

# Pourquoi n'y a-t-il pas de ceintures de sécurité dans les autobus scolaires?<sup>1</sup>

par Sylvie Robitaille

À chaque fois que surviennent des accidents impliquant un autocar comme ce fut le cas aux Éboulements, un autobus scolaire comme celui survenu en banlieue d'Ottawa ou une minifourgonnette comme celui survenu plus récemment à Nicolet, les parents, les médias et même certains politiciens posent à nouveau la question. Pourquoi n'y a-t-il pas de ceintures de sécurité dans les autobus et, en particulier, dans les autobus scolaires, alors que le port de la ceinture est obligatoire dans les automobiles?

La principale raison est bien simple, c'est par mesure de sécurité.

Plusieurs motifs expliquent cette réponse qui n'est surtout pas le fruit du hasard, encore moins d'une négligence de la part des gouvernements, fabricants, distributeurs ou transporteurs scolaires. Avant d'exposer ces motifs, il est important toutefois de rapporter certaines données.

## Quelques chiffres

Selon une étude rendue publique en novembre 1998 par Transports Canada, en 1995, une année typique, on a répertorié à travers le Canada 8 057 collisions mettant en cause un autobus, qu'il soit de type urbain, interurbain, nolisé ou scolaire. Ces collisions représentent à peine 0,6 % des 1 194 589 collisions ayant fait l'objet d'un rapport de police pour tous les types de véhicules confondus.

La plupart des victimes de collisions d'autobus, près de 62% de tous les 496 décès au cours de la décennie se terminant en 1996, sont les conducteurs et les passagers des autres véhicules touchés par l'accident.

Au cours de la même période, c'est-à-dire de 1987 à 1996, les passagers d'autobus constituent 11 % de ces 496 décès et seulement 8 d'entre eux prenaient place dans un autobus scolaire. Il y a donc eu en moyenne chaque année au Canada moins d'un décès parmi les passagers d'un autobus scolaire et de quatre piétons autour des autobus scolaires.

À titre comparatif, les statistiques de la Société de l'assurance automobile du Québec démontrent que 109 piétons furent tués au Québec pour la seule année 1999.

Tableau 1 : accidents de la route, 1995 :  
- type de véhicule et blessures

	Tous les véhicules	Camions (y compris les camions légers)	Autobus
Immatriculés	17 047 635	3 420 277	64 339
Accidentés	1 194 589	46 231	8 057
Accidentés avec blessés	299 172	8 533	2 044
Accident mortel	4 660	506	31
Passagers tués dans ce type de véhicule	1 106	-	5
Conducteurs tués dans ce type de véhicule	1 839	435	1
Piétons tués	415	153	9

Source : Transports Canada

On constate par ailleurs au Tableau 2 qu'en 1996, les 20 671 autobus scolaires représentaient plus de 60 % de la flotte canadienne d'autobus et parcouraient environ 35 % du kilométrage total.

Tableau 2 : 1996 : Information de l'industrie canadienne des autobus

Industrie	Nombre de véhicules	Kilomètres voyagés
Autobus scolaires	20 671	476 millions
Transport urbain	10 727	680 millions
Interurbain régulier	891	107 millions
Autobus nolisés et autres	1 573	88 millions

Source : Transports Canada

En prenant en considération le nombre de véhicules scolaires par rapport aux autres types d'autobus, Transports Canada estime qu'aucune mesure extraordinaire n'est requise pour augmenter la protection des passagers des autobus scolaires. Le transport scolaire est en fait l'un des transports les plus sécuritaires au monde.

## L'influence des États-Unis

À la suite d'un fort lobby aux États-Unis qui commence sérieusement à porter fruits, l'opinion publique tend de plus en plus à aller au-delà des théories et de la logique des scientifiques. Ainsi, depuis déjà quelques années, les états du New Jersey et de New York exigent le port de la ceinture

de sécurité dans les autobus scolaires. En 1999, la Floride et la Louisiane emboîtaient le pas et, au premier janvier 2000, la Californie devenait le 5<sup>e</sup> état à légiférer dans ce sens. Comme on le sait, lorsqu'il y a une vague ou une tendance qui se dessine aux États-Unis, le Canada est très souvent et rapidement éclaboussé.

C'est ainsi qu'en dépit d'un bilan de sécurité aussi bon, tant au Canada qu'aux États-Unis, la NHTSA (National Highway Transportation and Safety Administration, l'organisme fédéral américain chargé d'établir les normes de fabrication des autobus scolaires et qui en régleme également l'exploitation) a cédé aux pressions et a lancé un programme de recherche visant à établir comment les blessures arrivent dans les autobus scolaires. Les résultats de cette étude seront connus au cours de l'été 2000 et Transports Canada a décidé d'y participer. Nous vous ferons part de ces résultats dans un prochain texte. Toutefois, toutes les études américaines et canadiennes ont démontré jusqu'à maintenant qu'une exigence fédérale de ceintures dans les autobus fournirait peu ou pas de protection supplémentaire en cas d'accident.

## Protection des passagers au Canada

La conception et la construction d'autobus scolaires fabriqués ou importés au Canada sont largement inspirées par les normes imposées aux États-Unis par la NHTSA auxquelles Transports Canada ajoute actuellement 37 normes de sécurité. Comme il y a eu très peu d'accidents ou d'incidents impliquant un autobus scolaire dans la décennie 1987-1996, Transports Canada a été en mesure de tirer une conclusion importante à l'effet que ces mécanismes de protection fonctionnent tel que prévu, avec comme résultat qu'il y a fort peu de

blessures à l'intérieur des autobus scolaires, même lors d'accidents graves et ceux où il y a capotage.

