous les jours de l'année, 365 jours sur 365.

Nous sommes présents dans le secteur depuis 97 ans et avec DRL, depuis près de 25 ans.

Nous devons prendre beaucoup de décisions en matière de sécurité. Il faut évidemment un véhicule sûr et un chauffeur compétent et consciencieux qui répond aux exigences. En tant qu'exploitant, nous devons avoir confiance dans celui ou celle qui conduit le véhicule. Pour nous, qui devons croire que nos chauffeurs conduiront en toute sécurité, il n'est pas facile d'être tout à fait certains de ceux que nous mettons derrière le volant, surtout à Terre-Neuve. Un bon chauffeur peut aller en Alberta et probablement gagner trois fois plus. Nous n'en dépendons pas moins des personnes que nous choisissons et que nous mettons derrière le volant.

Comme je le disais, le bilan de sécurité des autocars... Nous ne pouvons pas être trop sûrs de... notre équipe d'entretien avant que l'autobus prenne la route. Mais en tant que chauffeur, c'est votre décision à la dernière seconde ou presque qui décide de la suite. Soit on est sur la route, soit on est dans le fossé. Nous comptons sur eux, avec beaucoup de confiance, pour qu'ils fassent leur travail.

Pour ce qui est des autocars, beaucoup de choses entrent en ligne de compte... Je pense que beaucoup de gens considèrent les autocars, et même les autobus scolaires, comme un terrain de jeu. Nous avons des groupes qui affrètent des autocars. Nous passons prendre des

gens. Les passagers montent à bord et ils ont l'impression d'être quasi indispensables. Nous avons des ceintures de sécurité dans tous nos autocars, mais elles ne sont utilisées qu'à 40 ou 50 %.

Selon moi, il est essentiel d'éduquer les passagers sur l'importance du port de la ceinture de sécurité. Cela vient. À mesure qu'on éduquera et avec de plus en plus de discussions, les gens feront attention à mettre ces ceintures de sécurité.

À propos de la formation des chauffeurs — et je reviendrai à l'exploitant de l'autobus scolaire ou de l'autocar —, ma recommandation est que plus nous pouvons en faire pour garantir que nous avons des chauffeurs compétents et prudents... c'est dans ce sens que nous devrions, selon moi, aller en matière de sécurité des passagers à bord des autocars et des autobus scolaires dans ce pays.

Je vous remercie.

• (1105)

La présidente: Je vous remercie beaucoup, monsieur Roberts.

Monsieur Parsons, vous avez cinq minutes. Je vous en prie.

M. Scott Parsons (président, Parsons and Sons Transportation): Merci infiniment de me donner l'occasion de m'exprimer. Je ne crois pas pouvoir tout dire en cinq minutes, mais j'aimerais bien pouvoir le faire.

Comment faire pour obtenir des résultats supérieurs dans cette industrie? Nous employons des gens de qualité supérieure, nous embauchons et nous formons, recyclons, offrons des formations d'appoint, nous cherchons des occasions d'être les meilleurs possible pour les passagers que nous transportons.

Dans ce pays, il nous faut, à mon avis, une plus grande normalisation de l'exploitation des autobus et aussi de la signalisation sur le réseau routier. J'aimerais savoir combien d'accidents d'autobus ont eu lieu sur des bretelles où la vitesse était signalée sur la bretelle, mais pas avant. J'en ai vu des choses. J'ai vu des accidents où des passagers ont été éjectés et tués écrasés par l'autobus qui s'est couché. La ceinture de sécurité aurait certainement permis d'éviter ces morts. Il faut une meilleure normalisation de la formation des chauffeurs. Il se trouve que notre entreprise a la chance de s'associer à l'OMCA et à l'Association des autocaristes canadiens. Nous venons témoigner ici depuis des années. Nous avons adopté toutes les améliorations qui nous ont été suggérées par Brian Crow, les gens de l'OMCA, Dave Carroll — ce sont nos mentors. Ils nous ont aidés à nous développer en mettant l'accent sur la sécurité.

La formation ne concerne pas seulement les chauffeurs, mais aussi les mécaniciens. J'ai la chance d'être à la fois chauffeur et mécanicien depuis 47 ans. Je suis allé neuf fois suivre une formation en usine chez Prevost et deux fois chez Motor Coach Industries. Je connais la valeur de la formation et je sais que, dans notre province aujourd'hui, il y a peu de garages où on vous comprendra si vous parlez de MUX ou de DOC, de DPF, de DEF. C'est un gros problème pour nous quand nous sommes sur la route avec un autocar au Labrador ou dans le Nord de Terre-Neuve, où je répare des autobus au téléphone. C'est une chose à laquelle il faut penser. Les constructeurs sont passés à la vitesse supérieure. Prevost Car a Prevost Liaison. MCI a MCI ERSA, qui permet de faire un diagnostic par ordinateur. C'est fabuleux. Les techniciens doivent savoir faire cela. Il faut que les entreprises investissent dans ces systèmes.

Y a-t-il une exigence minimale? Serions-nous autorisés à rouler si la FAA nous disait comment mener notre activité?

J'ai vu de graves accidents causés par l'emplacement des garde-fous sur des ponts. J'ai envoyé une lettre au ministère des Transports de la Nouvelle-Écosse et obtenu qu'on change l'approche d'un pont à cause d'un accident avec un de nos autocars. On a voulu faire croire qu'il était dû à l'inexpérience du chauffeur sur ce pont. Quelques années plus tard, un autobus d'Orleans Express a fini dans l'eau. Alors, j'ai écrit la lettre — deux ans trop tard. L'approche du pont a été modifiée et j'ai reçu une lettre du ministère des Transports qui me remerciait de ma contribution.

Il nous faut plus de contributions comme celles-là. Pour moi, cette industrie est comme une porte logique: plus de contributions, plus de résultats. J'ai équipé quelques autocars MCI de ceintures de sécurité.

C'était coûteux, mais ça en valait vraiment la peine. Au sujet des annonces de sécurité dans les autocars, je fais toujours mon annonce de sécurité. Je remonte l'allée jusqu'au fond de l'autocar et je m'assure que tout le monde porte sa ceinture. Est-ce qu'ils continuent de la porter après... comment le vérifier?

Il y a trop de choses dont il faudrait parler, mais je suis flatté de témoigner. Je suis de la deuxième génération. J'ai fait le plein en route. Je crois que vous tenez le bon bout. Je vous souhaite bonne chance dans votre étude. Si je peux faire quelque chose, n'hésitez pas à me le demander.

•(1110)

La présidente: Je vous remercie, monsieur Parsons. Je suis certaine que le Comité sera heureux de poser ses questions aux deux messieurs que nous avons ici.

Madame Block, vous avez la parole cinq minutes.

Mme Kelly Block (Sentier Carlton—Eagle Creek, PCC): Je tiens à remercier les témoins d'être des nôtres ce matin pour cette étude très importante.

Je vais poser une question et vous pourrez répondre l'un comme l'autre. Je comprends que les changements concernant l'exigence de ceintures de sécurité dans les autocars tenaient en partie à une volonté d'harmonisation des réglementations canadiennes et américaines. Selon vous, est-ce que c'était une décision positive de la part de Transports Canada?

La présidente: Excusez-moi, puis-je vous interrompre? La sonnerie retentit, ce qui veut dire qu'un vote a été demandé. Ai-je la permission du Comité de continuer jusqu'à cinq minutes avant le vote?

M. Ron Liepert (Calgary Signal Hill, PCC): Que comptez-vous faire, du point de vue de l'horaire? Est-ce que nous continuerions les

questions jusqu'au moment d'aller voter et, alors, nous libérerions les témoins?

La présidente: Avec ces deux messieurs, nous aurons cinq minutes pour Mme Block, cinq minutes ici et cinq minutes pour M. Aubin.

Ensuite, je pense que nous devons aller voter, après quoi il ne restera pas de temps. Nous passerons au groupe suivant en revenant du vote.

M. Ron Liepert: Si tel est le programme, d'accord.

La présidente: Est-ce que cela convient à tout le monde? Très bien. Merci.

Je vous présente d'avance mes excuses, monsieur Parsons et monsieur Roberts, mais c'est ainsi.

Mme Kelly Block: Voulez-vous que je repose ma question?

M. Jason Roberts: Non, je peux répondre.

Je crois, bien sûr, que c'est une décision très positive de proposer une réglementation de la ceinture de sécurité. Il faudra un moment pour qu'elle se mette en place. Comme je l'ai dit au début, je pense même qu'en ce qui concerne les passagers — surtout dans les autocars affrétés et avec les groupes plus jeunes, les équipes plus jeunes —, beaucoup pensent que c'est un endroit, à bord, où ils sont en sécurité et n'ont pas besoin de porter de ceinture. Donc, il faudra de l'information, de l'éducation, de la formation et des encouragements pour vraiment obtenir des résultats sur ce point.

Dans certains accidents, les gens sont blessés, alors qu'ils portaient leur ceinture. J'en ai été témoin. Il y a deux ans, mon autocar s'est renversé sur le côté. Les seules personnes qui ont été blessées étaient celles qui n'avaient pas mis leur ceinture et qui sont tombées sur celles qui avaient mis la leur, coup de coude dans le bas-ventre, etc. Il faut encore que les gens s'habituent pour que ça marche vraiment.

M. Scott Parsons: La ceinture de sécurité est certainement une très bonne chose. Les jeunes, aujourd'hui... Mes enfants, quand ils sont montés dans un autobus où il n'y avait pas de ceintures les cherchaient. Ils étaient choqués qu'il n'y en ait pas.

C'est intéressant. Il m'arrive de conduire un autobus scolaire de temps en temps et les jeunes enfants, quand ils montent à bord, ils se retournent pour dire à leur mère qu'il n'y a pas de ceinture de sécurité. Ils n'ont pas le droit d'être en voiture s'ils ne portent pas leur ceinture. À mon avis, nous allons vers une culture où les enfants vont vouloir la porter quand ils seront grands. Je pense que nous devrions être obligés d'en équiper les véhicules.

Mme Kelly Block: D'accord.

Des témoins précédents nous ont parlé de la ceinture de sécurité dans les autobus scolaires du point de vue de la conformité et de l'application de la réglementation. Qui devra vérifier non seulement que les enfants bouclent leur ceinture, mais aussi qu'ils la gardent bouclée tout le temps qu'ils sont à bord de l'autobus?

Qui veille au respect du port de la ceinture dans un autocar et s'il n'est pas obligatoire pour l'instant, que feront les entreprises d'autocars pour s'assurer que les gens respectent toute réglementation de la ceinture de sécurité?

•(1115)

M. Scott Parsons: Je vous en prie, Jason.

M. Jason Roberts: D'après moi, ce sera très difficile à appliquer. Dans mon service régulier, en fait, j'ai un agent de bord, comme dans les avions. C'est probablement quelque chose que moi-même ou le gouvernement, nous pouvons leur donner: l'autonomie nécessaire pour s'assurer que les passagers portent leur ceinture de sécurité, sans quoi on leur demandera de descendre au prochain arrêt — « Prenez vos bagages. Salut. Au revoir. Vous enfoncez la loi. » Je peux très bien le faire. Mais, évidemment, cela a un coût. Je paie déjà le prix pour que cela se mette en place assez simplement.

Je ne crois pas que vous verrez cela ailleurs au Canada, des agents de bord. Concrètement, c'est difficile.

Je vais vous donner un exemple. J'ai des autocars qui transportent des hommes et des femmes très professionnels jusqu'à leur lieu de travail. Est-ce qu'on va m'appeler probablement deux fois par semaine pour me demander si je peux vérifier que les hommes et les femmes qui prennent l'autocar pour aller travailler respectent l'obligation de port de la ceinture de sécurité? Voyons. Dans mon monde, vous êtes adulte. Vous montez à bord. Il y a une ceinture de sécurité. Vous savez que vous devriez la porter.

