

Plan de transport de l'Abitibi-Témiscamingue

Étude technique

Sécurité en transport scolaire

DOCUMENT DE TRAVAIL
VERSION FINALE

Février 2001

RECHERCHE ET RÉDACTION

Réjean Drouin, agent de recherche, Direction du transport terrestre des personnes.

PARTICIPATION À L'ÉLABORATION DE L'ÉTUDE

Nathalie Leblanc, agente de recherche, Service des inventaires et plan, DATNQ.

RÉVISION ET HARMONISATION DES TEXTES

Jean Iracà, urbaniste, Service des inventaires et plan, DATNQ.

Gilbert Lord, technicien en travaux publics, Service des inventaires et plan, DATNQ.

Daniel Massicotte, technicien en travaux publics, Service des inventaires et plan, DATNQ.

SOUTIEN TECHNIQUE

Andrée Champagne, agente de secrétariat, Service des inventaires et plan, DATNQ.

Jocelyne Desrosiers, agente de secrétariat, Service des inventaires et plan, DATNQ.

France Landry, technicienne en cartographie, Service des inventaires et plan, DATNQ.

Angèle Prévost, agente de secrétariat, Service des inventaires et plan, DATNQ.

REMERCIEMENTS

Nous tenons à remercier tous ceux et celles qui, par leurs commentaires et leurs suggestions, ont contribué à la réalisation du présent document.

Nous remercions également les régisseurs en transport scolaire des commissions scolaires pour leur collaboration.

Le présent document a été préparé pour le Service des inventaires et plan de la Direction de l'Abitibi-Témiscamingue—Nord-du-Québec du ministère des Transports. Pour obtenir des informations supplémentaires, s'adresser à :

Ministère des Transports

Direction de l'Abitibi-Témiscamingue—Nord-du-Québec

Service des inventaires et plan

80, boulevard Québec

Rouyn-Noranda (Québec) J9X 6R1

Téléphone : (819) 763-3237

Télécopieur : (819) 763-3493

TABLE DES MATIERES

SIGLES.....	III
RESUME.....	V
1.0 INTRODUCTION	1
2.0 LES DIFFERENTS INTERVENANTS ET LE PARTAGE DES RESPONSABILITES	3
2.1 Le Ministère des Transports	3
2.2 Le Ministère de l'Éducation	4
2.3 La Société de l'assurance automobile du Québec.....	5
2.4 Les commissions scolaires	5
2.5 Les transporteurs	6
2.6 Les associations	6
3.0 LA PROBLEMATIQUE	7
3.1 Portrait régional des accidents impliquant un autobus scolaire, 1990 à 1996	7
3.2 Situations à risque	16
3.2.1 Distance de visibilité	16
3.2.2 Étalement urbain.....	17
3.2.3 Les arrêts sur les « 4 voies non séparées »	17
3.2.4 Les conditions climatiques	17
3.2.5 Autres situations à risque.....	18
4.0 ÉTUDES ET ENQUETES DU BUREAU DU CORONER	19
5.0 CONCLUSION	25
LEXIQUE.....	27
BIBLIOGRAPHIE	29

ANNEXE

1. Localisation des panneaux de signal avancé d'arrêt d'autobus scolaires sur le réseau du MTQ

LISTE DE CARTE, DE FIGURES ET DE TABLEAUX

CARTE

1. Localisation des panneaux de signal avancé d'arrêt d'autobus de transport scolaire (en pochette)
La dimension originale de la carte est de 55 par 70 cm

FIGURES

1. Nombre total d'accidents associés au transport scolaire, 1990 à 1996. 11
2. Répartition des accidents impliquant un autobus scolaire, 1990 - 1996 14

TABLEAUX

1. Distance parcourue quotidiennement par le parc de véhicules scolaires en Abitibi-Témiscamingue 1990 - 1991 à 1996 - 1997..... 9
2. Répartition du nombre d'accidents associé au transport scolaire selon leur gravité et la MRC, 1990 - 1996 11
3. Nombre de blessés impliqués pour les accidents associés au transport scolaire selon la MRC, 1990 à 1996 12
4. Proportion d'accidents selon la gravité et la MRC, 1990 - 1996..... 13
5. Type de collisions impliquant un autobus scolaire en Abitibi-Témiscamingue, 1990 - 1996..... 14
6. Accidents survenus en période de conduite hivernale impliquant un autobus scolaire, 1990 - 1996. 15

SIGLES

ACSPQ	Association des commissions scolaires protestantes du Québec
AESP	Association des établissements scolaires privés
AIES	Association des institutions d'enseignement secondaire
APAQ	Association des propriétaires d'autobus du Québec
ATEQ	Association des transporteurs écoliers du Québec
CAA	Canadian Automobile Association
FCPPQ	Fédération des comités de parents de la province de Québec
FCSQ	Fédération des commissions scolaires du Québec
MEQ	Ministère de l'Éducation
MRC	Municipale régionale de comté
MTQ	Ministère des Transports
SAAQ	Société de l'assurance automobile du Québec
SQ	Sûreté du Québec

NOTE AU LECTEUR

Les mots en italique présents dans le texte se retrouvent dans le lexique, exception faite des lois, des règlements et des titres d'ouvrages.

Certaines parties de cette étude sont extraites du document « *Le transport terrestre des personnes, Bilan et perspectives* » publié par la Direction du transport terrestre des personnes du ministère des Transports en 1996

RÉSUMÉ

L'étude technique sur la sécurité dans le transport scolaire s'inscrit dans le processus d'élaboration du *Plan de transport de l'Abitibi-Témiscamingue*. Elle servira à alimenter les échanges entre les partenaires à chacune des étapes de consultation prévues au processus. Le but de cette étude est de présenter les divers intervenants et leur responsabilité ainsi que les principales problématiques en matière de sécurité dans le transport scolaire.

Le transport scolaire demeure un mode de transport très sécuritaire. Les efforts conjugués des différents partenaires : ministères et organismes, commissions scolaires, transporteurs, élèves, parents et autres, ont permis qu'aucun usager du transport scolaire ne perde la vie dans un accident en Abitibi-Témiscamingue depuis 1993.

Dès la fin des années 70 et au début des années 80, des zones à risques ont été déterminées, des règlements édictés et des campagnes de publicité entreprises auprès des automobilistes, des parents et des élèves. Par la suite, un certain nombre d'études et d'enquêtes ont été réalisées. La Société d'assurance automobile du Québec (SAAQ) en a réalisé deux sur les accidents reliés aux transports scolaires survenus entre 1982 et 1991¹. Entre 1986 et 1992, pas moins de 15 enquêtes de coroners ont été menées sur des accidents mortels impliquant des autobus scolaires et des jeunes élèves.

En 1995 - 1996, la région compte, en excluant les berlines, un parc de 325 véhicules scolaires pour le transport exclusif de 21 138 élèves. Le parc comptait en 1990 - 1991, 324 véhicules pour 21 291 élèves transportés². La région affiche une certaine stabilité en ce qui a trait au nombre d'élèves transportés et au nombre d'autobus scolaires requis.

En Abitibi-Témiscamingue, les accidents impliquant un autobus scolaire survenus entre 1990 et 1996 correspondent, en moyenne, à 3,7 % des accidents de même type dans l'ensemble du Québec. Les accidents impliquant un autobus scolaire survenus entre 1990 et 1996 correspondent en moyenne à 0,73 % des accidents rapportés en région. Ce pourcentage est légèrement supérieur à la moyenne québécoise qui est estimée à 0,5 % pour les années étudiées.

On constate tout de même, entre 1990 et 1996, une baisse du nombre d'accidents. Il y a eu, en 1996, 28 accidents associés au transport scolaire en Abitibi-Témiscamingue,

1 Société de l'assurance automobile du Québec, Direction des études et analyses, *Analyse des accidents reliés à l'autobus scolaire survenus au Québec de 1982 à 1986*, Rapport de recherche, juin 1987, p. 31.

Société de l'assurance automobile du Québec, Direction des études et analyses, *Victimes d'accidents d'autobus scolaires en période scolaire, 1982-1991, Étude de cas*, juin 1992, 6 pages.

2 Gouvernement du Québec, Ministère des Transports, *Répertoire Statistique – Transport scolaire, 1990 - 1991 et 1995 - 1996*.

contre 37 accidents en 1990. Pour cette période, le nombre total d'accidents est de 224³.

Même si le transport scolaire est considéré comme sécuritaire, on relève toutefois certaines problématiques pouvant engendrer des situations à risques. Les principaux éléments de cette problématique sont les lacunes de visibilité, la multiplication des accès occasionnée par l'étalement urbain, les arrêts sur les « 4 voies non séparées par un terre-plein » ainsi que les conditions climatiques.

Chacune de ces situations possède ses propres caractéristiques. La résolution des problèmes associés aux situations à risques se fait cas par cas, en concertation avec les autres intervenants et les parents d'élèves.

3 Société de l'assurance automobile du Québec, Dossier statistique, *Bilan 1994 et Bilan 1996, Accidents, parc automobile, permis de conduire*.

1.0 INTRODUCTION

Le transport scolaire demeure un mode de transport très sécuritaire. Les efforts conjugués des différents partenaires : ministères et organismes, commissions scolaires, transporteurs, élèves et parents et autres, ont permis qu'aucun usager du transport scolaire ne perde la vie dans un accident depuis 1993.

