



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 136 • 1^{re} SESSION • 42^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le jeudi 4 avril 2019

Présidente

L'honorable Judy A. Sgro

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

Le jeudi 4 avril 2019

• (1100)

[Traduction]

La présidente (L'hon. Judy A. Sgro (Humber River—Black Creek, Lib.)): Je déclare la réunion du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités ouverte. Conformément au paragraphe 108(2) du Règlement, nous étudions la sécurité des passagers d'autobus.

Je suis heureuse d'accueillir nos témoins du ministère des Transports. Kevin Brosseau est sous-ministre adjoint, Sécurité et sûreté. Merci d'être de nouveau parmi nous.

Nous accueillons aussi Michael DeJong, directeur général des programmes multimodaux et de la sécurité routière.

Monsieur Brosseau, je vous cède la parole pour cinq minutes, s'il vous plaît. Les membres du Comité auront ainsi amplement le temps de poser des questions.

M. Kevin Brosseau (sous-ministre adjoint, Sécurité et sûreté, ministère des Transports): Merci, madame la présidente et mesdames et messieurs de m'avoir donné l'occasion de discuter des initiatives de Transports Canada visant à améliorer la sécurité des passagers d'autobus.

Tel que mentionné, je suis accompagné aujourd'hui de Michael DeJong, le directeur général de l'unité multimodale et de la sécurité routière.

[Français]

D'entrée de jeu, j'aimerais souligner que Transports Canada n'hésitera pas à prendre toutes les mesures nécessaires pour protéger les Canadiens sur nos routes. L'importance de cet engagement a été soulignée à la suite de la collision de janvier 2019 impliquant un autobus de transport en commun à Ottawa et dans le contexte de la tragédie de Humboldt survenue en 2018.

[Traduction]

Mes pensées et mes prières accompagnent toujours ces familles tandis que nous approchons du premier anniversaire de cette tragédie.

Le ministre des Transports a soulevé cette importante question auprès du Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière lors de la réunion du 21 janvier 2019, afin de prendre des mesures pour renforcer la sécurité des autobus de passagers. Par conséquent, les ministres ont convenu de confier aux fonctionnaires une série de mesures visant à renforcer la sécurité des passagers des autobus à savoir l'élaboration d'une norme nationale sur la formation initiale des conducteurs de véhicules commerciaux, y compris les conducteurs d'autobus d'ici janvier 2020 et la mise au point d'une norme technique pour les dispositifs d'enregistrement électronique des données d'ici ce printemps, une technologie qui aidera à faire le suivi des heures de travail des conducteurs

commerciaux, comme les conducteurs d'autocars, afin de réduire le risque de fatigue.

La sécurité des autobus de passagers au Canada est une responsabilité partagée entre tous les ordres de gouvernement et les exploitants d'autobus. Transports Canada établit des exigences de sécurité particulières énoncées dans les Normes de sécurité des véhicules automobiles du Canada, comme les systèmes de freinage et les exigences relatives aux sorties de secours. Les provinces et les territoires veillent à la sécurité et prescrivent les règles de la route, comme les limites de vitesse et l'immatriculation des véhicules.

[Français]

Transports Canada travaille en étroite collaboration avec les provinces et les territoires ainsi qu'avec des partenaires clés afin de promouvoir une approche nationale cohérente à l'égard de ces questions.

[Traduction]

Cette approche coordonnée de la sécurité des autobus de passagers comprend des efforts concertés pour donner suite aux recommandations du Bureau de la sécurité des transports découlant d'une collision entre un train de VIA Rail et un autobus de OC Transpo en 2013. Les statistiques tirées de la Base nationale de données sur les collisions montrent que le comportement des conducteurs est le principal facteur contributif des collisions mortelles au pays, les excès de vitesse comptant pour 23 %, la distraction, pour 22 % et l'affaiblissement des facultés, pour 19 %.

Les efforts de Transports Canada pour améliorer la sécurité des autobus commerciaux s'étendent au-delà de la structure de l'autobus. Plus précisément, le ministère adopte une approche globale à plusieurs volets de la sécurité des autobus de passagers commerciaux qui prévoit des efforts au chapitre de la résistance à l'impact des structures, à l'évitement des accidents, aux facteurs humains et aux autres utilisateurs de la route, qui sont vulnérables. Par exemple, en février 2019, le ministère a publié des lignes directrices détaillées visant à réduire le risque de distraction des conducteurs par rapport aux affichages à bord des véhicules.

Nous avons aussi procédé à une étude des données sur les accidents dans les grands centres urbains, en vue d'aider à l'élaboration éventuelle d'une norme sur la résistance à l'impact. Nous avons également travaillé en collaboration avec l'industrie pour élaborer un plan de recherche exhaustif en vue d'examiner de nouvelles technologies qui visent à protéger les passagers des autobus en cas de collision. Reconnaissant que l'évitement des collisions est la clé pour sauver des vies, le ministère a publié un règlement en juin 2017 pour rendre obligatoire le contrôle électronique de la stabilité des véhicules lourds, comme les autocars et les autobus scolaires, ce qui améliorera le contrôle du conducteur et aidera à prévenir les renversements.