C'est légèrement différent avec les autobus scolaires. Encore une fois, il faudra probablement des surveillants. Il me semble que le stress et la pression sont assez grands pour le chauffeur, qui doit veiller à bien conduire son autocar ou son bus scolaire, en faisant bien attention. On ne devrait pas lui demander en plus de s'assurer que les enfants ont bouclé leur ceinture ou d'avoir à entendre un gamin hurler qu'un autre n'a pas attaché sa ceinture.

Ce sera très difficile. Il faudra une sorte de surveillance pour que ça marche. Cependant, je crois qu'avec le temps et — comme le disait M. Parsons — en éduquant les enfants, ils s'y mettront et probablement que d'ici cinq ou six ans, 95 % d'entre eux porteront leur ceinture. Encore une fois, il n'appartient pas au conducteur dans une voiture de tourisme de s'assurer que les passagers ont bouclé leur ceinture, s'ils sont adultes. Quant aux jeunes passagers, il en est responsable.

Je vous remercie.

Mme Kelly Block: Merci.

La présidente: Monsieur Hardie.

M. Ken Hardie (Fleetwood—Port Kells, Lib.): Monsieur Parsons et monsieur Roberts, vous pourriez envisager une solution, si vos autocars sont équipés de ceintures de sécurité, à savoir un document ou un avis sur le billet sur la responsabilité contributive. Si les passagers ne portent pas de ceinture de sécurité et qu'ils sont blessés, les dommages-intérêts auxquels ils ont droit sont réduits parce qu'ils ont contribué à leur propre problème en ne portant pas ladite ceinture.

Les choses sont un peu plus difficiles avec les enfants, évidemment. Normalement, un enfant ne voyage pas seul, mais c'est au parent ou au tuteur de s'assurer qu'il met sa ceinture.

Prenons vos autocars. L'objet de cette étude est de parler des chances de survie en cas d'accident. De toute évidence, tout ce qu'on peut faire pour éviter en premier lieu que des accidents se produisent est idéal, mais une fois que l'accident survient, l'équipement de sécurité du véhicule fait toute une différence.

Est-ce que vous faites, l'un ou l'autre, une remise en état à mi-vie de vos autobus? Est-ce que vous auriez, dans ce cas, la possibilité de faire installer des ceintures de sécurité ou est-ce que c'est inutile en ce qui vous concerne parce que tous vos autocars en sont déjà équipés?

Vous avez la parole, Scott.

M. Scott Parsons: Nous en avons fait équiper deux autocars MCI, il y a deux ans. Nous les avons envoyés à Montréal et le travail a été fait selon les spécifications d'usine, à ce qu'on m'a dit. Cela a coûté environ 40 000 \$ par autocar. On a enlevé les vieux sièges.

On m'a dit que le châssis de l'autocar était assez solide pour supporter la ceinture à trois points en cas de collision. C'est un franc succès.

M. Ken Hardie: À quelle fréquence remplacez-vous vos autocars?

M. Scott Parsons: Aussi souvent que nous pouvons nous le permettre, monsieur. Nous avons de la chance ces dernières années. Je viens d'acheter, il y a quelques jours, un autocar neuf, de 2019. Il est à Winnipeg. J'en ai acheté un autre l'an dernier, deux l'année d'avant et un l'année d'avant encore. Ils sont tous équipés de ceintures à trois points.

Tout ce que nous achetons maintenant est équipé de ceintures de sécurité, puis nous avons renvoyé les deux autres à l'usine. C'est cher, mais ça en vaut la peine.

La récompense...

• (1120)

M. Ken Hardie: Monsieur, je vais devoir vous interrompre parce que nous manquons de temps.

Monsieur Roberts, l'intégrité de l'autocar même... Nous avons été témoins des terribles dégâts dans l'accident des Broncos de Humboldt, et ce qu'on nous dit jusqu'ici, c'est qu'il ne semble pas nécessairement y avoir de normes très strictes en ce qui concerne le châssis et l'intégrité de l'autocar en cas d'accident.

L'avez-vous remarqué?

M. Jason Roberts: C'est une question difficile.

S'il s'agit d'un léger accident, je pense que la flexibilité de l'unité réduit l'impact. On n'a pas autant d'éjection et d'arrêt aussi soudain et brutal. L'autocar absorbe une partie de l'énergie de l'impact.

Tout dépend de la force de l'impact. Si vous entrez en collision avec un semi-remorque de 65 000 livres, soyons honnêtes, votre autocar ne résistera pas au choc. Je ne sais pas ce qu'on peut construire qui y résisterait. C'est horrible. C'est très dangereux.

M. Ken Hardie: C'est certainement une question difficile. Je vous remercie.

Je vais laisser le reste de mon temps de parole à M. Rogers.

M. Churence Rogers (Bonavista—Burin—Trinity, Lib.): Je vous remercie, messieurs, d'être des nôtres aujourd'hui, Jason par vidéo, et Scott.

Scott, je connais votre réseau d'autobus. Vous transportez des écoliers qui se rendent à des activités dans toute la province. De votre point de vue, quels problèmes rencontrerions-nous si nous imposons que tous les autobus scolaires, ou n'importe quel autobus, soient équipés de ceintures de sécurité pour les enfants qu'ils transportent?

M. Scott Parsons: Une des choses que nous voyons dans notre région, c'est que tous les trajets scolaires sont doubles et que nous disposons d'un temps limité pour ce double trajet. Quand un autobus scolaire arrive à la fin d'un trajet scolaire, il doit faire demi-tour et retourner au bout du district pour commencer un deuxième ramassage. Le temps presse.

Dans certains secteurs de St. John's, un autobus peut boucler un circuit assez rapidement. À mon avis, monsieur Rogers, la compartimentalisation est un franc succès si l'autobus ne roule pas à plus de 50 kilomètres à l'heure.

M. Churence Rogers: Au-delà...?

M. Scott Parsons: Un autobus qui roule à petite vitesse risque moins de se renverser avec des enfants à bord qui se trouveraient ballottés dans l'habitacle. S'il arrive quelque chose, ce sera probablement un choc frontal qui projettera les enfants en avant et la compartimentalisation les protégera.

Dans un numéro de *Bus & Motor Coach News*, un autocariste américain avait équipé les sièges de ceintures à deux points et il y a eu une collision. Les enfants qui n'étaient pas attachés ont survécu et ceux qui étaient attachés ont été tués, victimes de traumatismes au torse causés par les ceintures de sécurité. Nous devons faire attention.

À plus de 50 kilomètres à l'heure sur des routes secondaires où la vitesse passe de 80 à 90 kilomètres à l'heure, je pense que les enfants devraient être attachés et qu'il faudrait des ceintures à trois points.

La présidente: Je vous remercie beaucoup, monsieur Rogers.

Nous allons passer à M. Aubin.

[Français]

M. Robert Aubin (Trois-Rivières, NPD): Merci, madame la présidente.

Merci aux invités d'être avec nous.

Depuis que nous avons commencé notre étude sur la possibilité de munir les autobus de ceintures de sécurité, je dirais que le discours a changé, surtout depuis un gazouillis publié par le ministre Garneau le 6 avril dernier. Je vous le lis, au cas où vous ne l'auriez pas vu passer:

Nos pensées accompagnent toujours les familles des victimes de l'accident d'autobus des Broncos de Humboldt. Nous avons pris des mesures pour que tous les nouveaux autobus, grands & moyens, soient équipés de ceintures de sécurité.

À la lumière de ce gazouillis, il semble que l'orientation du ministre soit claire et que sa décision soit prise: tous les nouveaux autobus seront munis de ceintures de sécurité. La question ne se posant plus pour les nouveaux autobus, il nous reste à nous pencher sur la transition.

Comment faire pour que des compagnies comme les vôtres, qui exploitent probablement déjà un certain nombre d'autobus sans ceintures de sécurité, puissent faire cette transition? J'imagine qu'un passager au courant de cette nouvelle norme ou de ce désir exprimé par le ministre préférera monter à bord d'un autobus équipé de ceintures de sécurité.

Combien en coûterait-il pour passer d'un autobus qui n'a pas de ceintures de sécurité à un autobus qui répondrait aux normes? Combien d'années faudrait-il pour convertir vos parcs respectifs?

Monsieur Parsons, commençons par vous.

• (1125)

[Traduction]

M. Scott Parsons: Je ne connais pas la réponse à cette question. Je peux donner un avis.

Je suis dans les autobus scolaires et leur réparation depuis plus de 47 ans. J'ai vu le meilleur et le pire. Je me souviens quand mon père a lancé l'entreprise. Il enlevait le châssis de sous la carrosserie pour le remplacer afin de donner une nouvelle vie à la carrosserie de l'autobus. Ce n'est pas possible aujourd'hui. Les constructeurs ont réduit l'épaisseur des carrosseries et ils ont rendu les autobus plus légers. Les châssis sont plus légers. C'est intéressant, après quelques années sur la route, de mettre 63 élèves du secondaire dans un autobus scolaire, de prendre le chemin d'accès Foxtrap et de voir dans le rétroviseur les sièges qui font comme ça avec le mouvement de l'autobus sur la route. On fait des carrosseries tellement légères aujourd'hui qu'elles ne peuvent pas résister comme dans les années 1950 et 1960.

Je ne crois pas qu'il soit possible d'équiper les autobus scolaires.

[Français]

M. Robert Aubin: Merci, monsieur Parsons.

Qu'en pensez-vous, monsieur Roberts?

[Traduction]

M. Jason Roberts: Je suis de cet avis. Bon nombre de nos provinces limitent la durée de vie des autocars. À Terre-Neuve, elle est de 12 ans. Il y a un nouvel autobus cette année. Donc, si cela arrive dans deux ans, peut-être qu'avec votre plan d'intégration de 10 ans, tout aura évolué à temps et nous y arriverons.

Je le répète, je suis d'accord avec M. Parsons au sujet des autobus scolaires. On ne peut pas prendre un véhicule à mi-vie et l'équiper. Les autocars, encore une fois, c'est légèrement différent. Leur carrosserie est différente et leur durée de vie aussi. La plupart sont en acier inoxydable et en fibre de verre. La structure même de l'unité est inusable. Je pense que ça peut être faisable sur les autocars jusqu'à une certaine année, à condition que quelqu'un le garantisse et que le constructeur déclare que la norme des ceintures de sécurité à trois points est respectée. En ce qui concerne notre parc, je crois avoir encore deux autocars qui ne sont pas équipés de ceintures de sécurité. J'ai quatre véhicules de 2019. Tous en sont équipés. Tous les véhicules depuis 2013 le sont.

Une des choses que je mentionnerai, comme M. Parsons, c'est Prevost. Depuis 2013, c'est obligatoire... Il ne construit plus d'autocar sans ceintures de sécurité. Je crois que c'est une question de responsabilité. C'est bon à savoir que quand on achète un autocar, entre vous et moi, je pense que...

Allez-y.

[Français]

M. Robert Aubin: J'ai une question très rapide, parce qu'il ne me reste plus beaucoup de temps.

Je comprends bien les difficultés que cette transition causerait, particulièrement pour les autobus scolaires. Puisqu'il semble que ces véhicules devront répondre à de nouvelles normes de sécurité, devrait-on interdire les voyages à grande vitesse aux autobus scolaires qui ne pourront pas être modifiés? Je pense ici aux autobus scolaires qui roulent à 90 kilomètres à l'heure sur une autoroute dans le cadre d'activités parascolaires. Ces autobus représentent-ils un risque accru dans ces circonstances? Devrait-on insister pour que ces autobus n'empruntent que des routes secondaires?

[Traduction]

M. Jason Roberts: Je suis entièrement d'accord avec vous. Normalement, tout dépend du fait que beaucoup d'écoles et de districts scolaires cherchent un moyen de transport moins cher. S'ils organisent une sortie de ski, ils prendront un autobus scolaire plutôt qu'un autocar, évidemment, parce qu'un autocar leur coûterait plus cher. On emprunte une grand-route, dans des conditions hivernales, en autobus scolaire. C'est une autre histoire et c'est beaucoup plus risqué.