Il survient tout de même quelques accidents mettant en cause un autobus scolaire faisant en sorte que la sécurité dans le transport scolaire représente un sujet de grande préoccupation. Les accidents impliquant un autobus scolaire attirent d'avantage l'attention compte tenu que la clientèle est constituée d'enfants. Le ministère des Transports est un acteur de premier plan en ce qui concerne la sécurité dans le transport scolaire, comme en fait foi les modifications apportées aux lois et règlements dont il est responsable.

La présente étude aborde l'aspect sécurité du transport scolaire en Abitibi-Témiscamingue. Celle-ci met en évidence les différents intervenants et le partage des responsabilités, la problématique régionale, qui inclut le portrait régional des accidents et les situations à risques ainsi que les rapports des coroners et des comités.

2.0 LES DIFFÉRENTS INTERVENANTS ET LE PARTAGE DES RESPONSABILITÉS

La sécurité dans le transport scolaire concerne plusieurs intervenants. Cette section est consacrée à la description du partage de leurs responsabilités.

2.1 Le Ministère des Transports

En mai 1974, le *Règlement 11 du Règlement sur le transport des écoliers*⁴ est adopté. Ce règlement introduit des règles de fonctionnement et de financement dans le transport des écoliers sur le territoire québécois. Il énonce également les normes de construction et d'utilisation des véhicules, les modalités relatives au devis de transport, à l'adjudication, à la durée et au mécanisme d'ajustement annuel des contrats. À la contribution financière majeure du ministère des Transports (MTQ), s'est ajoutée au fil des ans, une mission visant à susciter la création et la mise en œuvre de programmes de sécurité et de prévention des accidents.

Les pouvoirs du MTQ en matière de sécurité sont également inclus dans la *Loi sur l'instruction publique*⁵, la *Loi sur l'enseignement privé*⁶ et le *Règlement sur le transport des élèves*⁷. Mentionnons toutefois que ces lois et règlements concernent davantage le cadre budgétaire.

Par ailleurs, le MTQ demeure titulaire des lois et règlements touchant la sécurité dans le transport scolaire dont entre autres, la *Loi sur les transports*⁸ qui autorise le Ministère à réglementer les véhicules affectés au transport scolaire.

La *Loi modifiant la Loi sur les transports*⁹ oblige toute personne qui conduit un autobus ou un minibus affecté au transport d'écoliers, à être titulaire d'un certificat de compétence délivré conformément à un règlement du gouvernement (art. 48.12 à 48.16). Ce certificat délivré au terme de la réussite d'un cours de 15 heures est valide pour trois ans. Il est renouvelé après un cours de rappel obligatoire de six heures. De plus, la *Loi modifiant la Loi sur les transports* fait en sorte que le ministre des Transports pourra autoriser l'expérimentation d'équipements de sécurité sur les véhicules à ses conditions. Cette prérogative permet d'assurer l'uniformité des véhicules.

Le *Règlement sur les véhicules routiers affectés au transport des élèves*¹⁰, met à jour les normes de construction des autobus destinés au transport des élèves. Ce règlement remplace le *Règlement sur les véhicules automobiles affectés au transport des écoliers* qui était peu spécifique quant aux problèmes de visibilité occasionnant des accidents graves. Le nouveau règlement permet également d'assurer l'uniformité des équipements

4 *Règlement sur le transport des écoliers*, L.R.Q., T-12, r.19.

5 *Loi sur l'instruction publique*, L.R.Q. c.I-13.3.

6 *Loi sur l'enseignement privé*, L.R.Q. c. E-9.1.

7 *Règlement sur le transport des élèves*, L.R.Q. I-13.3, r.7.

8 *Loi sur les transports*, L.R.Q., c. T-12.

9 *Loi modifiant la Loi sur les transports*, L.R.Q. 1993, c. 24.

10 *Règlement sur les véhicules routiers affectés au transport des élèves*, L.R.Q., c. T-12, r. 24.2.

de sécurité. Tout en se conformant au *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles*¹¹, le Québec ajoute quelques normes supplémentaires (inscription, consignes, système de chauffage plus puissant, etc.). Le règlement comporte une réglementation par objectif (choix dans les moyens) assurant une plus grande souplesse dans la façon d'atteindre l'objectif principal qu'est la sécurité.

Le *Règlement sur le transport par autobus*¹² contient des dispositions relatives à l'obtention d'un permis pour effectuer un transport rémunéré de personnes par autobus. Bien qu'aucun permis ne soit requis pour effectuer un service de transport scolaire visé par le *Règlement sur le transport des élèves*¹³, certaines activités de transport, non organisées ni subventionnées par la commission scolaire, peuvent être réalisées par un transporteur scolaire qui détient un permis de la Commission des transports du Québec.

Afin d'assurer la coordination entre partenaires, le MTQ a mis sur pied en 1986, le Comité interministériel sur le transport scolaire et le Comité d'évaluation sur les dispositifs de sécurité. Ces comités sont représentés par les commissions scolaires, certaines institutions privées, les transporteurs et différentes associations.

Enfin, le Ministère travaille en concertation avec le ministère de l'Éducation et la SAAQ et collabore, par exemple avec l'Association du transport écolier du Québec (ATEQ) et l'entreprise privée. Cette initiative a pour but de promouvoir, auprès de la clientèle scolaire, les règles de prudence et les consignes de sécurité en matière de transport des écoliers.

2.2 Le Ministère de l'Éducation

Le ministère de l'Éducation (MEQ) s'intéresse à la sécurité dans le transport scolaire. Il favorise une série d'interventions à caractère éducatif, en matière de sécurité routière en milieu scolaire :

- le maintien dans les programmes d'études d'objectifs favorisant l'éducation sur la sécurité routière;
- la collaboration à une campagne annuelle de sécurité routière en milieu scolaire;
- la collaboration à la préparation et à la promotion de matériel didactique en rapport avec la sécurité routière en milieu scolaire.
- la collaboration à la préparation d'instruments et de sessions de perfectionnement à l'intention des conducteurs d'autobus.

Le Ministère est également présent à la Table de concertation sur la sécurité routière en milieu scolaire, instituée en 1983, où participent 25 organismes à travers le Québec. Cette table tient normalement trois réunions par année.

11 *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles*, C.R.C., chap.1038.

12 *Règlement sur le transport par autobus*, L.R.Q., c. T-12, r. 21-2.

13 *Règlement sur le transport des élèves*, L.R.Q., c. I-13.3, r.7.

2.3 La Société de l'assurance automobile du Québec

La SAAQ a la responsabilité de faire la vérification mécanique des véhicules utilisés pour le transport scolaire. Depuis 1981, elle s'est vu confier le mandat de promouvoir la sécurité routière et a engagé plusieurs interventions à responsabilité partagée, soit :

- l'éducation à la sécurité routière en milieu scolaire avec présentation d'une trousse pédagogique s'adressant aux enseignants du primaire "L'école prend la route" et de bandes vidéos;
- une campagne annuelle de sensibilisation en collaboration avec l'ATEQ et les services de police;
- la sensibilisation des parents à la sécurité du transport scolaire à l'aide du dépliant "Leur sécurité, c'est aussi la vôtre";
- la formation des brigadiers scolaires juniors et brigade adulte à bord des autobus scolaires et aux intersections. Le Canadian Automobile Association (CAA) gère le programme et la SAAQ produit le matériel;
- la formation des conducteurs d'autobus scolaire : le cours de 15 heures intitulé "Un métier unique" est dispensé par les centres de formation professionnelle. Le certificat n'est renouvelé qu'après un cours de rappel obligatoire de six heures. Ce cours porte entre autres, sur les procédures d'embarquement et de débarquement, les mesures d'urgences et sur les équipements de sécurité. On considère que c'est une problématique car la formation n'est pas disponible en Abitibi-Témiscamingue;
- les exigences relatives à l'accréditation des conducteurs : un certificat de compétence suite au cours "Un métier unique" est ajouté à la classe de permis en tenant compte, lors des examens, d'éléments sur la conduite et la sécurité du véhicule;
- les mesures relatives à la sécurité du véhicule et à la responsabilité des transporteurs : points d'inaptitude, maximum d'heures de conduite, ronde de sécurité, inspections périodiques des véhicules.

2.4 Les commissions scolaires

Avec les modifications en cours quant au financement, les commissions scolaires seront de plus en plus impliquées dans le transport scolaire. En plus de la responsabilité de l'ensemble de l'organisation du transport scolaire et de la gestion des sommes octroyées par le MTQ, (en vertu du *Règlement sur le transport des élèves*), elles définissent les critères d'admissibilité, les normes de discipline, la durée et la mise en place des parcours auxquels collaborent le MTQ et les comités consultatifs de transport.

Le redécoupage des territoires des commissions scolaires résultant de la mise en place des commissions scolaires linguistiques (effectif en juillet 1998), aura certainement un impact sur l'organisation du transport scolaire. Ainsi, le nombre de commissions scolaires en région est passé de sept catholiques à cinq francophones : Harricana, Lac-Abitibi, Rouyn-Noranda, Lac-Témiscamingue et de l'Or-et-des-Bois. La Commission scolaire Western Quebec demeure la seule de langue anglaise. Dans la foulée de la réforme, l'école primaire Queen-Elisabeth (commission scolaire Western Quebec) a été

transformée en 1998, en centre d'éducation aux adultes, obligeant le transfert des élèves en immersion anglaise vers l'école Golden Valley. On ne connaît cependant pas les impacts qu'aura ce redécoupage sur la sécurité dans le transport scolaire.