Ces normes portent essentiellement sur des caractéristiques de sécurité telles que les systèmes de freinage, les sorties d'urgence, la résistance du toit et des joints, les pneus et le rembourrage des sièges et plusieurs autres.

Il est important ici de rappeler que les autobus scolaires sont bâtis sur des châssis de camions, ce qui les rend plus robustes, et que les écoliers sont assis à plus de 75 cm du sol, donc plus souvent qu'autrement au-dessus du point d'impact possible lorsqu'il y a une collision latérale.

## Un système de compartimentation

Mais la spécificité des véhicules servant au transport scolaire tient principalement au fait que, pour assurer un niveau élevé de protection des passagers, un système de « compartimentation » a été élaboré. Il s'agit d'un système passif et efficace de protection dont :

- les sièges sont dotés de dossiers hauts;
- les sièges sont rapprochés de manière à former des compartiments;
- les sièges sont bien rembourrés avec des matériaux souples capables d'absorber l'énergie;
- les sièges sont ancrés solidement au sol.

## Les risques d'une ceinture de sécurité

Selon les analyses de ses recherches sur les accidents, Transports Canada a déterminé que les ceintures de sécurité pourraient nuire à la sécurité des enfants dans les autobus scolaires. Par

exemple, les essais de collisions ont révélé que les occupants portant une ceinture sous-abdominale, c'est-à-dire avec deux points d'attache, seraient susceptibles de subir des blessures beaucoup plus graves à la tête et au cou que les occupants n'ayant aucune ceinture. En outre, des tests canadiens et américains ont également démontré que, lors d'un impact par l'arrière, un écolier de 3 à 12 ans risque de glisser de la ceinture et, par conséquent, subir de graves blessures internes.

Le Ministère estime aussi que la combinaison de la ceinture sous-abdominale et du baudrier, c'est-à-dire avec trois points d'attache, pourrait poser des problèmes parce qu'ils ne peuvent pas être ajustés pour protéger convenablement de jeunes enfants et que tout relâchement peut les blesser. De plus, l'installation de ces ceintures nécessiterait la présence de sièges rigides, ce qui pourrait infliger des blessures à un enfant non attaché.

Le choix pour le système de compartimentation est par conséquent le plus pertinent, la ceinture de sécurité n'étant efficace que si **tous** les passagers l'utilisent. Si 10 % des élèves ne l'attachent pas, dans une collision grave, ils deviennent victimes de l'intérieur qui n'est pas aussi sécuritaire que le compartimentage. Or, en considérant qu'aux États-Unis seulement 60% des passagers d'une automobile attachent leur ceinture, il est irréaliste de présumer que 100% des passagers le feront dans les autobus scolaires.

## D'autres questions se posent

Dans l'éventualité où, malgré tout ce qui précède, les législateurs avaient l'idée d'imposer le port de la ceinture de sécurité à bord des autobus, voici en vrac les questions sur lesquelles ils devront préalablement se pencher :

- Le chauffeur aurait-il à arrêter son véhicule à chaque fois qu'un écolier monte à bord pour s'assurer que l'écolier est correctement attaché?
- Dans l'éventualité où un accident survient et qu'un écolier n'était pas attaché adéquatement, à qui incomberait la responsabilité des blessures qu'il pourrait subir?
- Comment s'assurer que l'écolier resterait attaché tout le long du trajet?
- À quel moment aurait-il droit de se détacher?
- De combien, les manœuvres pour attacher les ceintures prolongeraient-elles le temps du transport vers l'école ou vers la maison?
- Comment s'assurer qu'une ceinture de sécurité ne deviendrait pas une arme potentielle? (Il s'agit actuellement de la principale problématique occasionnée par le port

de la ceinture dans certains états américains)

- Des ressources (surveillants) supplémentaires devraient-elles être prévues à bord de l'autobus pour aider le chauffeur à faire respecter les règlements et pour ajuster correctement les ceintures en fonction de la taille du passager?
- Comme il y aurait risque d'usure prématurée des ceintures à cause des ajustements fréquents, à quelle fréquence auraient-elles à être remplacées?
- Les coûts supplémentaires d'installation et d'entretien (à cause des bris accidentels ou intentionnels) seraient-ils ajoutés aux prix des contrats?
- Si un feu se déclarait dans l'autobus ou dans le cas d'un accident où le conducteur serait blessé, quelle procédure devrait-on élaborer pour libérer rapidement les écoliers de

leur ceinture afin de les évacuer du véhicule?

Enfin, un débat sur le port de la ceinture ne pourrait être entamé sans que des éclaircissements n'aient été apportés aux règlements ayant trait au nombre de passagers dans les véhicules.

Chose certaine, étant donné que l'Association du transport écolier du Québec intervient chaque fois que la sécurité des écoliers qui lui sont confiés chaque jour est susceptible d'être affectée de façon directe ou indirecte, la population peut être rassurée à l'avance de l'attention qui nous porterons dans ce dossier. ■

<sup>1</sup> Un article est paru à ce sujet dans l'Édition du Printemps 1999 de la revue *Sécurité / Safety*. Il reprenait un extrait du livre du Dr. Cal LeMon, intitulé « *Unreported Miracles : What You Probably Do Not Know About Your Child's School Bus* ». Dr LeMon est une sommité en matière de sécurité dans le transport scolaire aux États-Unis