Évidemment, pour moi, si j'ai un autocar disponible, je l'envoie, pour ma tranquillité d'esprit, car je sais que j'ai un autocar sur la route, pas un autobus scolaire — pour le même coût.

La présidente: Je vous remercie infiniment. Il nous reste quelques minutes, si des membres du Comité ont d'autres questions.

Monsieur Rogers.

M. Churence Rogers: Je voudrais juste poser une question à M. Roberts. Vous en avez parlé au début de votre exposé. Vous mettez beaucoup l'accent sur la formation des chauffeurs, leurs compétences jouant un rôle important dans le maintien de votre bilan de sécurité. Vous avez dit que vos autobus parcourent de longs trajets à grande vitesse, notamment à Terre-Neuve-et-Labrador, parfois dans des conditions hivernales et ainsi de suite. Quelle est, selon vous, la meilleure chose que puisse faire le gouvernement pour que le transport en autobus soit sûr ou plus sûr? Est-ce qu'on change les normes nationales, comme en parlait Scott? Est-ce qu'on fait des choses à ce stade qui vous semblent suffisantes? Qu'est-ce que le gouvernement devrait faire de plus?

• (1130)

M. Jason Roberts: Monsieur Rogers, j'ignore si on peut vraiment faire beaucoup de choses. J'ai déjà abordé la réglementation des exigences, peut-être pour le transport de passagers. L'obtention d'un permis de classe 2 pour Terre-Neuve vous permet d'exploiter un autocar ou un autobus scolaire. Si vous circulez sur l'autoroute, si vous roulez à grande vitesse, si vous franchissez plus d'intersections, je pense qu'un certain nombre d'heures d'expérience est requis. Je sais que la nouvelle formation dans l'Ouest vise, si je ne me trompe pas, l'accumulation de 120 heures de service avant de pouvoir obtenir un permis complet.

Je pense qu'une bonne partie de ces choses nous reviennent à nous, les transporteurs, c'est-à-dire connaître les antécédents, connaître les gens, savoir où ils se trouvent. Nous respectons à la lettre les consignes en matière d'alcool et de drogues. Nous faisons tout cela. Je pense que les conditions météorologiques jouent aussi un grand rôle dans la sécurité des autocars. Et malheureusement, lors de la collision de Humboldt, ces conditions n'étaient pas en cause. Pour ma part, en ce qui concerne les conditions météorologiques, il faudrait que le chauffeur soit en mesure de décider quand il faut s'arrêter. Au prochain arrêt, si les conditions sont trop mauvaises, on s'arrête.

La présidente: Merci. M. Sikand aimerait poser une question. Ça ira. Il nous reste encore cinq minutes si quelqu'un d'autre souhaite poser de courtes questions.

Monsieur Sikand.

M. Gagan Sikand (Mississauga—Streetsville, Lib.): Monsieur Parsons, je suis entièrement d'accord avec vous et j'approuve totalement ce que vous avez dit dans votre déclaration préliminaire. Ma seule inquiétude tient au fait qu'étant donné que les autocars et les autobus sont exploités de façon interprovinciale en raison de la répartition des pouvoirs, une bonne partie de la législation est de compétence provinciale, et non fédérale. Comment procéderiez-vous pour inciter les constructeurs à prendre cela en mains et à apporter les changements? Il y a des sommes en jeu pour le rattrapage et l'installation de ceintures de sécurité. Comment faudrait-il procéder pour encourager les constructeurs?

M. Scott Parsons: Je ne sais pas comment répondre à cette question; vraiment pas.

Je sais que lorsque l'on a commencé à parler de ceintures de sécurité, MCI a commencé à renforcer ses châssis, en 2003. Et il me semble que depuis le numéro d'unité 68-300, Prevost peut adapter très facilement un autobus en y installant des ceintures de sécurité à trois points d'ancrage. Il leur suffit d'enlever les vieux sièges et de les remplacer par de nouveaux sièges équipés de ceintures de sécurité à trois points d'ancrage. Auparavant, il fallait enlever le rail du plancher, découper un morceau de contreplaqué dans le fond et renforcer le châssis. Il fallait aussi retirer les murs intérieurs, et tout cela au coût de 82 000 \$ par unité. Je le sais parce que je voulais faire effectuer ces modifications sur certains autobus, mais j'y ai renoncé parce que c'était trop coûteux. Cela nous met un peu la pression.

Ce que nous avons fait pour compenser, c'est de nous assurer que nos chauffeurs reçoivent une très bonne formation. La formation que notre entreprise offre à ses chauffeurs dépasse les normes de beaucoup. À chaque période de paie, lorsque les feuilles de temps sont remises par les chauffeurs, ceux-ci entrent à l'intérieur, et nous discutons de sécurité. Nous avons formé des comités chargés de s'occuper des risques et qui tentent de les gérer le mieux possible. Chacun de nos employés est chargé de veiller à la sécurité et de s'assurer que l'exploitation s'effectue en toute sécurité. Le meilleur moyen de gérer la sécurité est d'éviter d'être impliqué dans un accident où il faudrait que les véhicules soient équipés de ceintures de sécurité pour sauver des vies. Nous faisons en sorte de ne pas nous retrouver dans une telle situation, dans la mesure du possible.

C'est pour cette raison que je reviens sur la manière dont la signalisation est apposée sur les bretelles de raccordement et la manière dont les glissières de sécurité et les approches des rivières et des ponts sont probablement inadéquates à certains endroits. Aux affleurements rocheux dépourvus de glissières de sécurité, si les chauffeurs ont deux secondes d'inattention et quittent l'accotement, ils frappent l'affleurement rocheux dans notre province. Ce n'est pas comme en Saskatchewan. Dans notre province, il y a des dangers qui sont hors norme. Nous nous en occupons à l'interne. Nous regardons constamment ce que nous faisons. Nous pratiquons l'auto-analyse.

Et je pense que c'est ce que nous sommes en train de faire ici, aujourd'hui. Comment nous procédons pour... Je pense que ça fonctionne.

La présidente: Dans une minute ou deux, nous irons voter.

Monsieur Jeneroux.

M. Matt Jeneroux (Edmonton Riverbend, PCC): Madame la présidente, je croyais que nous avions prévu du temps.

Je pense qu'étant donné que cette motion a été présentée par le leader parlementaire du gouvernement libéral... Il est certain que nous prenons les votes très au sérieux. Nous aimerions arriver suffisamment tôt pour pouvoir voter en conséquence.

Je trouve malheureux de devoir mettre fin aux témoignages de ces messieurs, étant donné qu'ils apportent tous les deux des renseignements de grande valeur au Comité.

Je suggère respectueusement de quitter le Comité maintenant pour aller prendre place et voter.

• (1135)

La présidente: Très bien.

Monsieur Roberts et monsieur Parsons, je vous remercie beaucoup de votre témoignage. Il a été extrêmement important. Si vous souhaitez ajouter quelque renseignement que ce soit, veuillez le transmettre à la greffière. Nous serions ravis de recevoir des compléments d'information de votre part.

Et merci à tous les deux pour ce que vous faites. Merci d'essayer de veiller à la sécurité de nos enfants, surtout.

Nous allons suspendre la séance. Nous reviendrons entendre le prochain groupe de témoins après le vote.

• (1135)

(Pause)

• (1155)

La présidente: Nous reprenons nos travaux.

Pour cette partie de notre réunion, nous accueillons de Motor Coach Canada, Doug Switzer, président-directeur général, Ontario Motor Coach Association; et de Motor Coach Industries, nous recevons John-Paul Pelletier, vice-président, Ingénierie, par vidéo-conférence. Pour Teamsters Canada, nous accueillons Phil Benson.

Bienvenue à tous. Nous sommes heureux de votre présence ici.

Monsieur Switzer, voulez-vous commencer, je vous prie. Pour cinq minutes seulement.

M. Doug Switzer (président-directeur général, Ontario Motor Coach Association, Motor Coach Canada): Je vous remercie de nous offrir l'occasion de participer à cet important dialogue sur la sécurité des autocars.

D'entrée de jeu, je pense qu'il est important de se rappeler que, dans l'ensemble, les autocars sont le moyen de transport de surface le plus sûr, et qu'ils viennent en deuxième position, derrière les lignes aériennes, pour le nombre d'incidents en fonction de la distance parcourue.

Ceci dit, aucun moyen de transport, et en fait, on pourrait ajouter, aucune activité humaine n'est parfaitement sûre. Peu importe à quel point votre dossier en matière de sécurité est bon, on peut toujours améliorer les choses.

S'il est une chose que j'ai apprise au sujet de la sécurité après plus de 20 années d'expérience auprès du gouvernement et de l'industrie, c'est que rien n'est jamais complètement « sûr ». Le point final n'est jamais atteint; il y a toujours quelque chose à améliorer.

Bref, ce sont des secteurs où l'industrie et le gouvernement peuvent collaborer afin d'obtenir les meilleurs résultats possibles pour ce qui est d'améliorer la sécurité dans les autocars: accroître l'usage des ceintures de sécurité, se décider finalement à adopter les dispositifs de consignment électroniques, améliorer l'application des lois et règlements ainsi que la collecte et l'analyse des données sur la sécurité dans les autocars. Je suis impatient d'aborder ces points plus en détail lors de la série de questions.

On a beaucoup parlé des ceintures de sécurité récemment. Tout d'abord, en ce qui concerne les ceintures de sécurité, permettez-moi d'affirmer clairement que l'industrie est sans équivoque en leur faveur. Nous réclapons une norme et des exigences fédérales en matière de construction depuis plus d'une décennie, un lobbying qui, franchement, est largement passé sous silence.

Mais malgré le manque d'intérêt de la part des gouvernements, vers 2009, l'industrie et les constructeurs ont commencé à fabriquer de l'équipement respectant les normes en matière de ceinture de sécurité, et ce, sans y être obligé par une réglementation. C'est ainsi que depuis presque 10 ans, la majorité des nouveaux autobus sont livrés avec des ceintures de sécurité à trois points d'ancrage même s'il subsiste des exceptions notables compte tenu de l'absence d'exigences en matière de construction. Nous allons de l'avant aussi rapidement que possible pour faire en sorte que tous les autocars soient équipés de ceintures, mais étant donné que la durée utile d'un autocar est de 18 à 20 ans — et je pense que cette question est venue sur le tapis un peu plus tôt — il faudra attendre encore quelques années avant d'obtenir un taux d'adoption de 100 %.

Pour ce qui est de l'adaptation de modèles existants, c'est compliqué et ce pourrait être dangereux si les choses ne sont pas faites correctement. D'ailleurs, vous en avez discuté avec les témoins précédents. Ce n'est pas aussi simple que de changer les sièges, ou pire encore, que d'installer tout simplement des ceintures sur les sièges existants. En effet, pour faire les choses correctement, il faut fixer le siège au châssis de l'autocar, ce qui habituellement exige d'enlever tout l'intérieur de l'autocar et de le modifier, ce qui revient potentiellement à changer la structure de l'autocar, tout dépendant de l'âge de l'autocar et de l'entreprise l'ayant construit initialement. Par ailleurs, si les ceintures ne sont pas bien installées, elles constituent un risque encore plus grand pour la sécurité que s'il n'y avait pas de ceintures, parce qu'elles peuvent poser elles-mêmes un risque d'accident. Franchement, il s'agit d'une décision difficile à prendre pour la majorité des autocars, malheureusement.

Il faut également se pencher sur une question importante, la possibilité que les lois provinciales imposent aux chauffeurs la responsabilité de s'assurer que les mineurs sont attachés avec leur ceinture. Malgré le fait que le CCATM a admis il y a plusieurs années que les provinces devaient libérer les chauffeurs de cette responsabilité, il n'y a qu'au Québec que l'on s'en est occupé. L'enjeu est que la responsabilité n'existe que si l'autobus est équipé de ceintures de sécurité. En l'absence de ceintures, la responsabilité disparaît. Cette disposition n'a vraiment pas incité les exploitants à installer des ceintures — une désincitation que la plupart ont passée sous silence, mais pas tous. Il faut s'occuper de cet enjeu.