2.5 Les transporteurs

Si les commissions scolaires sont les principaux gestionnaires des services de transport en région, l'entreprise privée en est le principal exploitant. On assiste depuis quelques années, à une concentration des entreprises et à l'émergence d'entreprises de plus grande envergure. Au Québec, quelque 1 000 entreprises exploitent un parc d'environ 9 700 véhicules. Près de 75% des transporteurs ont un parc de moins de 10 véhicules.

2.6 Les associations

La majorité des commissions scolaires sont membres de la Fédération des commissions scolaires du Québec (FCSQ) ou de l'Association des commissions scolaires protestantes du Québec (ACSPQ). C'est sous l'égide de la FCSQ qu'a été élaboré le *Guide de gestion du transport écolier*.

L'Association des institutions d'enseignement secondaire (AIES) et l'Association des établissements scolaires privés (AESPP) sont aussi appelées à faire des représentations au nom de leurs membres en ce qui a trait au transport scolaire.

L'Association des transporteurs d'écoliers du Québec (ATEQ) et l'Association des propriétaires d'autobus du Québec (APAQ) jouent un rôle important dans les relations et échanges avec les divers organismes gouvernementaux comme le MTQ et la SAAQ afin de promouvoir les intérêts de l'industrie.

L'ATEQ et l'APAQ sont devenus un important fournisseur de biens et services pour ses membres. Nous pouvons citer la fourniture de cautionnement d'exécution, d'assurances, de services juridiques, etc.

Le MTQ rencontre annuellement la Fédération des comités de parents de la province de Québec (FCPPQ) afin de discuter de différents aspects du transport scolaire. Ces rencontres ont, entre autres, permis au MTQ d'établir avec la FCPPQ, des échanges privilégiés à l'égard de la sécurité dans le transport scolaire.

3.0 LA PROBLÉMATIQUE

En août 1992, le Comité interministériel sur le transport scolaire¹⁴ remettait son rapport au sous-ministre de la Sécurité publique. Dans ce rapport, une distinction est faite entre les victimes associées au transport d'écoliers et les victimes associées au transport scolaire.

Dans le premier cas, il s'agit de toutes les victimes d'accidents où un autobus scolaire est impliqué, qu'il s'agisse ou non d'un écolier. À titre d'exemple, la victime occupait ou a été frappée par l'autobus, montait ou descendait, traversait la route. Pour les besoins de la présente étude, l'analyse prend seulement en compte les victimes d'accidents où un autobus scolaire est impliqué et exclut les accidents impliquant seulement un élève.

Dans le deuxième cas, il s'agit de victimes associées au transport scolaire réunissant toutes les caractéristiques suivantes: implication de l'autobus scolaire (directe ou indirecte), victime d'âge scolaire (5 à 17 ans), accident survenu pendant la période scolaire.

Les parents ont confié aux autorités publiques le mandat de conduire et de ramener leurs enfants de l'école de façon sécuritaire. Ils ont donc à cet égard, des attentes très élevées.

3.1 Portrait régional des accidents impliquant un autobus scolaire, 1990 à 1996

Selon les données de la SAAQ¹⁵, le nombre d'autobus scolaires en circulation en Abitibi-Témiscamingue, correspond à 0,3 % de l'ensemble des véhicules en circulation dans la région, soit un nombre à peu près équivalent à la moyenne provinciale qui est de 0,23 %. La flotte d'autobus scolaires en région représente 3,7 % de l'ensemble des véhicules scolaires en circulation au Québec.

Les accidents impliquant un autobus scolaire survenus entre 1990 à 1996 en Abitibi-Témiscamingue, correspondent en moyenne, à 3,7 % des accidents du même genre au Québec. Les accidents impliquant un autobus scolaire en Abitibi-Témiscamingue correspondent en moyenne entre 1990 et 1996 à 0,73 % des accidents rapportés en Abitibi-Témiscamingue. Ce pourcentage est légèrement supérieur à la moyenne québécoise qui est évalué à 0,5 % pour les années étudiées.

En 1995-1996, la région compte, en excluant les berlines, un parc de 325 véhicules scolaires pour le transport exclusif de 21 138 élèves. En 1990-1991, le parc était de 324 véhicules pour 21 291 élèves transportés¹⁶. La région affiche une certaine stabilité en ce qui a trait au nombre d'élèves transportés et au nombre d'autobus scolaires requis.

14 Gouvernement du Québec, *Rapport du Comité interministériel sur le transport scolaire*, 1992, 52 pages.

15 Société de l'assurance automobile du Québec, *Dossier statistique, Bilan 1994 et Bilan 1996, Accidents, parc automobile, permis de conduire*.

16 Ministère des Transports, *Répertoire Statistique – Transport scolaire*, 1990 - 1991 et 1995 - 1996.

Cependant, l'âge moyen des véhicules est une donnée non disponible. Pour l'année scolaire 1990-91, seule la Commission scolaire Lac-Témiscamingue a attribué des contrats par soumissions publiques, dans une proportion de 8 %. La totalité des contrats en 1995-96 sont attribués par entente de gré à gré¹⁷.

En région, les autobus scolaires parcourent, en moyenne, 30 858 km quotidiennement, ce qui représente plus de 6 millions de kilomètres durant les 184 jours d'activités scolaires (voir tableau 1). On peut aisément conclure que les véhicules scolaires sont très présents sur les routes régionales en période scolaire.

17 Ministère des Transports, *Répertoire Statistique – Transport scolaire*, 1990 - 1991 et 1995 - 1996.

TABLEAU 1

DISTANCE PARCOURUE QUOTIDIENNEMENT PAR LE PARC DE VÉHICULES SCOLAIRES EN ABITIBI-TÉMISCAMINGUE 1990 - 1991 À 1996 - 1997

Année scolaire	Nb d'élèves transportés ^a	Nb d'autobus scolaires	Nb d'autobus scolaires au Québec	Nb moyen de km quotidien par véhicule*	Nb moyen de km quotidien par véhicule au Québec*	Nb de km parcouru quotidiennement en Abitibi-Témiscamingue
1990-1991	21 291	324	8 409	97	93	31 428
1991-1992	21 080	325	8 428	96	93	31 200
1992-1993	21 254	317	8 472	85	87	26 945
1993-1994	21 903	322	8 544	96	93	30 912
1994-1995	21 528	329	8 529	98	94	32 242
1995-1996	21 138	325	8 571	96	96	31 200
1996-1997	20 852	324	8 582	99	94	32 076
Moyenne	21 292	324	8 505	95	93	30 858

a Inclut les berlines.

Source : Ministère des Transports, *Répertoire statistique – Transport scolaire*, 1990 - 1991 à 1996 - 1997.

Si on se réfère au tableau 2, on constate entre 1990 et 1996, une baisse du nombre d'accidents en Abitibi-Témiscamingue. Il y a eu en 1996, 28 accidents associés au transport scolaire, contre 37 accidents en 1990. Pour cette période, le nombre total d'accidents impliquant un autobus scolaire se chiffre à 224¹⁸.

Des 28 accidents avec blessures associés au transport scolaire, un a causé un décès, quatre des blessures graves et 23 des blessures légères. De ce nombre, il y a eu 8 accidents avec blessés à l'intérieur d'autobus scolaires totalisant 24 blessés dont 19 élèves.

Aucun accident mortel n'est survenu à l'intérieur d'autobus scolaires. L'autobus scolaire est par ailleurs associé à des accidents ayant causé des blessures à 24 personnes qui n'occupaient pas l'autobus scolaire. Le nombre d'accident avec blessures représente selon les années, entre 0,24 % et 0,65 % de l'ensemble des accidents avec blessures corporelles en région.

Selon le tableau 3, les 28 accidents ont occasionné des blessures mortelles, graves ou légères à 50 personnes (1 décès, 5 blessés graves et 44 blessés légers) soit en moyenne 7 victimes par an soit 0,57 % du bilan routier régional à ce chapitre.

On constate à la figure 1 que le nombre d'accidents a diminué entre 1990 et 1996, passant de 37 à 28. Nous ne disposons pas de l'information nous permettant d'expliquer cette baisse. Quelques hypothèses peuvent être soulevées afin d'expliquer cette baisse : la cueillette bi-directionnelle des écoliers, les conditions climatiques qui varient selon les années, les campagnes de sensibilisation ou la formation des chauffeurs.

18 Ministère des Transports, *Répertoire Statistique – Transport scolaire*, 1990 - 1991 et 1995- 1996.

TABLEAU 2

RÉPARTITION DU NOMBRE D'ACCIDENTS ASSOCIÉ AU TRANSPORT SCOLAIRE SELON LEUR GRAVITÉ ET LA MRC, 1990 - 1996

	Abitibi					Abitibi-Ouest					Vallée-de-l'Or					Rouyn-Noranda					Témiscamingue					TOTAL				
	M	G	L	DMS	Tot	M	G	L	DMS	Tot	M	G	L	DMS	Tot	M	G	L	DMS	Tot	M	G	L	DMS	Tot	M	G	L	DMS	Tot
1990	0	0	1	7	8	0	0	1	3	4	0	0	1	10	11	0	0	1	10	11	0	0	0	3	3	0	0	4	33	37
1991	0	0	0	7	7	0	1	2	4	7	0	0	0	9	9	0	0	3	10	13	0	0	0	1	1	0	1	5	31	37
1992	0	0	1	0	1	1	0	0	4	5	0	0	0	14	14	0	0	1	11	12	0	0	1	5	6	1	0	3	34	38
1993	0	0	0	7	7	0	0	1	1	2	0	1	1	7	9	0	0	0	11	11	0	0	1	2	3	0	1	3	28	32
1994	0	0	0	6	6	0	0	0	0	0	0	0	0	7	7	0	0	2	11	13	0	0	1	0	1	0	0	3	24	27
1995	0	0	0	4	4	0	0	0	2	2	0	0	1	5	6	0	1	2	8	11	0	0	0	2	2	0	1	3	21	25
1996	0	0	0	3	3	0	0	0	0	0	0	1	0	14	15	0	0	2	7	9	0	0	0	1	1	0	1	2	25	28
TOT	0	0	2	34	36	1	1	4	14	20	0	2	3	66	71	0	1	11	68	80	0	0	3	14	17	1	4	23	196	224

Source : Compilations à partir des données de la Société de l'assurance automobile du Québec

Code de gravité:

M = blessure mortelle

G = blessure grave

L = blessure légère

DMS = dommage matériel seulement

FIGURE 1

NOMBRE TOTAL D'ACCIDENTS ASSOCIÉS AU TRANSPORT SCOLAIRE, 1990 À 1996.

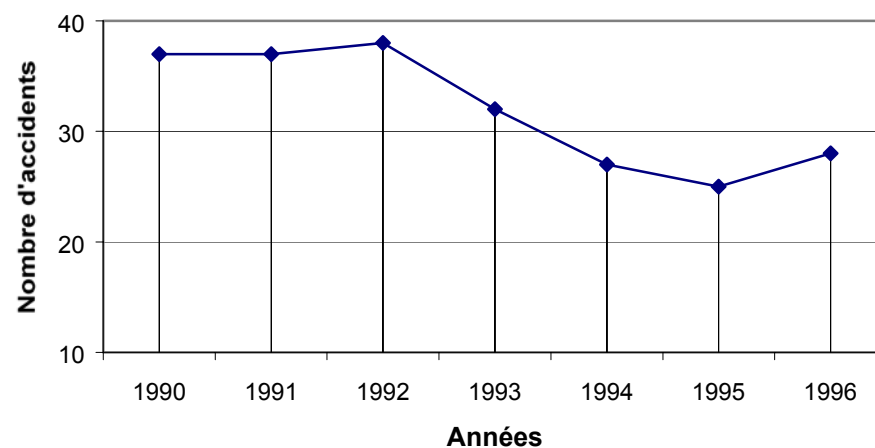


TABLEAU 3

NOMBRE DE BLESSÉS IMPLIQUÉS POUR LES ACCIDENTS ASSOCIÉS AU TRANSPORT SCOLAIRE SELON LA MRC, 1990 À 1996

	Abitibi				Abitibi-Ouest				Vallée-de-l'Or				Rouyn-Noranda				Témiscamingue				TOTAL			
	M	G	L	Total	M	G	L	Total	M	G	L	Total	M	G	L	Total	M	G	L	Total	M	G	L	Total
1990	0	0	1	1	0	0	9	9	0	0	1	1	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	12	12
1991	0	0	0	0	0	1	2	3	0	0	0	0	0	0	3	3	0	0	0	0	0	1	5	6
1992	0	0	1	1	1	0	3	4	0	0	0	0	0	0	3	3	0	0	1	1	1	0	8	9
1993	0	0	0	0	0	0	1	1	0	1	2	3	0	0	0	0	0	0	4	4	0	1	7	8
1994	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	3	0	0	1	1	0	0	4	4
1995	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2	0	2	4	6	0	0	0	0	0	2	6	8
1996	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	2	2	0	0	0	0	0	1	2	3
TOTAL	0	0	2	2	1	1	15	17	0	2	5	7	0	2	16	18	0	0	6	6	1	5	44	50

Source : Compilations à partir de la Société de l'assurance automobile du Québec.

Code de gravité:

M = blessure mortelle

G = blessure grave

L = blessure légère

TABLEAU 4

PROPORTION D'ACCIDENTS SELON LA GRAVITÉ ET LA MRC, 1990 - 1996

	Mortel	Grave	Léger	DMS	Total	%
Abitibi	0	0	2	34	36	16,1
Abitibi-Ouest	1	1	4	14	20	8,9
Vallée-de-l'Or	0	2	3	66	71	31,7
Rouyn-Noranda	0	1	11	68	80	35,7
Témiscamingue	0	0	3	14	17	7,6
Total	1	4	23	196	224	100,0
Total en %	0,5	1,8	10,3	87,5	100	

Code de gravité :

DMS = Dommages matériels seulement.

À la lecture du tableau 4, on remarque que la plus grande proportion d'accidents s'est produite sur le territoire des MRC de Rouyn-Noranda (MRC) et de Vallée-de-l'Or. Ce résultat est peu surprenant compte tenu que ces deux dernières sont les pôles les plus peuplés de la région et la densité de circulation y est plus importante (particulièrement sur la route 117).

Du point de vue de la gravité des accidents, on constate que 87,5% des accidents qui surviennent en région n'occasionnent aucun dommage corporel. On affiche également un taux minime d'accidents mortels soit, 0,5% des accidents.

TABLEAU 5

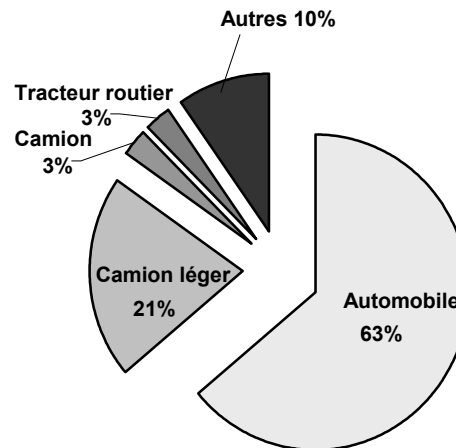
TYPE DE COLLISIONS IMPLIQUANT UN AUTOBUS SCOLAIRE EN ABITIBI-TÉMISCAMINGUE, 1990 - 1996

Avec automobile	Avec camion léger	Avec camion	Avec tracteur routier	Avec véhicule-outil	Avec véhicule d'équipement	Avec autobus scolaire	Avec véhicule d'urgence	Autres Véhicules	Total
143	47	6	6	3	1	5	1	12	224
63,8 %	21,0 %	2,7 %	2,7 %	1,4 %	0,4 %	2,2 %	0,4 %	5,4 %	100,0 %

Source : Compilations à partir des données de la Société d'assurance automobile du Québec.

FIGURE 2

RÉPARTITION DES ACCIDENTS IMPLIQUANT UN AUTOBUS SCOLAIRE, 1990 - 1996



Relativement au type de collision impliquant un véhicule avec un autobus scolaire (tableau 5), on constate que l'automobile est plus souvent impliquée, soit dans près de 64 % des cas. La deuxième catégorie en importance est constituée de camions légers dans 21 % des cas. Les autres types de collisions sont en nombre moins élevé, mais certains de ceux-ci ont un impact important sur la gravité des accidents. Pour ce qui est des piétons, pour la période d'étude, trois collisions impliquant des piétons ont été enregistrées soit une en 1990 et deux en 1991. Ces collisions ont occasionné des blessures légères aux piétons.

Les conditions hivernales favorisent souvent les accidents. Pour toutes les catégories d'accidents, 70 % des accidents impliquant un autobus scolaire sont survenus en période hivernale (tableau 6). Puisque la période scolaire correspond en grande partie à la période de conduite hivernale, il n'est pas surprenant d'y retrouver un nombre plus élevé d'accidents.

En 1990, des recommandations produites par la direction régionale du MTQ, ont fait en sorte que la signalisation routière québécoise prend désormais en compte la distance de freinage sur chaussée glacée.

TABLEAU 6

ACCIDENTS SURVENUS EN PÉRIODE DE CONDUITE HIVERNALE IMPLIQUANT UN AUTOBUS SCOLAIRE, 1990 - 1996.

MRC	Nombre d'accidents en période de conduite hivernale	Nombre total d'accidents	Proportion (%)
Abitibi	23	36	64
Abitibi-Ouest	14	20	70
Rouyn-Noranda	53	80	66
Témiscamingue	11	17	65
Vallée-de-l'Or	56	71	79
TOTAL	157	224	70

Source : Compilations à partir des données de la Société d'assurance automobile du Québec.

Par ailleurs, la SAAQ présente des données pour les accidents impliquant un minibus. Ainsi, en Abitibi-Témiscamingue, de 1990 à 1996, 19 accidents impliquant un minibus scolaire sont signalés. De ce nombre, seulement 2 accidents ont causé des blessures légères à 2 personnes. Cependant, ces données sont peu précises puisque cette catégorie ne fait pas la distinction entre minibus de particulier, minibus scolaire, minibus de transport adapté et les autres.

3.2 Situations à risque

Il n'existe pas dans les commissions scolaires de politique de gestion des situations à risque. De façon générale, les situations qui se présentent sur le territoire des différentes commissions scolaires sont gérées, cas par cas, au fur et à mesure que la problématique se présente. Selon les commissions scolaires consultées, les solutions apportées pour faire face aux situations problématiques se font généralement en concertation avec les parents des écoliers concernés ainsi que l'établissement scolaire.