Mais en fin de compte, le fait qu'une majorité d'autobus soient désormais équipés de ceintures à trois points d'ancrage signifie, compte tenu du faible taux d'utilisation, que c'est là que se situe le problème. C'est un secteur où l'on pourrait faire mieux en incitant les passagers à boucler leur ceinture. Nous n'avons pas besoin d'une nouvelle loi, comme certains l'ont suggéré. Dans toutes les provinces, la loi prévoit déjà que vous devez boucler la ceinture si vous vous trouvez dans un véhicule en marche. C'est tout simplement qu'elle n'est pas appliquée, et que cette exigence n'est pas entrée dans la culture. Donc, en tant qu'industrie, nous sommes à la recherche de moyens d'accroître l'usage des ceintures.

Mais l'amélioration de la sécurité dans les autobus va bien au-delà de l'usage de ceintures de sécurité.

Il faut que le gouvernement aille de l'avant avec l'obligation d'utiliser les dispositifs de consignation électroniques ou DCE. Encore une fois, l'industrie est favorable à la décision de rendre ces dispositifs obligatoires depuis un certain temps. Nous avons accepté à contrecœur que le gouvernement canadien en reporte l'adoption jusqu'à ce que le gouvernement des États-Unis décide de le faire, tout ça pour des motifs d'harmonisation. Mais on a fait l'annonce de la loi américaine il y a des années, et elle est entrée en vigueur depuis 2017. Pourtant, la réglementation canadienne à ce sujet n'est pas encore précisée.

La réglementation existante des « heures de service » est adéquate, et même si d'aucuns pourraient trouver à redire à certains détails, en affirmant aimer cet aspect et vouloir faire modifier cet autre, il ne faut pas oublier que les règles présentes sont le résultat de nombreuses années de consultation, d'étude et de discussion. Elles n'ont pas été élaborées à la légère, et il n'existe aucune preuve que les règles en elles-mêmes contribuent à la fatigue. En revanche, tricher peut le faire. Et c'est pourquoi il nous faut maintenant des DCE pour nous assurer que les chauffeurs respectent les règles.

Et puisqu'il est question d'améliorer l'application des règles existantes, on dirait que les exploitants sans scrupules s'en tirent toujours à bon compte. Dans la plupart des cas, on peut dire que le régime de réglementation de la sécurité est solide. Il y a suffisamment de lois, mais il manque au niveau provincial des mesures d'application mieux ciblées pour ces délinquants qui ne tiennent pas compte des lois en vigueur.

Enfin, l'une des frustrations que doivent éprouver tous ceux qui cherchent à améliorer la sécurité des autocars tient à la difficulté de trouver des statistiques précises sur la sécurité de ces véhicules. Dans la majorité des statistiques sur la sécurité routière, nos autocars sont classés dans la catégorie des véhicules commerciaux, ce qui nous regroupe avec les camions; ou encore, on nous considère comme des autobus, mais cette catégorie inclut les véhicules de transport en commun et les autobus scolaires. Transports Canada et les provinces doivent ventiler les données de manière à ce que celles qui concernent les collisions pour les autocars soient disponibles pour que nous soyons à même de mieux comprendre les tendances et les causes réelles des décès et des blessures. Ensuite, nous serons mieux placés pour déterminer quelle devrait être la prochaine étape, puisqu'il devrait toujours y avoir une autre étape vers l'amélioration.

Merci. Je suis impatient de répondre à vos questions.

● (1200)

La présidente: Merci beaucoup.

Nous allons maintenant céder la parole à M. Pelletier, par vidéoconférence.

M. John-Paul Pelletier (vice-président, Ingénierie et Qualité, Motor Coach Industries): Bonjour, madame la présidente et mesdames et messieurs membres du Comité sur l'étude de la sécurité des passagers d'autobus.

J'aimerais vous remercier de me donner l'occasion de venir vous parler de la sécurité des passagers d'autobus. New Flyer Industries, le volet des autobus pour le transport en commun, et Motor Coach Industries, le volet des autocars, appartiennent tous deux au New Flyer Group établi à Winnipeg, au Manitoba, et la sécurité des passagers est leur priorité absolue.

Motor Coach Industries est déterminée à collaborer avec les intervenants du secteur des autocars pour rendre ses véhicules aussi sûrs que possible. Cela consiste notamment à travailler avec les exploitants d'autocars, les principales associations de l'industrie, les

autorités réglementaires et les gouvernements du Canada et des États-Unis, de même qu'avec Transports Canada, le Bureau de la sécurité des transports du Canada, la NHTSA, le NTSB et la FMCSA.

Le transport par autobus et autocar demeure parmi les plus sûrs qui existent, comme en témoignent des études et les données recueillies chaque année par la Federal Motor Carrier Safety Administration aux États-Unis.

Traditionnellement, MCI a toujours travaillé avec les organismes réglementaires tant aux États-Unis qu'au Canada et mis en place les systèmes de sécurité préconisés. Une fois que l'on a prouvé que les nouvelles technologies sont fiables et propres au service, MCI les met en place et collabore avec les organismes réglementaires sur la réglementation proposée et finale. Tous les autocars de MCI sont conçus avec une structure intégrée semi-monocoque en acier inoxydable et acier haute résistance pour plus de sécurité, de fiabilité et de résistance à la corrosion.

Voici quelques exemples de systèmes et de technologies de sécurité qui font maintenant partie de l'équipement livré en série sur les autocars MCI: feux de freinage surélevés; vitres latérales laminées; contrôle de stabilité électronique, depuis 2008; système d'antipatinage à l'accélération, depuis 2008; matériel de lutte contre l'incendie, depuis 2009; système de surveillance de la pression des pneus, depuis 2009; et système de surveillance numérique d'extrémité de roue, depuis 2010.

Les ceintures de sécurité comptent parmi les autres dispositifs de sécurité dont nous équipons les autocars, depuis la fin de 2008; ils étaient en voie de devenir un équipement de série dans les autocars de MCI en 2016; ces dispositifs comprennent aussi les avertisseurs de risque de collision à l'avant, les systèmes de réduction d'impact et les régulateurs de vitesse intelligents, en 2015; et enfin, le système avancé de freinage d'urgence amélioré et l'avertisseur de sortie de voie, vers la fin de 2018, ainsi que les caméras panoramiques en 2016.

Il y a aussi plusieurs règlements récents qui influenceront positivement sur la sécurité globale des autocars en améliorant tant la sécurité des passagers que du chauffeur. Ces règlements comprennent notamment l'obligation d'installer des ceintures de sécurité dans les autocars aux États-Unis, à partir de novembre 2016, et au Canada en 2020; on exige aussi l'installation d'un dispositif de contrôle électronique de stabilité, à partir de juin 2018 aux États-Unis, et par la suite au Canada. De plus, les dispositifs de consignation électroniques font partie de l'équipement de série aux États-Unis depuis décembre 2017.

Les systèmes avancés d'aide à la conduite, les véhicules autonomes et les véhicules connectés évoluent aussi rapidement dans le secteur des véhicules automobiles et commerciaux. Le développement de systèmes avancés d'aide à la conduite passifs, qui sont disponibles actuellement, est important pour la sécurité des passagers et du véhicule. Ils comprennent notamment un régulateur de vitesse intelligent, un avertisseur de risque de collision à l'avant, un système de réduction d'impact doté d'un système de freinage d'urgence amélioré, un système de reconnaissance des panneaux de signalisation et une alerte de survitesse, de même qu'un avertisseur de sortie de voie.

On a constamment besoin de développement pour les systèmes d'aide à la conduite, qu'ils soient passifs ou actifs, ce qui comprend notamment un système de détection de piéton ou d'objet, un système de détection de la fatigue et de la somnolence du chauffeur, un système d'aide au suivi de voie, un système de changement de voie automatique et un système d'aide au changement de voie, un système de communication de véhicule à véhicule, un système de communication du véhicule à l'infrastructure, ainsi qu'un système de conduite autonome de niveaux 2, 3 et 4.

Même si le transport par autobus et autocar demeure parmi les moyens de transport les plus sûrs, il reste que l'industrie doit continuer d'améliorer la sécurité des passagers en collaborant avec ses principaux intervenants. Ces intervenants sont les organismes de réglementation et les gouvernements, tant au Canada qu'aux États-Unis; les constructeurs de véhicules et nos principaux fournisseurs partenaires; les propriétaires et exploitants de véhicules; les associations industrielles telles que l'OMCA, l'American Bus Association, l'United Motorcoach Association et la Commercial Vehicle Safety Alliance.

J'aimerais vous remercier encore une fois de nous avoir donné l'occasion de comparaître devant le Comité, et je suis impatient de répondre à vos questions.

● (1205)

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Pelletier.

Nous allons passer à M. Benson.

M. Phil Benson (lobbyiste, Teamsters Canada): Bonjour.

Le syndicat des Teamsters au Canada représente plus de 125 000 travailleurs dans tous les secteurs de l'économie. Teamsters Canada est l'organisation syndicale qui représente les travailleurs de la chaîne d'approvisionnement et du transport au Canada. Elle représente les chauffeurs dans les secteurs des autocars et des autobus scolaires.

En vue de préparer notre déclaration, Teamsters Canada a recueilli les opinions et les suggestions directement dans l'atelier des syndiqués, et s'est inspirée de l'expérience de l'International Brotherhood of Teamsters dans les États où les ceintures de sécurité sont obligatoires dans les autobus scolaires.

Il y a un peu plus de 10 ans, j'ai participé à des discussions sur l'installation de ceintures de sécurité dans les autobus scolaires. Les données scientifiques étaient claires: le système passif à panneaux alvéolés était inadéquat; il était inutile dans les cas de collisions à grande vitesse, de collisions latérales et de tonneaux. Il fallait installer des ceintures de sécurité, mais tant que les États-Unis ne prendraient pas la décision de les rendre obligatoires, il fallait attendre. Étant donné que les enfants américains ne boucleraient jamais leur ceinture de sécurité, cette mesure ne serait jamais adoptée, sans compter le coût rattaché à cette décision... il fallait oublier cette mesure.

Les membres nous ont parlé de l'importance de mettre en place des calendriers d'entretien obligatoires et rigoureux, dont l'application serait assurée par les organismes gouvernementaux. La technologie a évolué. Tous les autobus devraient être équipés d'un système de freinage d'urgence ABS, de barres stabilisatrices, des plus récentes technologies, d'un système de détection de piéton et d'avertisseurs d'angle mort. Tous les autobus devraient être équipés de dispositifs avertisseurs de sortie de voie.

Dans le secteur touristique et des autobus nolisés, nos membres nous ont dit que les nouveaux autobus sont équipés de ceintures de

sécurité. Dans le secteur industriel, où l'on transporte les travailleurs à destination et au retour des chantiers, il existe deux façons de procéder. Dans certains milieux de travail sous réglementation provinciale, par exemple les sables bitumineux, les ceintures de sécurité font partie du matériel de santé et sécurité obligatoire. Dans les milieux de travail sous réglementation fédérale, on n'utilise pas de ceintures de sécurité. Il ne semble pas y avoir de problème entourant l'usage des ceintures de sécurité, lorsqu'elles sont présentes, dans ces moyens de transport par autocar.

Les autobus scolaires circulent fréquemment sur les autoroutes. On serait en droit d'attendre que le meilleur matériel de sécurité soit mis à la disposition de tous les enfants, à commencer par des chauffeurs professionnels bien rémunérés au volant. Le syndicat des Teamsters place la sécurité du public et de ses membres au premier rang. Nous pensons que certains problèmes ne pourront être évités si le gouvernement décide d'aller de l'avant avec l'usage obligatoire de ceintures de sécurité dans les autobus scolaires.