3.2.1 Distance de visibilité

Pour mieux comprendre certaines situations à risque, il importe de définir les notions de distances. La *distance de visibilité* correspond à la distance maximale à laquelle le conducteur peut apercevoir un point situé à une certaine hauteur de la chaussée¹⁹. La *distance de visibilité à l'arrêt* constitue la distance nécessaire au conducteur d'un véhicule roulant à une vitesse donnée pour s'immobiliser²⁰.

On constate sur le territoire de l'Abitibi-Témiscamingue, comme ailleurs en province, qu'un certain nombre d'entrées de résidences, de par leur conception et leur localisation, affecte les distances de visibilité de chaque côté de l'accès. Cette problématique vient du fait que l'accès à la résidence est aménagé, dans certains cas, dans une courbe ou dans une pente verticale. L'arrêt d'un autobus scolaire demeure à ces endroits, quelquefois dangereux, exposant par le fait même, plusieurs écoliers à des risques d'accidents. Les risques sont accrus avec l'augmentation des véhicules lourds sur certaines routes, puisque ceux-ci nécessitent une distance plus grande pour s'immobiliser.

La problématique du manque de visibilité est quelquefois accentuée par une végétation importante dans les emprises de route. Ce phénomène est surtout présent dans les milieux ruraux, où les constructions sont peu abondantes en bordure des principaux corridors.

Afin de limiter les risques d'accidents, des panneaux de signal avancé d'arrêts d'autobus scolaires sont installés aux endroits où il y a des problèmes de visibilité sur la route, de façon à bien indiquer les dangers de la zone d'arrêt. La pose de ces panneaux s'effectue seulement en période scolaire, ceux-ci doivent être retirés à la fin de l'année scolaire. Pour l'année 1997, 57 emplacements ont été localisés sur le territoire de la MRC de Rouyn-Noranda, 11 sur le territoire de la MRC de Vallée-de-l'Or, 10 sur celui de la MRC d'Abitibi, 18 pour la MRC de Témiscamingue et 23 sur le territoire de la MRC d'Abitibi-Ouest²¹. Il est à noter que l'identification de ces zones d'arrêts d'autobus scolaires peut varier d'une année à l'autre, selon le nombre et le lieu de résidences des écoliers transportés.

19 Thibeault, Jacques, *Distances de visibilité*, Formation en sécurité routière, mars 1998, p. 1.

20 Ibid., p. 1.

21 Les tableaux 1 à 5 et la carte 1 en annexe, indiquent la localisation des panneaux et permettent d'identifier les zones plus problématiques pour les arrêts d'autobus scolaires.

Dans les cas où l'arrêt d'un autobus s'avère impossible, d'un point de vue sécuritaire, l'utilisation d'un minibus ou d'un taxi demeure les alternatives les plus utilisées par les commissions scolaires.

3.2.2 Étalement urbain

Le phénomène de l'étalement urbain, particulièrement accentué en périphérie des centres urbains, multiplie de façon considérable le nombre d'accès aux résidences, et par le fait même, le nombre d'arrêts des autobus scolaires. À plusieurs endroits, la multiplication de ces accès s'effectue sur le réseau sous la gestion du MTQ, routes généralement à plus forte densité de circulation. Les autobus scolaires circulant la plupart du temps en période de pointe, le nombre élevé d'arrêts pourrait affecter la fluidité de la circulation.

Cette problématique engendre des comportements d'impatience de la part des automobilistes. Ces derniers seront alors tentés de dépasser les autobus par des manœuvres risquées.

3.2.3 Les arrêts sur les « 4 voies non séparées »

Même si le problème ne semble pas répandu à l'ensemble de la région, les arrêts d'autobus sur les « 4 voies non séparées par un terre-plein », présentent souvent des situations risquées étant donné le débit élevé de circulation.

La principale problématique relevant de cette situation est la délinquance des automobilistes. En effet, il arrive fréquemment que ces derniers, circulant en sens inverse de l'autobus, ne s'arrêtent pas au feu clignotant de l'autobus. Ce non-respect de la réglementation est souvent attribuable à une certaine ignorance de cette réglementation de la part des automobilistes ou par manque de visibilité de l'autobus, puisque ce type de route présente une distance importante entre les diverses voies. Cette situation compromet la sécurité des écoliers, puisque ceux-ci sont exposés à un certain danger d'être heurtés lors de la traverse de la route.

Afin de remédier à cette difficulté et éviter aux enfants de traverser les routes achalandées, les commissions scolaires effectuent la cueillette des écoliers de chaque côté de la route (bi-directionnelle).

3.2.4 Les conditions climatiques

Dans une région comme la nôtre, les conditions climatiques peuvent engendrer des situations problématiques. Cela est particulièrement le cas en saison hivernale, où les fluctuations de température peuvent rendre, à certains moments, la chaussée très glissante. On assiste aussi à des épisodes de brouillard causées par le froid extrême affectant ainsi la visibilité sur la route.

Ces mauvaises conditions ont souvent des répercussions directes sur le transport scolaire. Lorsque les conditions ne sont pas favorables, les commissions scolaires ont

établi dans leurs politiques de transport scolaire des règles leur permettant de retarder ou d'annuler le transport scolaire.

3.2.5 Autres situations à risque

Parmi les autres situations à risque pour le transport scolaire, on retrouve les virées d'autobus. Il n'y a pas toujours d'endroit pour faire une manœuvre de façon sécuritaire. Les virées d'autobus se font souvent sur les propriétés privées.

4.0 ÉTUDES ET ENQUÊTES DU BUREAU DU CORONER

Dès la fin des années 70 et au début des années 80, des zones à risques ont été déterminées, des règlements édictés et des campagnes de publicité diffusées auprès des automobilistes, des parents et des enfants. Par la suite, un certain nombre d'études et d'enquêtes furent menées. La SAAQ en réalisa deux sur les accidents reliés à l'autobus scolaire survenus entre 1982 et 1991²². Entre 1986 et 1992, pas moins de 15 enquêtes de coroner furent menées sur des accidents mortels impliquant des autobus scolaires et des jeunes écoliers.

Entre 1978 et 1991, 31 élèves sont décédés à la suite de blessures subies en traversant devant l'autobus ou lors de l'embarquement ou du débarquement de l'autobus scolaire. Il ne faut pas omettre que pendant cette période, les 5 051 autres victimes d'accidents impliquant un autobus scolaire, dont 592 piétons âgés de 5 à 17, ans ont subi des blessures graves ou légères. Depuis 1993, on ne rapporte aucun décès d'élèves transportés en autobus scolaire.

Ces enquêtes et études ont démontré que les causes d'accidents impliquant une victime d'âge scolaire et un autobus scolaire sont presque toujours les mêmes. Le scénario de l'accident type a été décrit dans ces mots par le Comité interministériel sur le transport scolaire :

« En voulant traverser la chaussée, en passant devant l'autobus scolaire, un élève de la maternelle ou du premier cycle du primaire (5 à 9 ans), donc de petite taille, se fait écraser par le devant de l'autobus scolaire (le conducteur n'a pas vu la victime) lors du retour de l'école en fin d'après-midi »²³.

Suite au décès de la jeune Catherine Khouzam, un Comité interministériel a été mis sur pied, sur recommandation du coroner Simon Racine, afin d'étudier la problématique des enfants victimes d'accidents impliquant un autobus scolaire. Le comité a produit un rapport en août 1992, accompagné de recommandations s'adressant au gouvernement du Québec. Le rapport présentait le rôle des parents, la place des accompagnateurs, le recrutement ainsi que la formation des conducteurs et des personnes responsables des trajets, le type d'autobus utilisé, l'environnement (le trajet, l'embarquement et le débarquement) et ce, dans une perspective de santé publique.

Ces recommandations se devaient de prévoir des solutions à la problématique soulevée et possiblement une révision des lois et des règlements régissant le transport scolaire. Le rapport a mis en évidence que l'analyse seule des décès, ne fait que limiter l'importance du problème de sécurité et qu'il fallait aussi inclure les blessés (comme la

22 Société de l'Assurance automobile du Québec, Direction des études et analyses, Rapport de recherche, *Analyse des accidents reliés à l'autobus scolaire survenus au Québec de 1982 à 1986*, juin 1987, p. 31.

Société de l'Assurance automobile du Québec, Direction des études et analyses, *Victimes d'accidents d'autobus scolaires en période scolaire, Étude de cas, 1982 - 1991*, juin 1992.

23 Gouvernement du Québec, *Rapport du Comité interministériel sur le transport scolaire*, 31 août 1992, p. 32.

plupart du temps pour ce type d'accident). Les actions menées spécifiquement par le Ministère s'inscrivent à la suite des recommandations de ce comité, auxquelles il adhérerait et qui représente la position gouvernementale en matière de sécurité dans le transport scolaire.

En novembre 1992, la même approche fut soumise au coroner Bouliane lors de son enquête²⁴. La sécurité publique fut considérée au premier plan dans l'enquête qui touchait la sécurité dans le transport scolaire. La formulation de recommandations prévoyant la réduction du problème à la source et le cas échéant, la révision de lois et règlements régissant le transport scolaire, fit également partie du rapport. L'enquête faisait suite à la mort tragique de deux élèves survenue à deux endroits différents au Québec. L'analyse porte sur l'hypothèse que les blessures et les décès dus au transport par autobus scolaire sont évitables.