Nous représentons plus de 1 000 chauffeurs d'autobus scolaires, au Québec seulement. Nous transportons des centaines de milliers d'enfants chaque jour. Nos membres nous ont très clairement fait savoir que les chauffeurs doivent toujours demeurer au volant pour assurer la pleine maîtrise du véhicule, tout en assurant des fonctions essentielles pour la sécurité en conduisant. Ils doivent également maintenir un contact visuel avec la circulation de véhicules et avec les enfants, tant à l'extérieur qu'à l'intérieur de l'autobus, tout en se préparant à se déplacer en toute sécurité jusqu'au prochain arrêt. Les chauffeurs ne peuvent pas quitter leur poste; ils ne peuvent pas assumer la responsabilité de boucler et de détacher les ceintures des enfants, et ne doivent pas non plus être tenus responsables si des enfants n'ont pas attaché leur ceinture. Les véhicules ne doivent pas avancer tant que tous les passagers qui s'y trouvent n'ont pas attaché leur ceinture correctement.

Se conformer à l'obligation d'attacher sa ceinture ne représente sans doute pas un problème pour les élèves plus âgés, mais il est prévisible que ce sera le cas pour les enfants de maternelle et du primaire, ou pour les élèves turbulents de tout âge. Les parents et les enseignants ne sont pas autorisés à monter à bord d'un autobus scolaire pour attacher et détacher les enfants. Les chauffeurs ne sont pas autorisés à toucher les élèves ni à quitter leur poste derrière le volant. On peut s'attendre à ce qu'il y ait des retards pour compléter le circuit dans ces circonstances.

Les membres du syndicat sont très préoccupés par la sécurité des élèves s'il devait survenir un accident. Si l'évacuation des élèves devenait nécessaire, il est bien entendu que le chauffeur viendrait les aider à détacher leur ceinture. Mais que se passerait-il si le chauffeur n'était pas en état de le faire? Ce scénario envisageable serait particulièrement pénible si le circuit comportait de très jeunes enfants.

Lors de nos discussions avec l'International Brotherhood of Teamsters, nous avons constaté que dans les États où le port de la ceinture de sécurité était obligatoire dans les autobus scolaires, un surveillant était embarqué pour attacher et détacher les enfants, si nécessaire, et pour discipliner les plus turbulents. Les enfants ayant des besoins spéciaux sont transportés séparément dans le système d'autobus scolaires. L'enquête que nous avons menée au Canada a montré que dans certaines commissions scolaires, il y a des surveillants à bord des autobus scolaires. De plus, les enfants ayant des besoins spéciaux sont transportés séparément du système de transport en autobus scolaires.

Nous avons entendu dire que certains ont renoncé à faire l'installation en rattrapage de ceintures de sécurité dans les autobus scolaires parce que cela coûtait 20 000 \$; pour un autobus de 50 sièges, cela représente 400 \$ d'amortissement pendant toute la durée utile du véhicule. Cela revient en fin de compte à un café par trajet, ou peut-être à quelques sous. Les coûts d'un surveillant correspondent au prix d'un cappuccino. Le mandat de Transports Canada fait passer les coûts et les bénéfices de l'industrie en premier, fait l'impasse sur la sécurité du public et ne tient pas compte de tout le reste. Il n'évalue pas les coûts des accidents, du traitement des blessures graves, les coûts pour le système de santé, ni les coûts sur le plan social et moral pour les individus, les conseils scolaires et les politiciens. Ce mandat doit changer.

Même si ça ne coûte que le prix d'un café par trajet, nous nous attendons à ce que les entreprises et les conseils scolaires essaient de recouvrer les hausses de coût. Teamsters Canada prendra les moyens nécessaires pour éviter que ces coûts ne soient récupérés sur le dos des chauffeurs au moyen de baisses de salaire. Les chauffeurs d'autobus scolaires ne gagnent pas plus de 25 000 \$ ou 30 000 \$ par année. Ils travaillent selon un poste fractionné, parfois ils effectuent deux ou trois trajets le matin, et deux ou trois trajets l'après-midi. Ils ne peuvent pas occuper un autre emploi. Comme partout ailleurs, leurs hausses salariales stagnent.

Pénurie de travailleurs, de chauffeurs d'autobus scolaires, de camionneurs... on dirait bien que chaque fois que le prix d'une marchandise augmente, les prix montent, sauf les salaires des travailleurs.

• (1210)

Les travailleurs de ce secteur ont gagné 8,5 % de moins en 2015 que dans d'autres emplois comparables dans le secteur privé du transport, et l'écart ne fait que se creuser davantage.

Nous sommes aussi préoccupés à l'idée que si les choses ne sont pas faites correctement, cela entraînera des retards. Les chauffeurs seront réprimandés pour être arrivés en retard et se sentiront peut-être forcés de conduire plus vite, ce qui reviendrait à annuler les avantages de cette mesure.

J'ai presque terminé.

La présidente: Pourriez-vous conclure, monsieur Benson.

M. Phil Benson: Le gouvernement fédéral s'occupe de la réglementation, les provinces de la mise en oeuvre. Si le port des ceintures de sécurité devient obligatoire, il faut s'assurer de procéder correctement, sinon l'adoption de la réglementation entraînera l'allongement de la journée de travail, ne permettra pas d'assurer la sécurité de nos enfants et compliquera la vie des chauffeurs.

Je tiens à saluer le ministre Garneau pour avoir eu le courage de prendre cette initiative. C'est une question difficile, qui comporte son lot de complications, et il faut avoir du courage pour s'y attaquer.

Je répondrai avec plaisir à vos questions.

La présidente: Merci beaucoup.

Monsieur Jeneroux, vous disposez de cinq minutes.

M. Matt Jeneroux: Merci, madame la présidente.

Merci à vous tous d'être présents ici aujourd'hui.

Je vais commencer avec M. Switzer.

Nous comprenons que les modifications apportées aux exigences relatives aux ceintures de sécurité sur les autocars ont été, en partie, motivées par un désir d'harmoniser la réglementation canadienne et américaine. Selon vous, est-ce que Transports Canada a pris une bonne initiative?

M. Doug Switzer: C'est une initiative qui aurait dû être prise depuis longtemps. En tant que lobbyiste — et je suppose que tout le monde ressent la même frustration — j'ai été frustré d'apprendre que l'attitude du gouvernement était qu'il ne pouvait adopter une loi différente de celle des Américains, jusque-là, pas de problème; mais aussi qu'il attendrait de voir ce que les Américains allaient faire, et qu'il se contenterait de faire un copier-coller de leur réglementation. Notre frustration tient à ce que les Américains ont finalement adopté leur réglementation, et que pendant plusieurs années par la suite, la réponse que nous donnait le gouvernement, c'était qu'il étudiait la réglementation américaine. Est-ce que l'on ne devait pas se contenter de faire un copier-coller pour harmoniser les réglementations? Si nous décidons finalement d'adopter des règles différentes, pourquoi ne pas l'avoir fait dès le début?

Oui, c'est une excellente mesure, mais elle arrive trop tard. Franchement, cela manque un peu de pertinence aujourd'hui, étant donné que la majorité des autocars ont déjà des ceintures de sécurité à trois points d'ancrage comme équipement de série. C'est important, parce que certains retirent les ceintures, c'est pourquoi il faut adopter un règlement. Mais c'est moins pertinent que si le gouvernement avait décidé de le faire, disons, il y a 10 ans.

• (1215)

M. Matt Jeneroux: Oui.

Est-ce qu'une partie ou la totalité de votre parc de véhicules actuel peut recevoir des ceintures de sécurité?

M. Doug Switzer: C'est compliqué. La rétroinstallation est plus facile sur le matériel plus récent. Je crois que M. Parsons en a parlé. Certains autocars construits, disons, au cours des 10 dernières années ont déjà l'intégrité structurelle qui peut accepter les ceintures de sécurité. Ils ont déjà les rails. Cependant, si l'on prend un autocar plus ancien, proche de la fin de sa durée de vie utile, un autocar produit il y a 15, 16 ou 18 ans, celui-ci n'a probablement pas l'intégrité structurelle. Ajouter simplement sur les sièges une ou deux bandes de nylon fixées au pistolet agrafeur serait pire, pire que de ne rien mettre. Par conséquent, la viabilité de la rétroinstallation dépend de l'autocar et de l'âge de l'autocar.

M. Matt Jeneroux: Oui. Un des problèmes qui peut venir à l'esprit au sujet de cette motion particulière que nous examinons est de savoir qui a la responsabilité, en fin de compte, de faire en sorte que les passagers, enfants ou adultes, attachent leur ceinture de sécurité. Est-ce l'exploitant de l'autocar? Est-ce les Teamsters? Est-ce les particuliers? Qui est responsable en fin de compte? Je crois que c'est une question à laquelle les gouvernements successifs ont aussi été confrontés.

J'ouvre la question à vous trois, à ce stade. Pouvez-vous nous donner une idée de qui, à votre avis, a la responsabilité ultime de veiller à ce que les ceintures de sécurité soient attachées?

M. Doug Switzer: C'est une question vraiment compliquée. Comme pour bien d'autres choses, ce n'est pas une seule industrie qui est concernée. Il y a toutes sortes de personnes qui utilisent des autocars et des autobus scolaires ou des services réguliers par opposition aux autocars nolisés. Dans un autocar du service régulier, il est peu probable qu'il y ait une personne à bord qui vérifiera si les gens ont attaché leur ceinture. Pour les autobus scolaires, oui, on peut avoir à bord une personne chargée de la surveillance, comme Phil l'a suggéré, et c'est une excellente idée. C'est facile à faire — là encore, un marché différent — parce qu'il n'y a qu'une personne qui paye, et c'est le gouvernement. Il est le client des services d'autobus scolaires et il peut donc déclarer: « Je suis le client, je veux ça. » La société d'autobus scolaires répond: « Très bien, ça vous coûtera x. » Vous négociez, et vous pouvez l'ajouter. C'est donc plus facile puisque c'est vous qui êtes le client.

Quant aux services nolisés, il y aurait les entraîneurs des équipes de hockey et les enseignants pour les excursions scolaires et donc, dans bien des cas, il y aurait probablement une autre personne ou un guide.

La réponse à cette question dépend beaucoup de l'usage qui est fait de l'autobus. Est-ce un service régulier? Est-ce un service nolisé? Est-ce un autobus scolaire? Qui l'exploite? Dans la plupart des autocars nolisés, je dirais que la responsabilité repose probablement sur le guide ou l'entraîneur, ou la personne qui a organisé l'excursion. Dans l'autobus Greyhound de deux heures du matin partant de Saskatoon, il n'y a que le chauffeur.

M. Matt Jeneroux: Monsieur Benson.

M. Phil Benson: Nous adoptons manifestement la position selon laquelle le chauffeur ne peut être responsable. Le travail du chauffeur est d'être au volant et de s'occuper du véhicule.

D'après notre expérience — provenant de membres qui exploitent des autocars nolisés pour le tourisme et autres voyages —, les gens attachent leur ceinture. J'ai pris part à ces études, et pourtant, un jour, ma fille de six ans est montée pour la première fois à bord d'un autobus, puis en est descendue tout de suite, en déclarant: « Papa, je ne peux aller dans cet autobus. Il n'a pas de ceintures de sécurité. » J'ai été obligé de lui mentir — Je m'excuse, ma chérie, si tu écoutes ceci. Je lui ai dit: « Non, c'est sécuritaire. » C'était un petit trajet. « Ça devrait être correct. »

D'après l'expérience d'IBT aux États-Unis, où les ceintures de sécurité sont en vigueur, la question n'a pas été un problème. Comme je l'ai dit, quand l'étude est arrivée, une des raisons pour lesquelles nous ne le faisons pas était toute la question de l'harmonisation. Je suis tout à fait d'accord avec M. Switzer; nous avons beaucoup d'ententes à ce sujet avec d'autres organes de réglementation. Il nous faut parfois être courageux et aller de l'avant sans les Américains. D'autres fois, nous le faisons. Avec les éléments de flotte qui arrivent et la structure qu'ils ont, il est plus facile maintenant d'aller de l'avant que ce n'était il y a 10, 12 ou 15 ans.