Douze recommandations avec mesures ressortent de cette enquête. Lors d'une conférence de presse du 9 novembre 1992, le MTQ fait part publiquement de sa position²⁵. Le Ministre a alors tenu de souligner la présence et la compétence de différents partenaires dans la prévention des accidents, la responsabilisation accrue des commissions scolaires dans le service qu'elles offrent et qui est adapté aux réalités locales. Relativement au matériel et accessoires, ces derniers devaient d'abord répondre à toutes les exigences, quant à la sécurité ainsi qu'à un coût présentant le meilleur rapport coût/efficacité. C'est le cas entre autres, des autobus à nez plat, des bras d'éloignement, de la prolongation de la durée de vie des autobus de classe spéciale de permis, de la durée des contrats reportés à cinq ans, de l'élimination des traverses de rue, du coût du transport du midi, etc.

En novembre 1995, le Protecteur du citoyen dépose un rapport en réaction à la réponse du MTQ, de novembre 1992, aux recommandations formulées par le coroner Bouliane en matière de sécurité dans le transport scolaire²⁶.

Le rapport du Protecteur du citoyen conclut, tout comme l'enquête du coroner Bouliane, qu'il n'y a pas, dans les principales organisations concernées par le transport scolaire, de direction structurée en matière de problèmes de sécurité. Sans compromettre la décentralisation amorcée en terme de responsabilisation, un responsable, en l'occurrence le MTQ, devrait selon l'auteur être mandaté officiellement comme autorité pour la sécurité dans le transport scolaire (définition des orientations et des responsabilités). Il ajoute également que la notion de sécurité, dans la législation actuelle, porte davantage sur la sécurité du véhicule que sur l'environnement physique des enfants et sur le comportement des responsables du transport scolaire.

24 Bouchard, Françoise, *Enquête du coroner sur le transport scolaire. Point de vue de la santé publique*. Repris par le rapport d'enquête du coroner Marc-André Bouliane, 8 pages.

25 Gouvernement du Québec, Ministère des Transports, *Notes du discours sur la sécurité dans le transport scolaire*, 9 novembre 1992.

26 Le Protecteur du citoyen, *Les enfants d'abord, Rapport sur la sécurité du transport scolaire*, Protecteur du citoyen, novembre 1995, 91 pages.

Le rapport adresse au MTQ vingt recommandations, inspirées de la base des principes du Comité interministériel de 1991 et l'enquête du coroner Bouliane de 1992. Il propose aussi que le Ministère soit le responsable unique de la coordination des intervenants et de la concertation du milieu en matière de sécurité en transport scolaire.

En préréponse aux recommandations du rapport du Protecteur du citoyen, le MTQ produit en fin de 1996, un bilan des actions entreprises entre 1990 et 1996 relativement à la sécurité²⁷. Ce rapport reprend dans une perspective de santé publique, le niveau d'avancement des actions et des mesures de prévention de sécurité en transport scolaire soit : les trajets, l'accompagnement, les types d'autobus et les équipements, la formation des conducteurs et des élèves ainsi que l'information.

En conclusion, suite au dépôt du rapport du Protecteur du citoyen en novembre 1995, le rapport cite la création par le Ministère en février 1996, d'un comité interministériel réunissant les ministères de l'Éducation, de la Sécurité publique, des Transports et de la Société de l'assurance automobile du Québec. Le 30 octobre 1997, ce comité remettait au Protecteur du citoyen, la position du Ministère face à ses recommandations sur la sécurité dans le transport scolaire²⁸. La réponse du Comité interministériel a permis de clarifier la situation à propos des demandes du protecteur du citoyen :

- En conclusion aux études sur la sécurité des autobus à nez plat :

Le Ministère indique qu'il faut attendre les résultats des tests spécifiques de destruction qui sont du ressort du gouvernement fédéral. Or, Transports Canada n'a pas encore procédé à ces tests.

- Le Ministère a modifié le *Règlement sur les véhicules automobiles affectés au transport des écoliers* par le *Règlement sur les véhicules routiers affectés au transport des élèves*, qui vise à ce que tout nouveau véhicule produit après le 1^{er} juillet 1997, soit muni d'au moins deux miroirs à l'avant et détermine l'étendue des zones obligatoirement visibles pour le conducteur. Ce règlement permet également l'usage du bras d'éloignement à l'avant et l'usage du feu clignotant jaune intermittent.
- Des règles minimales de sécurité doivent être incluses dans la *Loi sur les transports* à propos des trajets, des traverses d'élèves et des points d'embarquement et de débarquement :

Le Ministère indique qu'il y a déjà des règles minimales en transport scolaire dans le *Code de la sécurité routière* et le *Règlement sur les véhicules routiers affectés au transport des élèves*. Quant à formuler des règles spécifiques en regard de la

27 Gouvernement du Québec, Ministère des Transports, Direction du transport terrestre des personnes, *La sécurité dans le transport scolaire, Bilan des actions du ministère des Transports du Québec 1990 - 1996*, décembre 1996, 10 pages.

28 Gouvernement du Québec, Ministère des Transports, *Position du ministère des Transports relative aux recommandations du Protecteur du Citoyen sur la sécurité dans le transport scolaire « Les enfants d'abord »*, 30 octobre 1997, 9 pages.

demande, une politique sur la sécurité serait mieux appropriée et déjà, d'après une enquête de 1993, nombres de commissions scolaires possèdent une telle politique. Toutefois, une mise à jour s'impose. Elle devra attendre la fin du processus de fusion des commissions scolaires.

- Obligation pour les contrats d'inclure une clause de résiliation en cas de non-respect des règles minimales de sécurité :

Le Ministère croit préférable de passer par la formation continue et les campagnes publicitaires de sécurité. Les transporteurs, par les liens qui les unissent aux commissions scolaires, sont déjà tenus de se conformer aux clauses particulières relatives à la sécurité et au respect des lois et règlements en vigueur.

- Maintien des exigences actuelles concernant le certificat de compétence « métier unique » :

À cette recommandation, le Ministère réplique que le *Règlement sur la formation des conducteurs d'autobus et de minibus affectés au transport des écoliers*, encadre cette activité depuis 1995. Le certificat est accordé après la réussite d'un cours de 15 heures et est valide pour 3 ans. Après quoi, il est renouvelé si le titulaire suit un cours de rappel d'une durée de 6 heures. Ces exigences sont valables jusqu'en 2001. Les membres du comité aviseur se pencheront alors sur les exigences à long terme en matière de formation de base.

- Législation concernant l'élimination des traverses d'élèves ou l'obligation de la présence de brigadiers sur ces trajets ou celle d'un chauffeur accompagnateur :

Le Ministère précise, que l'organisation du transport scolaire appartient aux commissions scolaires et que celles-ci sont plus aptes à s'adapter aux conditions locales. Depuis 1990, beaucoup de traverses ont été éliminées et d'autres le seront prochainement. Par ailleurs, le *Règlement sur les véhicules routiers affectés au transport des élèves* prévoit depuis juillet 1997, l'ajout d'un miroir supplémentaire à l'avant du véhicule. Ce règlement interdit toutefois qu'un conducteur quitte son véhicule sauf dans le cas d'une assistance à un élève handicapé.

- Maintien du mode actuel de financement du transport scolaire :

Le Ministère considère que cette question relève des orientations politiques du gouvernement.

- Les surplus réalisés par les commissions scolaires à même le financement du transport scolaire ne doivent pas aller au détriment de la sécurité des élèves :

Le Ministère précise que les commissions scolaires ont beaucoup apporté à la sécurité par l'élaboration de politiques sur la sécurité du transport scolaire. Cependant avec la réforme de 1982-1983, il serait difficile d'appliquer un lien nécessaire étant donné que le lien entre financement et sécurité n'est pas toujours évident.

- Cours de formation sur la sécurité routière destiné aux enfants de 5 à 8 ans rendu obligatoire par le MEQ et échelonné sur l'année :

Le Ministère indique que ces recommandations seront considérées dans la réforme de l'enseignement qui affecte les régimes pédagogiques, les structures et le rôle des écoles. Quant à la part de la SAAQ, celle-ci a toujours eu le transport scolaire dans sa programmation auprès des jeunes en milieu scolaire. Le programme "Le carrousel de la sécurité" en est un exemple.

- Désignation d'un régisseur avec horaire de travail et subordination de celui-ci à un directeur général :

Le Ministère mentionne qu'avec le nouveau découpage des commissions scolaires de 1998, on prévoit qu'un certain nombre de régisseurs seront à temps plein. Ceux-ci devront s'impliquer davantage dans tous les dossiers relatifs au transport et à la sécurité, ce qui devrait corriger la situation prévalant depuis la politique d'intégration des commissions scolaires au début 1990.

- Les mêmes règles de sécurité doivent s'appliquer pour le transport du midi :

Le Ministère répond que les lois et règlements doivent être respectés, quelle que soit l'autorité organisatrice de transport. Le *Code de la sécurité routière*, le *Règlement sur les véhicules routiers affectés au transport des élèves*, les politiques des commissions scolaires en matière de sécurité et le cours « Un métier unique » suivi par les conducteurs d'autobus ne font aucune nuance, ni relâchement quant aux types de transport (techniques d'embarquement et de débarquement, zones dangereuses, etc). Les partenaires impliqués doivent saisir l'ampleur du problème avant d'engager quelque modification législative que ce soit.