En fin de compte, le chauffeur ne peut être responsable, mais il faut envisager les surveillants dans les autobus scolaires — des personnes qui sont responsables. Il doit y avoir une mention dans les lois, provinciales ou fédérales, précisant que si une personne n'attache pas sa ceinture de sécurité et quelque chose arrive, c'est elle qui est responsable.

La présidente: Merci, monsieur Benson. Je suis désolée, votre temps est écoulé.

Monsieur Hardie.

• (1220)

M. Ken Hardie: Je vous remercie tous de votre présence.

Monsieur Pelletier, votre société a vraiment une expérience approfondie tant de New Flyer que de MCI. J'ai déjà travaillé pour TransLink, la société de transport de la région du Grand Vancouver — un de vos bons clients, de fait, du côté de New Flyer.

Je me souviens qu'il y a eu quelques accidents quand BC Transit exploitait le système. Un autobus urbain standard est allé sur l'autoroute. Il y avait peut-être des personnes debout et l'accident a causé des morts.

Recommandez-vous une différence de conception entre un autobus urbain standard et un autobus qui doit circuler à des vitesses d'autoroute — une conception différente, une configuration différente des règlements stipulant qu'un autobus différent doit être utilisé dans chaque cas?

M. John-Paul Pelletier: Bien que nous fassions partie de New Flyer, mon expérience se situe du côté des autocars. J'ai travaillé dans le domaine des autocars pendant la majeure partie de ma carrière; par conséquent, bien que les autobus urbains me soient quelque peu familiers, je connais bien mieux les autocars. Je conviens que les exigences de conception sont différentes pour un autobus urbain devant faire 7 à 11 arrêts par mille, à des vitesses généralement basses.

M. Ken Hardie: Je suis désolé, mais il me faut passer à quelqu'un d'autre si vous n'avez pas vraiment l'expérience. Je poserais la question à M. Switzer. Devrions-nous exiger des autobus différents pour un usage à grande vitesse?

M. Doug Switzer: À dire franchement, je vais suivre votre conseil. Je n'ai pas vraiment une bonne réponse à cela.

M. Ken Hardie: Bon, je comprends.

M. Doug Switzer: Là encore, cela dépend de l'usage de l'autobus, s'il est exploité par un réseau de transport urbain, une société d'autocars ou une société d'autobus scolaires.

M. Ken Hardie: Bien. D'accord.

Nous avons entendu que, pour des vitesses au-dessus de 50 kilomètres à l'heure, il faut un ancrage en trois points. S'il s'agit de l'exploitation d'autobus scolaires en particulier, on pourrait peut-être envisager l'exigence d'une configuration différente.

Revenant à vous, monsieur Pelletier — avec votre expérience des autocars en particulier —, quel genre de recherche et développement votre société fait-elle en ce qui concerne l'amélioration du compartimentalisation? Je pense aux petits volets qu'on peut avoir de part et d'autre de l'appui-tête pour empêcher le mouvement latéral de la tête en cas d'accident. Même quelque chose d'un peu plus... Mon collègue, M. Badawey, m'a mentionné cela, et je vais lui voler sa question — qu'en est-il des systèmes de retenue actifs, comme dans les manèges, quand quelque chose descend et vous retient? Peu importe votre taille, cela fonctionne.

M. John-Paul Pelletier: Eh bien, pour l'instant, nous nous concentrons sur les systèmes de retenue à trois points d'ancrage. C'est ce qu'a imposé le règlement aux États-Unis et ce qui le sera au Canada. Je ne peux pas dire que nous avons envisagé quoi que ce soit de plus, comme des systèmes de retenue actifs. Nous avons centré notre attention sur les systèmes de retenue et les ceintures de sécurité à trois points d'ancrage, et nous les avons mis à l'essai, tant les uns que les autres, en fonction des exigences de résistance statique. Nous avons aussi procédé à des essais dynamiques à traîneau, pour déterminer le mouvement d'un occupant en cas de collision frontale.

M. Ken Hardie: Serait-il possible d'avoir des sièges rehausseurs pour les jeunes passagers d'un autocar? Un Dodge Caravan que j'avais il y a des années en avait. Là encore, la ceinture de sécurité sur un jeune enfant est très dangereuse.

M. John-Paul Pelletier: Potentiellement, oui. Pour l'instant, nous n'avons pas eu besoin ou été forcés de concevoir un siège particulier pour les jeunes enfants ou les bébés. Le défi serait, comme l'a mentionné M. Switzer, que l'on doit tenir compte d'une gamme variée d'occupants d'un même véhicule. Nous n'avons pas été pour l'instant jusqu'à avoir des sièges réservés à de telles positions ou personnes dans le véhicule.

M. Ken Hardie: Je vous recommande de regarder la conception de Chrysler, parce que c'était une partie du dossier qu'on pouvait rabattre et qui devenait le siège rehausseur.

Monsieur Benson, quels renseignements, officiels ou autres, glangez-vous de vos membres en ce qui concerne les collisions où l'éjection ou le coinçage sont un problème? Que pouvez-vous nous dire à ce sujet?

• (1225)

M. Phil Benson: Je crois qu'il s'agit plus de la sécurité des enfants. Ils ont à coeur le bien-être des enfants qu'ils transportent. Quand ils parlaient des ceintures de sécurité...

M. Ken Hardie: Non, j'aimerais savoir quel est le plus gros problème, l'éjection ou le coinçage.

M. Phil Benson: Je crois que le coinçage est celui dont ils se préoccupent le plus.

M. Ken Hardie: Bon.

M. Phil Benson: L'éjection à faible vitesse ne serait pas un problème, à moins qu'elle soit vraiment catastrophique. Ils s'inquiètent que, même en cas d'accident à faible vitesse, si l'enfant est immobilisé et il y a incendie ou autre chose, ils voudraient être certains que... La présence d'un surveillant est justement pour s'assurer que les petits enfants surtout... Si ce sont des jeunes du secondaire, on peut supposer qu'ils sont capables de défaire leur ceinture et de s'aider mutuellement. L'objet pour eux est de ne pas voir la sécurité des enfants compromise, même dans un accident à basse vitesse.

La présidente: Merci, monsieur Benson.

Nous passons à M. Aubin.

[Français]

M. Robert Aubin: Merci, madame la présidente.

Merci à chacun des invités d'être avec nous ce matin.

Je commencerai par vous, monsieur Benson, puisque vous étudiez le sujet depuis longtemps.

Je suis heureux de voir qu'il y a quand même un très large consensus, voire une unanimité, quant à l'importance du port de la

ceinture de sécurité. On n'aurait pas imaginé, il y a quelques années, que les Américains allaient adopter cette mesure avant nous.

Est-ce que vous pouvez nous faire un résumé de leur mode de transition, une fois que la réglementation a été acceptée? Est-ce quelque chose dont nous pouvons nous inspirer pour faire notre propre transition?

[Traduction]

M. Phil Benson: À vous dire franchement, c'est une chose dont nous n'avons pas parlé lors de nos conversations. Nous nous inquiétons surtout de l'impact au quotidien sur les travailleurs. C'est une chose de laquelle je vais m'enquérir et je communiquerai volontiers le résultat au Comité.

M. Doug Switzer: Si je peux répondre, la transition était, plus ou moins, ce que Transports Canada fait à l'heure actuelle — pas de rétroinstallation, mais une norme de fabrication voulant que tous les nouveaux autocars vendus en soient équipés et qu'il soit illégal de les retirer. Nous faisons à l'heure actuelle exactement ce que les Américains ont fait.

M. Phil Benson: Je parlais des chauffeurs, pas de l'équipement. Je suis d'accord avec vous en ce qui concerne l'équipement, oui.

[Français]

M. Robert Aubin: J'aimerais connaître votre opinion, particulièrement celle des propriétaires d'autocars.

Si, demain matin, on apprenait que les ceintures de sécurité sont recommandées dans l'industrie, j'imagine que cela deviendrait aussi une demande de la clientèle. Elle voudrait alors voyager dans des autocars munis de ceintures de sécurité.

Est-ce que vous croyez vraiment que la transition doit se faire en fonction de la longévité des autobus? Autrement dit, quand on en remplace un, on s'assure que le suivant est muni de ceintures de sécurité. Est-ce que le gouvernement devrait plutôt mettre en place des mesures pour accompagner cette transition, pour que cela se fasse le plus rapidement possible?

[Traduction]

M. Phil Benson: Il y a un problème au niveau de la durée de vie de l'autobus. Par exemple, dans une province où les autobus ont une durée de vie de 8 ou 10 ans, ces autobus sont vendus à d'autres provinces où la durée de vie est plus longue. Théoriquement, on pourrait finir avec des enfants qui commencent la maternelle maintenant et ne verront jamais une ceinture de sécurité de leur vie. Introduisant cela... je crois que M. Switzer a mentionné les autobus sur lesquels on peut faire la rétroinstallation et qui ont une longue durée de vie. C'est logique. Mais parallèlement, il faut commencer à éliminer graduellement ces autobus au gré de périodes réglementées pour qu'ils ne soient plus du tout utilisés — et non pas seulement pas utilisés en un endroit particulier. Les autobus scolaires finissent par être vendus aux églises; ils finissent ailleurs; ils finissent dans des chantiers où ils ne devraient pas être. De toute évidence, il s'agit de les remplacer, et non pas tout simplement de les expédier ailleurs. J'espère que nous ne finirons pas par les vendre outre-mer, à un pays du tiers monde qui ne le fait pas non plus — c'est une simple remarque personnelle. Oui, l'aspect des droits acquis est important.

M. Doug Switzer: Vous tapez en plein dans le mille. Les forces du marché ont été un énorme facteur dans tout cela.

Quand l'industrie a commencé à demander des ceintures de sécurité au début des années 2000, c'est parce que nos clients faisaient pression sur nous pour que les autocars aient des ceintures de sécurité, et l'industrie voulait savoir quelle serait la norme. C'est la raison pour laquelle nous voulions que le gouvernement adopte une norme: nous voulions savoir quoi construire.

Une ceinture de sécurité est bien plus compliquée que deux bandelettes de nylon. Elle doit répondre à certaines normes de génie sur l'intensité de la force G à laquelle elles peuvent résister. Personne ne voulait installer des ceintures de sécurité de 10G quand le gouvernement allait exiger plus tard des ceintures de 12G.

C'est la raison pour laquelle nous voulions une norme de fabrication et pour laquelle on a commencé à construire et à acheter des autocars déjà équipés de ceintures, même si le gouvernement n'avait pas encore réglementé la chose. C'était à cause des forces du marché.

Cela s'accélère maintenant. Pour bon nombre de nos membres, ce n'est pas une question de réglementation, mais une question de marché. Surtout à cause de Humboldt, il y a beaucoup plus d'attention sur la question. Que ce soit une équipe de hockey, un conseil scolaire ou un organisme professionnel, bien plus de gens déclarent que non, ils veulent un autocar avec ceintures.

Comme l'a mentionné M. Parsons, et comme il l'a fait, certains exploitants ont adopté la rétroinstallation lorsque c'était possible. Dans un certain sens, le travail du comité s'est fait tout seul en ce qui concerne l'usage de la ceinture de sécurité, parce que les gens les demandent maintenant, et les exploitants qui ont les ceintures auront les clients et ceux qui ne les ont pas ne les auront pas.

• (1230)

[Français]

M. Robert Aubin: Lors d'un voyage nolisé au cours duquel des Canadiens partent aux États-Unis, par exemple, le fait de traverser la frontière pose-t-il problème si l'on est à l'intérieur d'un autocar qui n'est pas muni de ceintures de sécurité?

[Traduction]

M. Doug Switzer: C'est une norme de fabrication et non pas d'utilisation. Aux États-Unis, la règle n'est pas d'avoir des ceintures de sécurité, mais plutôt de fabriquer des autocars avec ceintures. C'est une norme de fabrication.

Un autocar sans ceintures de sécurité pourrait encore fonctionner légalement aux États-Unis, s'il avait été fabriqué avant la date d'entrée en vigueur du règlement.

La présidente: Merci.

Monsieur Iacono.

M. Angelo Iacono (Alfred-Pellan, Lib.): Merci, madame la présidente.

Monsieur Switzer, dans le feuillet d'information de MCC de novembre 2018, on peut lire un paragraphe très intéressant; le voici:

En dépit de l'attention actuelle portée aux ceintures de sécurité, celles-ci ne sont pas le remède universel contre tous les accidents. Elles sont utiles dans certaines circonstances et dans certains types d'accidents, mais le simple fait d'avoir des ceintures de sécurité ne garantit pas automatiquement la sécurité des passagers. Par conséquent, ne pas avoir de ceintures de sécurité ne met pas vraiment en danger la sécurité des passagers.

Un groupe de témoins précédent a présenté des conclusions diamétralement opposées, déclarant que les ceintures de sécurité sont indispensables.

Pouvez-vous nous parler un peu plus de cela?

Aussi, comme mon collègue me le disait, qu'arrive-t-il en cas de collision entre passagers?

Quand un accident se produit, il y a des passagers sans ceinture qui finiront par se rentrer les uns dans les autres, n'est-ce pas?

M. Doug Switzer: C'est exact.

En ce qui concerne le feuillet d'information, je tentais de dire que les ceintures de sécurité ne sont pas l'unique mesure de sécurité. Comme je l'ai dit dans mes observations préliminaires, la question de la sécurité des autocars va bien au-delà de la présence de ceintures de sécurité. Les ceintures sont importantes, nul ne pourrait le contredire, et nous ne le contredisons certainement pas, mais elles ne sont pas une protection absolue contre tous les accidents.

Dans de nombreux accidents où des personnes ont péri dans des autocars, même si elles avaient attaché leur ceinture, elles auraient quand même péri, parce que, disons les choses comme elles sont, quand un camion semi-remorque chargé à capacité entre dans le flanc d'un autocar, peu importe si les passagers ont leurs ceintures de sécurité ou non, le résultat est le même. Dans bien d'autres accidents, si l'autocar ne fait pas un tonneau, si c'est une simple collision frontale, la bonne vieille théorie du compartimentage s'applique également.

Le fait est que, bien que les ceintures de sécurité soient importantes et nous sommes tout à fait pour les ceintures de sécurité, tout le monde doit avoir une ceinture de sécurité et l'attacher, nous soutenons que la sécurité des autocars porte sur bien plus que les ceintures de sécurité. Elles ne sont pas l'unique facteur de sécurité.

M. Angelo Iacono: Qu'est-ce qui l'est, alors?

M. Doug Switzer: Toute chose aussi compliquée que la sécurité est un vaste ensemble de questions, de l'application de la loi aux mauvais exploitants. Le groupe de témoins précédent a beaucoup parlé de la formation des chauffeurs et de l'importance d'avoir de bons chauffeurs. Il s'agit de l'intégrité structurelle des autocars. Il s'agit d'avoir des ceintures de sécurité.

La question de la sécurité est très large, partant de la fabrication de l'autocar à la formation du chauffeur en passant par tout ce qui est entre les deux, comme l'élimination de la distraction causée par l'usage d'un téléphone mobile, la construction de meilleures autoroutes, et ainsi de suite.

M. Parsons n'en a pas vraiment parlé, mais une de ses grandes préoccupations, c'est qu'il y a, à son avis, un grand nombre d'autoroutes qui ne sont pas sûres, et pas seulement à cause du problème de l'affichage de la vitesse sur les bretelles.

Il s'agit de tout, des panneaux de vitesse sur les bretelles, de la formation des chauffeurs, des ceintures de sécurité, et ainsi de suite.

M. Angelo Iacono: Merci, madame la présidente.

Je cède le reste de mon temps à M. Sikand.

M. Gagan Sikand: Merci.

Ma question s'adresse à M. Pelletier.

Vous disiez qu'en 2008, des miroirs ont été ajoutés et que d'autres modifications ont été faites. Plus tôt à ce comité, nous avons entendu que dans bien des cas d'accidents, les enfants sont tués à l'extérieur plutôt qu'à l'intérieur du véhicule et que les bras de sécurité et les miroirs aident beaucoup. Avez-vous constaté une différence marquée, ou avez-vous des chiffres à l'appui de cette déclaration?

M. John-Paul Pelletier: Je pense que vous parlez peut-être de ma remarque sur les feux de freinage surélevés.

• (1235)

M. Gagan Sikand: Je pense que vous avez aussi parlé des bras de sécurité.

M. John-Paul Pelletier: Non, je n'ai pas parlé des bras de sécurité sur les autocars. Nous procédons actuellement à l'installation de bras de sécurité sur nos véhicules. Je sais qu'il y en a sur les autobus scolaires, mais je n'en ai pas vu sur un autocar — certainement pas de notre côté, à la sortie de l'usine. Peut-être qu'il y a eu certaines rétroinstallations après-vente. Je n'ai pas de chiffres sur les bras de sécurité posés sur les autobus d'école.

M. Gagan Sikand: Bon. Vous avez dit qu'en 2016, vous avez eu la caméra à vue plongeante.

M. John-Paul Pelletier: C'est exact.

M. Gagan Sikand: Avez-vous vu une différence avec celle-ci?

M. John-Paul Pelletier: Là où nous avons vu une différence avec la caméra à vue plongeante, c'est... Elles sont en général conçues pour aider les manoeuvres à basse vitesse. Comme vous pouvez vous en douter, manoeuvrer un autocar de 45 pieds de long et 102 pouces de large peut être tout un défi. Nous utilisons la caméra à vue plongeante surtout à l'intérieur et aux alentours des stationnements et pour les manoeuvres à basse vitesse. Je peux vous dire que, selon nos exploitants qui ont acheté ce matériel, éviter une collision mineure — qui serait typiquement le frôlement latéral d'un pylône dans un stationnement ou le recul dans une structure du stationnement — est là où il est le plus efficace et en vaut bien des fois le coût. Nous avons donc constaté qu'il est très efficace dans l'évitement des collisions dans les manoeuvres à basse vitesse.

M. Gagan Sikand: Merci.

La présidente: Nous passons maintenant à M. Rogers.

M. Churence Rogers: Monsieur Benson, je lisais votre sommaire exécutif. Vous parlez de la mesure dans laquelle vous appuyez, bien sûr, les ceintures de sécurité, mais vous énumérez 11 sérieuses préoccupations que vos membres ont soulevées pour ce qui est de la façon dont nous fonctionnons avec les ceintures de sécurité dans les autobus scolaires, du défi de l'application des règles, et ainsi de suite.

Le recours à des moniteurs pourrait-il éventuellement régler toutes ces préoccupations? Seraient-ils en mesure de s'occuper de la plupart de celles-ci?

M. Phil Benson: Je reprends ici mon observation, qu'il s'agit d'une réglementation fédérale et d'une mise en oeuvre provinciale. Oui, l'IBT a fait l'expérience des moniteurs, et nous en avons à certains emplacements. Cela règle en effet la plupart des préoccupations. Mais avec les choses comme les tentatives par les conseils, selon les provinces, de réduire les coûts de l'éducation — non pas que certains voudraient le faire récemment —, on descend la chaîne d'alimentation et on finit avec nos membres et les chauffeurs non syndiqués subissant les conséquences. Ensuite, il y a les problèmes de conduite: trouver des chauffeurs correctement formés, retenir les chauffeurs, etc. Tous ces problèmes en découlent.

C'est facile d'inclure les ceintures de sécurité, mais s'assurer que les provinces le font et que tout le monde le fait correctement n'est pas de votre ressort. Nous soutenons donc, pour que les gens le comprennent, que les ceintures de sécurité sont, bien sûr, une question de sécurité. Toutefois, parallèlement, on ne peut faire cela sans comprendre les autres préoccupations qui doivent être réglées. Nous les signalons du point de vue de la main-d'oeuvre.

M. Churence Rogers: Je comprends votre perspective.

Là encore, vous dites dans votre mémoire: « Nonobstant les statistiques, la méthode de la "caisse à oeufs" pour protéger les enfants dans les autobus scolaires n'est pas suffisante pour les collisions à grande vitesse et les accidents avec des tonneaux. Les systèmes de retenue sont la meilleure solution... »

La plupart des préoccupations — soulevées aussi par le groupe de témoins précédent — portaient sur les systèmes de retenue et les grandes vitesses sur l'autoroute. Les vitesses plus basses ne semblent pas être un problème pour la protection des enfants dans les autobus scolaires. Donc, partant de cette perspective, pensez-vous que des autobus scolaires avec des ceintures de sécurité dans des situations à grande vitesse seraient un bon pas en avant?

M. Phil Benson: Oui, mais je parlerai de la basse vitesse aussi, parce que, depuis que nous avons fait les études, le contexte scientifique a changé. Prenons l'exemple des commotions cérébrales. À cinq milles à l'heure, un accident peut faire qu'un enfant se cogne la tête, dans le modèle de la « caisse à oeufs » et nous savons aujourd'hui tous les dommages qu'une commotion cérébrale peut causer. Même une blessure « mineure » peut avoir de graves conséquences.

Pour répondre à M. Hardie, si je peux me le permettre, en ce qui concerne la façon dont nous retenons les petits enfants, je dirais que la Californie transporte tous les jours plus de petits enfants que nous le faisons au Canada. De toute évidence, si le gouvernement ou Transports Canada veut découvrir comment ils le font, c'est facile. Le problème ne se situe pas dans la mise en oeuvre; les ceintures de sécurité sont toujours l'aspect facile. Je crois que M. Switzer et M. Pelletier ont soulevé ce point, le fait que ce sont les autres choses qui sont un problème, du facteur des droits acquis à l'équipement. Pour nous, les chauffeurs, nous avons parlé du besoin d'une application rigoureuse, ce qui ne se fait tout simplement pas, de se débarrasser des mauvais acteurs et de trouver les bons. Ce sont toutes des choses qui font partie intégrante du transport de nos enfants en toute sécurité. Les ceintures de sécurité ne sont pas le seul aspect à traiter.

• (1240)

La présidente: Nous passons maintenant à M. Liepert, pour trois minutes.

M. Ron Liepert: Le problème du dernier homme à prendre la parole, c'est que toutes les bonnes questions ont été posées. J'étais là à me dire que nos analystes allaient avoir un sacré travail à faire pour produire des recommandations pour notre rapport, parce que nos témoins ont eu une grande variété de points de vue sur tous les aspects. Celui qui revient constamment, toutefois — et nous l'avons entendu de nouveau aujourd'hui —, c'est que l'autocar est le deuxième mode de transport le plus sûr, après l'avion. On peut donc se demander, si c'est déjà le deuxième mode de transport le plus sûr, si nous faisons du sur place avec cette étude, parce que, de l'opinion de bon nombre de nos témoins, nous semblons être un comité qui cherche des problèmes là où il n'y en a pas.

Nous avons accueilli ici le chef du service de pédiatrie et, une fois de plus, il s'est agi de toute la question des autobus scolaires et des ceintures de sécurité, ce qui a incité M. Sikand à poser sa question. Le chef du service de pédiatrie a répondu — et ce sont mes termes, pas les siens — que très peu d'enfants voire aucun, de fait... Le service de pédiatrie traite des blessures, bénignes ou quasi mortelles, d'enfants qui n'ont pas été blessés à l'intérieur de l'autobus, mais plutôt à l'extérieur de celui-ci. Nous passons donc un temps fou à aller et venir dans des discussions pour déterminer s'il devrait y avoir ou non des ceintures de sécurité dans les autobus.

Je ne veux pas prendre trop de temps, madame la présidente, parce que j'aimerais que mon collègue ait son bloc de 15 minutes tout entier.

Y a-t-il des dernières remarques que vous aimeriez faire au sujet de tout ce que je raconte?