- La SAAQ doit multiplier les campagnes de publicité sur les dangers et les conséquences du dépassement d'autobus arrêtés avec feux clignotants allumés :

Le Ministère précise que la SAAQ est déjà impliquée dans la fourniture de matériel de toute sorte destinée aux élèves, parents et automobilistes lors de la campagne annuelle de sécurité. Cette campagne a été déplacée à la fin de janvier afin de tenir compte des risques plus élevés d'accidents en hiver et d'étaler les efforts de publicité par les commissions scolaires, les corps policiers et les transporteurs qui débutent dès la rentrée. Il y a également les programmes de sécurité dans les écoles, les

semaines thématiques, les opérations policières ciblées et le rôle quotidien des corps policiers dans la surveillance des automobilistes.

- La Sûreté du Québec (SQ) devra porter une attention particulière à la surveillance des dépassements. L'adoption par les corps policiers municipaux, des politiques de la SQ relatives à la surveillance des autobus scolaires et la circulation routière qui l'entourent :

Le Ministère précise que la sécurité des écoliers fait partie des activités journalières du policier qu'ils travaillent avec les commissions scolaires à planifier les activités, à déterminer les zones dangereuses, à analyser les plaintes des conducteurs, des parents, des commissions scolaires et à rencontrer les élèves.

- Une plus grande participation de la Fédération des comités de parents dans la poursuite des campagnes d'information auprès des parents; une plus grande représentation des parents au sein du comité consultatif de transport et mandat spécifique du comité consultatif concernant la sécurité routière :

Le Ministère indique que le MEQ a convenu avec la Fédération, qu'elle prendrait une part plus active au groupe de travail visant la planification et l'organisation de la campagne annuelle de sécurité, et qu'elle pourrait présenter des projets. Quant à une part plus active des parents, étant déjà très présents en milieu scolaire, il n'en tient qu'à eux de prendre la place allouée par les différentes législations. Quant au mandat spécifique sur la sécurité routière au comité consultatif, la sécurité est déjà couverte par les sujets du comité. Il est toutefois possible lors de révision du *Règlement sur le transport des élèves*, d'ajouter une disposition plus explicite sur la sécurité du transport scolaire.

5.0 CONCLUSION

En 1997, la décision gouvernementale de transférer le financement du transport scolaire vers le ministère de l'Éducation pour l'année 1998, ainsi que les coupures budgétaires additionnelles du transport que les commissions scolaires devront encaisser auront certes des répercussions quant à la mission en sécurité des différents partenaires et celle du ministère des Transports du Québec.

En demeurant titulaire des lois et règlements touchant la sécurité dans le transport scolaire, le Ministère devrait rapatrier les articles 31.1 et 31.2 du *Règlement sur le transport des élèves* inclus au *Règlement sur les véhicules routiers affectés au transport des élèves*. Cet article concerne l'âge maximum des véhicules affectés au transport des élèves à 12 ans. Toutefois, l'âge du véhicule n'est pas tributaire de la sécurité.

Par ailleurs, le Ministère devrait poursuivre l'adoption de lois et de règlements en sécurité, faire la promotion de l'adoption de mesures efficaces visant l'élimination de problèmes menaçant la sécurité des élèves. Il est aussi prioritaire que le Ministère assure la concertation entre tous les acteurs du transport scolaire et que toutes nouvelles législation et réglementation respectent les rôles de chacun.

Le nombre élevé d'accès représente la principale problématique attribuable à la diminution de la fluidité et à la baisse du niveau de sécurité routière. Il est la cause d'un grand nombre de conflit sur la route et accentue les situations problématiques du transport scolaire. De toute évidence, une meilleure planification et une gestion adéquate des accès pourraient diminuer les situations problématiques.

Selon les commissions scolaires, afin d'améliorer la sécurité aux arrêts, les autobus scolaires devraient être munis de feux intermittents jaunes, adjacents aux feux rouges des autobus. Ces feux ont pour fonction de signaler l'arrêt prochain de l'autobus et par le fait même, de la mise en marche des feux intermittents rouges. Bien que ce système ne soit pas ou peu utilisé présentement au Québec, il semblerait que l'installation de ces feux comportent des avantages certains en terme de visibilité.

Enfin, dans le but de conscientiser les automobilistes sur les dangers pour la sécurité des écoliers, il serait peut être opportun de mettre sur pied des campagnes de sensibilisation auprès des automobilistes. Celle-ci pourrait mettre l'accent sur le respect de la réglementation en vigueur. Les manœuvres dangereuses effectuées par les automobilistes pour éviter ou dépasser les autobus scolaires pourraient également faire partie d'une telle campagne.

LEXIQUE

Accès

Fait référence aux entrées résidentielles, commerciales et industrielles ainsi qu'aux carrefours routiers qui permettent aux véhicules routiers d'accéder et de quitter la route.

Distance de visibilité

La visibilité est la distance maximale à laquelle le conducteur peut apercevoir un point situé à une certaine hauteur de la chaussée.

Distance de visibilité à l'arrêt

Constitue la distance nécessaire au conducteur d'un véhicule roulant à une vitesse donnée pour s'immobiliser.

BIBLIOGRAPHIE

Bouchard, Françoise, *Enquête du coroner sur le transport scolaire. Point de vue de la santé publique*. Repris par le rapport d'enquête du coroner Marc-André Bouliane, 8 pages.

Gouvernement du Québec, Ministère des Transports, Direction du transport terrestre des personnes, *La sécurité dans le transport scolaire, Bilan des actions du ministère des Transports du Québec 1990 - 1996*, décembre 1996, 10 pages.

Gouvernement du Québec, Ministère des Transports, *Notes du discours sur la sécurité dans le transport scolaire*, 9 novembre 1992.

Gouvernement du Québec, Ministère des Transports, *Position du ministère des Transports relative aux recommandations du Protecteur du Citoyen sur la sécurité dans le transport scolaire "Les enfants d'abord"*, 30 octobre 1997, 9 pages.

Gouvernement du Québec, *Rapport du Comité interministériel sur le transport scolaire*, 1992, 52 pages.

Gouvernement du Québec, Ministère des Transports, *Répertoire Statistique – Transport scolaire*, 1990 - 1991 et 1995 - 1996.

Le Protecteur du citoyen, *Les enfants d'abord, Rapport sur la sécurité du transport scolaire*, Protecteur du citoyen, novembre 1995, 91 pages.

Société de l'assurance automobile du Québec, *Dossier statistique, Bilan 1994 et Bilan 1996, Accidents, parc automobile, permis de conduire*.

ANNEXE 1

LOCALISATION DES PANNEAUX DE SIGNAL AVANCE
D'ARRET D'AUTOBUS SCOLAIRES SUR LE RESEAU DU MTQ
(Voir carte 1 en pochette)

TABLEAU 1A

LOCALISATION DES PANNEAUX DE SIGNAL AVANCE D'ARRÊT D'AUTOBUS SCOLAIRES SUR LE RESEAU DU MTQ - MRC DE ROUYN-NORANDA

Numéro	Route–tronçon-section	Chaînage	Localisation
1	101-03-122	2+380	Évain
2	101-03-122	2+777	Évain
3	101-03-122	3+270	Évain
4	101-03-122	3+475	Évain
5	101-03-122	8+000	Évain
6	101-03-140	0+300	Rouyn-Noranda
7	101-04-033	0+800	D'Alembert
8	101-04-033	1+230	D'Alembert
9	101-04-033	2+010	D'Alembert
10	101-04-033	2+900	D'Alembert
11	101-04-033	4+200	D'Alembert
12	101-04-033	4+800	D'Alembert
13	101-04-033	5+300	D'Alembert
14	101-04-033	11+200	D'Alembert
15	101-04-033	11+200	D'Alembert
16	101-04-040	1+400	Destor
17	101-04-040	2+400	Destor
18	101-04-040	4+600	Destor
19	117-09-070	11+700	McWatters
20	117-09-093	0+140	McWatters
21	117-09-093	8+400	McWatters
22	117-09-093	9+300	McWatters
23	117-09-093	10+546	McWatters
24	117-09-093	11+400	McWatters
25	391-02-061	5+600	Beaudry
26	391-02-061	7+500	Beaudry
27	391-02-061	8+000	Beaudry
28	391-02-061	9+500	Beaudry
29	391-02-061	10+150	Beaudry
30	391-02-083	0+500	Évain
31	391-02-090	0+375	Rouyn-Noranda
32	391-02-090	2+350	Rouyn-Noranda
33	22380-01-020	2+300	Secteur Granada
34	22380-01-020	2+900	Secteur Granada
35	22380-01-020	3+300	Secteur Granada

Numéro	Route–tronçon-section	Chaînage	Localisation
36	22410-02-000	2+100	Secteur Granada
37	22410-02-000	5+720	Secteur Granada
38	22410-02-000	6+300	Secteur Granada
39	22410-03-000	1+100	McWatters
40	22240-02-000	1+110	McWatters
41	21220-01-000	4+200	Destor
42	21220-01-000	5+270	Destor
43	21220-01-000	5+300	Destor
44	21220-01-000	5+960	Destor
45	21910-01-000	0+500	D'Alembert
46	21910-01-000	1+050	D'Alembert
47	21910-01-000	1+700	D'Alembert
48	21910-01-000	2+100	D'Alembert
49	21910-02-000	0+340	Cléricy
50	21910-02-000	1+510	Cléricy
51	21910-02-000	2+900	Cléricy
52	21910-02-000	3+800	Cléricy
53	21910-02-000	5+100	Cléricy
54	21910-02-000	6+000	Cléricy
55	21910-02-000	11+450	Cléricy
56	21910-03-000	5+510	Mont-Brun
57	21910-03-000	8+400	Mont-Brun

Source : Centre de services de Rouyn-Noranda, mai 1997

TABLEAU 2A

LOCALISATION DES PANNEAUX DE SIGNAL AVANCE D'ARRET D'AUTOBUS SCOLAIRES SUR LE RESEAU DU MTQ – MRC DE VALLEE-DE-L'OR

Numéro	Route–tronçon-section	Chaînage	Localisation
58	111-01-032	1+758	Vassan
59	111-01-032	5+940	Vassan
60	111-01-032	6+425	Vassan
61	113-01-030	5+050	Senneterre
62	117-08-194	4+300	Rivière-Héva
63	117-08-194	5+100	Rivière-Héva
64	117-08-194	11+150	Rivière-Héva
65	117-08-194	11+965	Rivière-Héva
66	117-08-194	13+180	Rivière-Héva
67	117-08-194	14+100	Rivière-Héva
68	397-01-040	2+150	Val-Senneville

Source : Centre de services de Val-d'Or, mai 1997.