M. Doug Switzer: Je vous suis reconnaissant de tout ce que vous nous racontez, parce que c'est justement ce qui me préoccupe — et c'est peut-être ressorti dans mes observations —, le fait que nous soyons le mode de transport le plus sûr sur les grandes routes. Pour ce qui est de dire si l'on est en danger dans un autocar sans une ceinture de sécurité, non, on n'est pas en danger dans un autocar sans une ceinture de sécurité. Nous avons eu des autocars sans ceintures de sécurité pendant des années, et le nombre de morts est très faible. Heureusement, il n'y a eu que très peu d'accidents. Une des choses qui m'ennuie, compte tenu de ma difficulté à gagner l'attention du gouvernement à ce sujet, c'est le fait que ce n'est qu'après la catastrophe de Humboldt que ce genre de questions est soulevé. Heureusement, cela ne se produit qu'une fois tous les 8 ou 10 ans. C'est par à-coups.

Mais comme je l'ai dit dans mes observations préliminaires, il y a toujours une chose qu'il faut faire davantage. J'ai toujours une liste de choses pour lesquelles j'essaie de m'adresser au gouvernement en lui disant: « Vous devez régler cela, nous devons faire cela, pouvons-nous avancer dans ce dossier? » Mais ce n'est pas gros, ce n'est pas aguichant et ça n'est pas une crise aiguë. Alors, vous avez raison, la sécurité des autocars n'est pas un dossier en crise, mais ce n'est pas une excuse pour ne pas toujours chercher des moyens de l'améliorer et de la rendre encore plus sûre. Il y a toujours quelque chose que l'on peut peaufiner.

M. Ron Liepert: Je serais curieux de les entendre.

M. Phil Benson: Je suis d'accord, surtout en ce qui concerne les dispositifs de consignation électroniques. Nous avons comparu devant ce comité avec l'Office des transports du Canada pendant 10 ans, réclamant les dispositifs de consignation électroniques. Nous n'avons pas pu les obtenir, parce que les Américains ne les avaient pas. Je dirais que, quand vous avez... Il s'agit des coûts. Il arrive une catastrophe, et nous venons toujours après; peu importe si c'est une catastrophe aérienne, ferroviaire ou automobile, nous venons ici vous parler. Après une catastrophe comme celle de Lac-Mégantic, nous venons vous parler de ce qui aurait dû se passer et qui ne s'est pas passé. Le fait est que s'il y a un seul accident catastrophique avec de jeunes enfants et si vous tenez compte du coût des soins de santé et de tout le reste de ce que nous faisons, les coûts ne s'élèveront pas à 400 millions de dollars, mais ils seraient importants, donc...

La présidente: Le temps est écoulé. Je tiens à m'assurer que votre collègue obtient ses 15 minutes.

M. Ron Liepert: Bon.

Une voix: Nous parlerons plus tard.

La présidente: Merci beaucoup messieurs. Nous allons suspendre la séance une demi-minute pour vous permettre de quitter la table.

• (1240) _____ (Pause) _____

• (1245)

La présidente: Nous reprenons la discussion. Nous ne débattons pas de cette motion à huis clos, comme nous l'avions décidé lors de notre dernière réunion. Nous reprenons le débat sur la motion de M. Kmiec. Vous l'avez tous devant vous.

Y a-t-il des interventions sur cette motion?

Monsieur Badawey.

M. Vance Badawey (Niagara-Centre, Lib.): Merci, madame la présidente.

Je vais commencer par répéter ce que j'ai dit lors de la dernière réunion. Bien que nous ayons peu de temps, je ne veux pas perdre cette occasion de présenter mes observations au Comité. Je crois bien que tout le monde autour de la table est d'accord sur cette motion. Cependant, une fois de plus, il y a un problème de temps. De fait, notre calendrier est fixe à l'approche de la fin de notre mandat en juin.

Je propose, madame la présidente, que nous adoptions la motion. La seule chose que je changerais pour l'instant — parce que cela pourrait changer par la suite, compte tenu de certaines des choses que nous étudions présentement —, c'est la phrase « pas moins de deux réunions ». Je dirais, « pas moins d'une heure », ce qui représenterait la moitié d'une réunion, « soit consacrée à cette étude ».

Je tiens à répéter ce que j'ai dit. Si, de fait, nous avons plus de temps, selon ce que nous allons aborder ensuite, nous pourrions peut-être envisager d'accorder davantage de temps à cette question à ce moment-là. Je n'aimerais pas qu'on le fasse maintenant, parce que je ne veux pas nuire aux autres procédés auxquels nous participons.

La présidente: Vous modifiez « pas moins de deux réunions » pour dire que nous consacrons une heure à cette question.

M. Vance Badawey: Exact.

La présidente: « Pas moins d'une réunion d'une heure »... C'est ce que vous avez dit?

M. Vance Badawey: Oui.

La présidente: Très bien, la phrase devient « pas moins d'une réunion d'une heure », et donc le Comité consacrerait...

M. Tom Kmiec (Calgary Shepard, PCC): Madame la présidente, pour simplifier les choses sur le plan de la procédure, j'accueille ceci comme une modification amicale.

M. Vance Badawey: C'est parfait.

La présidente: Très bien.

(La motion modifiée est adoptée. [Voir le Procès-verbal])

La présidente: Très bien. Merci beaucoup tout le monde.

Monsieur Aubin.

[Français]

M. Robert Aubin: Merci, madame la présidente.

Il me semble que, depuis le début de cette session-ci, nous n'avons pas abusé des rencontres du Sous-comité. Ne serait-il pas pertinent de tenir une rencontre du Sous-comité pour tenter de fixer le programme d'ici la fin de la session? Cela nous permettrait de voir où nous nous en allons dans le cas des différentes études. Ainsi, nous saurions de quelle marge de manœuvre nous disposons quand il arrive une demande supplémentaire concernant nos travaux. Nous pourrions aussi déterminer ce que nous devons laisser tomber si nous voulons faire place à autre chose.

[Traduction]

La présidente: En bien, nous pouvons certainement faire cela. Pour l'instant, bien sûr, nous avons le ministre préféré de M. Jeneroux, qui sera avec nous pendant 90 minutes jeudi. Ensuite, à notre retour le 30 avril, nous aurons le dernier témoin sur la sécurité des passagers d'autobus. C'est ce que la greffière a inscrit au programme.

Les 2 et 7 mai, ce sera la Stratégie canadienne sur les transports et la logistique. Le 9 mai, nous accueillerons le ministre Garneau pendant une heure. Ensuite, nous aurons une autre heure pendant laquelle nous pourrions traiter d'autres choses, comme cette question en particulier. Les 14 et 16 mai, nous retournerons à la stratégie sur les transports et la logistique, ce qui met fin à cette étude. Ensuite, le 28 mai, il semble que nous traiterons du service ferroviaire voyageurs. C'est le programme que nous propose la greffière jusqu'à la fin mai. Nous aurons encore trois ou quatre réunions après cela, en juin.

Cela vous semble-t-il raisonnable pour l'instant?

Monsieur Liepert.

M. Ron Liepert: Je suis désolé. Je n'ai peut-être pas très bien compris, mais je croyais que nous aurions quatre réunions concernant l'étude sur le commerce.

La présidente: Exact, c'est dans le cadre de la Stratégie canadienne sur les transports et la logistique, les 2, 7, 14 et 16 mai.

M. Ron Liepert: Ah, très bien.

La présidente: Cela met fin à cette étude, puis nous passerons au service ferroviaire voyageurs.

Le 9 mai, nous avons le ministre Garneau pendant une heure. Notre séance étant de deux heures, je propose que nous nous penchions sur la motion de votre collègue pendant la deuxième heure.

● (1250)

M. Ron Liepert: Merci.

La présidente: Matt.

M. Matt Jeneroux: Mettons tout cela sur papier pour que nous puissions bien le comprendre.

La présidente: Je vais demander à la greffière de l'envoyer.

M. Matt Jeneroux: Merci.

La présidente: Voilà où nous en sommes pour l'instant, et si tout le monde est d'accord, allons-y avec ça et si quelque chose d'autre se présente, nous nous en occuperons en temps et lieu.

Monsieur Liepert.

M. Ron Liepert: Y a-t-il une indication quelconque que les finances nous mettront quelque chose sur les bras?

La présidente: Nous le découvrirons aujourd'hui et c'est justement la raison pour laquelle tout doit être fluide. Nous le saurons aujourd'hui.

Bon, est-ce que tout le monde est d'accord? Très bien.

La séance est levée.

Publié en conformité de l'autorité
du Président de la Chambre des communes

PERMISSION DU PRÉSIDENT

Les délibérations de la Chambre des communes et de ses comités sont mises à la disposition du public pour mieux le renseigner. La Chambre conserve néanmoins son privilège parlementaire de contrôler la publication et la diffusion des délibérations et elle possède tous les droits d'auteur sur celles-ci.

Il est permis de reproduire les délibérations de la Chambre et de ses comités, en tout ou en partie, sur n'importe quel support, pourvu que la reproduction soit exacte et qu'elle ne soit pas présentée comme version officielle. Il n'est toutefois pas permis de reproduire, de distribuer ou d'utiliser les délibérations à des fins commerciales visant la réalisation d'un profit financier. Toute reproduction ou utilisation non permise ou non formellement autorisée peut être considérée comme une violation du droit d'auteur aux termes de la *Loi sur le droit d'auteur*. Une autorisation formelle peut être obtenue sur présentation d'une demande écrite au Bureau du Président de la Chambre.

La reproduction conforme à la présente permission ne constitue pas une publication sous l'autorité de la Chambre. Le privilège absolu qui s'applique aux délibérations de la Chambre ne s'étend pas aux reproductions permises. Lorsqu'une reproduction comprend des mémoires présentés à un comité de la Chambre, il peut être nécessaire d'obtenir de leurs auteurs l'autorisation de les reproduire, conformément à la *Loi sur le droit d'auteur*.

La présente permission ne porte pas atteinte aux privilèges, pouvoirs, immunités et droits de la Chambre et de ses comités. Il est entendu que cette permission ne touche pas l'interdiction de contester ou de mettre en cause les délibérations de la Chambre devant les tribunaux ou autrement. La Chambre conserve le droit et le privilège de déclarer l'utilisateur coupable d'outrage au Parlement lorsque la reproduction ou l'utilisation n'est pas conforme à la présente permission.

Aussi disponible sur le site Web de la Chambre des communes à l'adresse suivante : <http://www.noscommunes.ca>

Published under the authority of the Speaker of
the House of Commons

SPEAKER'S PERMISSION

The proceedings of the House of Commons and its Committees are hereby made available to provide greater public access. The parliamentary privilege of the House of Commons to control the publication and broadcast of the proceedings of the House of Commons and its Committees is nonetheless reserved. All copyrights therein are also reserved.

Reproduction of the proceedings of the House of Commons and its Committees, in whole or in part and in any medium, is hereby permitted provided that the reproduction is accurate and is not presented as official. This permission does not extend to reproduction, distribution or use for commercial purpose of financial gain. Reproduction or use outside this permission or without authorization may be treated as copyright infringement in accordance with the *Copyright Act*. Authorization may be obtained on written application to the Office of the Speaker of the House of Commons.

Reproduction in accordance with this permission does not constitute publication under the authority of the House of Commons. The absolute privilege that applies to the proceedings of the House of Commons does not extend to these permitted reproductions. Where a reproduction includes briefs to a Committee of the House of Commons, authorization for reproduction may be required from the authors in accordance with the *Copyright Act*.

Nothing in this permission abrogates or derogates from the privileges, powers, immunities and rights of the House of Commons and its Committees. For greater certainty, this permission does not affect the prohibition against impeaching or questioning the proceedings of the House of Commons in courts or otherwise. The House of Commons retains the right and privilege to find users in contempt of Parliament if a reproduction or use is not in accordance with this permission.

Also available on the House of Commons website at the following address: <http://www.ourcommons.ca>