TABLEAU 3A

LOCALISATION DES PANNEAUX DE SIGNAL AVANCE D'ARRET D'AUTOBUS SCOLAIRES SUR LE RESEAU DU MTQ - MRC D'ABITIBI

Numéro	Route–tronçon-section	Chaînage	Localisation
69	109-01-041	6+800	LaMotte
70	109-01-060	2+550	St-Mathieu-d'Harricana
71	109-01-070	3+200	Amos
72	109-02-011	4+468	Amos
73	109-02-030	2+350	St-Félix-de-Dalquier
74	111-02-010	2+960	Amos
75	111-02-020	0+300	Trécesson
76	386-02-015	1+308	Barraute
77	395-01-060	2+578	Amos
78	395-01-030	11-071	Preissac

Source : Centre de services d'Amos, juin 1997.

TABLEAU 4A

LOCALISATION DES PANNEAUX DE SIGNAL AVANCE D'ARRET D'AUTOBUS SCOLAIRES SUR LE RESEAU DU MTQ - MRC DE TÉMISCAMINGUE

Numéro	Route-tronçon-section	Chaînage	Localisation
79	101-01-020	7+800	Témiscaming
80	101-01-050	5+260	Laniel
81	101-01-070	3+900	St-Édouard-de-Fabre
82	101-01-070	2+800	St-Édouard-de-Fabre
83	101-01-080	3+960	Duhamel-Ouest
84	101-01-080	4+250	Duhamel-Ouest
85	101-02-021	7+800	Duhamel-Ouest
86	101-02-030	7+400	St-Bruno-de-Guigues
87	101-02-030	8+500	St-Bruno-de-Guigues
88	101-03-020	2+400	Nédelec
89	382-01-090	7+850	Fugèreville
90	382-01-090	8+150	Fugèreville
91	382-01-100	5+600	Latulipe
92	391-01-020	7+100	Béarn
93	22608-02-000	5+900	Kipawa
94	22608-02-000	2+450	Kipawa
95	23520-01-000	0+950	Duhamel-Ouest
96	22890-02-000	1+000	Moffet

Source : Centre de services de Ville-Marie, mai 1997.

TABLEAU 5A

LOCALISATION DES PANNEAUX DE SIGNAL AVANCE D'ARRET D'AUTOBUS SCOLAIRES SUR LE RESEAU DU MTQ - MRC D'ABITIBI-OUEST

Numéro	Route-tronçon-section	Chaînage	Localisation
97	21573-04-000	3+552	Chazel
98	393-02-030	2+423	Clermont
99	393-02-050	0+105	Clermont
100	21390-02-020	0+859	Clerval
101	393-01-080	1+593	Colombourg
102	21580-02-000	0+724	DesMéloizes
103	388-01-020	7+440	Duparquet
104	21300-03-000	6+325	Gallichan
105	21300-03-000	5+564	Gallichan
106	111-02-160	0+642	La Sarre
107	20470-01-000	1+757	Laferté
108	20780-03-000	0+118	Languedoc
109	111-02-110	1+960	Macamic
110	21390-03-000	6+016	Ste-Hélène-de-Mancebourg
111	21390-03-000	2+016	Ste-Hélène-de-Mancebourg
112	390-01-010	0+808	Palmarolle
113	393-01-070	4+075	Palmarolle
114	390-01-030	1+192	Poularies
115	390-01-030	3+127	Poularies
116	393-01-040	1+673	Rapide-Dansez
117	111-02-090	1+088	Taschereau
118	111-02-090	0+155	Taschereau
119	390-01-040	7+416	Taschereau

Source : Centre de services de Macamic, mai 1998.

COMMENTAIRES DU GROUPE TEMOIN

**Rencontre du groupe témoin sur l'étude
« Sécurité en transport scolaire »
du 20 septembre 1999**

Salle de conférence du CRDAT, 170, avenue Principale, bureau 102, Rouyn-Noranda.

Les personnes suivantes étaient présentes lors de la rencontre

M. Ghislain Blanchet	Sûreté du Québec
M. Gilles Côté	MRC d'Abitibi-Ouest
M. Jocelyn Côté	Sûreté du Québec
M. Roger Duhaime	Fédération des Comités de parents, Commission scolaire de l'Or-et-des-Bois
M. Florent Gauvreau	Commission scolaire de Rouyn-Noranda
M ^{me} Lili Germain	Conseil régional de développement de l'Abitibi-Témiscamingue
M. Jean Iracà	Service des inventaires et plan, Ministère des Transports (MTQ)
M. Claude Lacasse	Office des personnes handicapées
M ^{me} Nathalie Leblanc	Service des inventaires et plan, Ministère des Transports (MTQ)
M. Jacques Letarte	Commission scolaire du Lac Abitibi
M. Denis Loisel	Commission scolaire du Lac Témiscamingue
M. Pierre Maheux	Autobus Maheux
M. Martin Roberge	Sécurité publique de Val-d'Or
M ^{me} Jocelyne Sauriol	Direction régionale du Ministère de l'Éducation du Québec

Le ministère des Transports remercie les participants du groupe témoin pour leurs commentaires et suggestions formulés lors de cette rencontre. Occasionnellement, nous avons aussi recueilli les commentaires et suggestions de personnes externes au groupe témoin. L'intégration de l'ensemble des commentaires et suggestions à la version finale de l'étude technique a permis d'en bonifier le contenu.

Les éléments qui n'ont pu être intégrés à la présente étude seront utiles dans le cadre d'études ultérieures et, tout comme les éléments intégrés, ils pourraient influencer le Ministère et ses partenaires pour l'élaboration du diagnostic préalable à la proposition de plan de transport. Afin de les garder en mémoire, un sommaire de ceux-ci a été réalisé.

Commentaires ou suggestions issus du groupe témoin, non intégrés au document

- Les participants souhaitent la mise en place d'un mécanisme de circulation des informations concernant les accidents. Par exemple, une table régionale en sécurité routière, volet transport scolaire pourrait être créée. Il existe bien une mécanique mise en place par la Sûreté du Québec, mais elle se situe dans un cadre plus général de sécurité.
- On constate un manque d'information puisqu'il n'y a pas de normes concernant les arrêts d'autobus.
- Il y a pertinence de faire des distinctions dans les rapports d'accidents si les blessés sont des enfants liés au monde scolaire et non pas des personnes externes au milieu scolaire, ce qui n'est pas le cas actuellement.
- Il y a un problème de dépassement dans le milieu rural, sur les routes achalandées, ce qui entraîne un problème de fluidité de circulation.
- Les actions prises par les commissions scolaires sont passées sous silence dans l'étude. Par exemple, les commissions scolaires ne font plus traverser la route aux enfants en bas âge.
- Certains participants au groupe témoin soulignent qu'il existe une problématique de transport lourd sur certaines routes (ex. : présence de nombreux véhicules lourds circulant à grande vitesse créant un sentiment d'insécurité chez les chauffeurs d'autobus scolaires).
- Il est suggérer de regrouper les élèves afin de limiter le nombre d'arrêts. Des échanges autour de cette proposition font naître quelques inquiétudes comme par exemple : il n'est pas sécuritaire de demander à de jeunes élèves de marcher en bordure de la route, notamment en période hivernale où l'accumulation de neige diminue le corridor de marche.
- Certains participants suggèrent de limiter l'étalement urbain. Le contrôle des arrêts fréquents d'autobus sur les routes est un problème majeur. Il faudrait faire en sorte que des règles soient plus rigides et encadrer par des lois plus directives afin de limiter les développements avec accès direct à la route.
- Les phares des autobus scolaires ne sont pas assez lumineux, il en résulte une visibilité insuffisante pour les autres usagers de la routes.
- Uniformiser l'équipement des véhicules. Par exemple, présence de feux jaunes intermittents et bras d'arrêt.

- Un participant propose de réduire les limites de vitesse aux heures où le transport scolaire s'effectue. D'autres participants se questionnent sur l'applicabilité d'une telle réglementation.
- Compte tenu du salaire peu élevé, il y a des difficultés de rétention et de recrutement de personnel au niveau des conducteurs de véhicules scolaires.
- Les enfants fréquentant le préscolaire et le 1^{er} cycle du primaire devraient systématiquement être sensibilisés aux règles de sécurité à chaque début d'année scolaire.