Ces efforts ont été renforcés en juillet 2018, lorsque le ministère a publié un règlement rendant obligatoire le port de la ceinture de sécurité dans les autocars qui circulent sur l'autoroute. Dans le cadre de cette initiative réglementaire, Transports Canada a également introduit des exigences techniques de fabrication pour les exploitants d'autobus scolaires qui choisissent d'installer des ceintures de sécurité dans leurs autobus. Reconnaisant que la technologie évolue et que nous ne pouvons jamais être trop en sécurité, Transports Canada est toujours à la recherche de moyens d'améliorer la sécurité routière. En outre, nous travaillons en collaboration avec nos partenaires pour jeter un regard neuf sur les mesures existantes et éventuelles visant à renforcer davantage la sécurité des autobus scolaires, en mettant l'accent sur la ceinture de sécurité. En particulier, nous avons mis sur pied un groupe de travail spécialisé réunissant des représentants des gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux ainsi que des associations de sécurité, des fabricants, des exploitants et des représentants des conseils scolaires pour examiner les normes et le fonctionnement des autobus scolaires, à l'intérieur et à l'extérieur des autobus.

[Français]

La sécurité de tous les usagers de la route demeure une priorité absolue pour Transports Canada, et le ministère s'engage fermement à continuer de travailler avec ses principaux partenaires afin de maintenir son élan dans ce domaine.

[Traduction]

Merci, madame la présidente.

[Français]

Merci à tous.

[Traduction]

Nous avons hâte de répondre à vos questions.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Brosseau.

Nous allons maintenant passer à Mme Block.

Mme Kelly Block (Sentier Carlton—Eagle Creek, PCC): Merci beaucoup, madame la présidente.

Je tiens à souhaiter la bienvenue aux témoins qui sont là aujourd'hui. J'ai bien aimé l'exposé présenté par le BST mardi et je comprends bien sûr les rôles différents que vous jouez, au sein de Transports Canada, comparativement à ceux du BST.

Je veux revenir sur une étude qui a été réalisée en 1984 et vous poser quelques questions à ce sujet. Comme nous le savons tous, à l'automne, l'émission *The Fifth Estate* de CBC a fait une déclaration ou un reportage sur l'enjeu des ceintures de sécurité dans les autobus scolaires, et cela a généré beaucoup de préoccupations et de discussions. Les journalistes ont mentionné une étude de 1984 réalisée par Transports Canada, une étude qui avait suscité pas mal d'intérêt à l'époque. Je me demande si, vu tous les changements technologiques qui se sont produits dans les véhicules, les constatations du rapport restent valides.

• (1105)

M. Kevin Brosseau: Avant de répondre à la question relativement à l'étude de 1984, et, le moment venu, je vais laisser mon collègue répondre puisqu'il connaît très bien ces données, je tiens à dire que nous savons que les ceintures de sécurité offrent un niveau de sécurité supplémentaire. Les autobus scolaires, qui sont construits de façon très robuste, possèdent un certain nombre de dispositifs de sécurité. En fait, ce sont les véhicules les plus sécuritaires sur la route en raison de tous ces dispositifs de sécurité. Nous savons que les ceintures de sécurité sont un aspect important dans tout ça. C'est la

raison pour laquelle le groupe de travail a été créé, pour réfléchir à la question des ceintures de sécurité dans les autobus scolaires. Nous allons réaliser un projet pilote dans la province de la Saskatchewan et au sein d'un district scolaire précis qui n'a pas encore été choisi. Nous pourrions mettre cette mesure en place, et installer des ceintures de sécurité dans les autobus scolaires de façon à cerner tous les principaux enjeux connexes.

Pour revenir à votre question initiale, je vais céder la parole à Michael, qui pourra vous parler plus particulièrement du rapport de 1984. Je suis désolé, c'était bien avant mon temps chez Transports Canada, alors c'est préférable pour moi de laisser Mike vous répondre.

M. Michael DeJong (directeur général, programmes multimodaux et de sécurité routière, ministère des Transports): Absolument. En ce qui a trait à l'étude de 1984, il y a eu, depuis, beaucoup de recherche sur la sécurité des autobus scolaires, des recherches qui ont maintenant été publiées sur le site Web de Transports Canada. Dans le cadre de l'étude de 1984, on avait réalisé une analyse de la littérature et présenté les résultats en plus de tenir des discussions avec les intervenants. On y résumait un programme d'essai de collisions faisant intervenir trois autobus scolaires en plus d'expliquer les résultats de ces essais et de souligner qu'il y avait un plus grand risque de blessure à la tête si des ceintures abdominales étaient installées.

Par la suite, pour répondre à votre question, il y a eu d'importantes percées technologiques et d'autres recherches qui ont mené à l'adoption de spécifications techniques dans le cadre de la réglementation des autobus scolaires présentée en juillet 2018. Ces spécifications techniques incluent une exigence, par exemple d'installer des ceintures de sécurité à trois points en plus de s'assurer que les sièges en question dans les autobus scolaires sont correctement et solidement fixés.

Mme Kelly Block: Je sais que la même enquête réalisée par *The Fifth Estate* mentionnait aussi une étude réalisée en 2010, soit il y a près de 10 ans. Je reconnais que plus de recherches ont été réalisées. Au bout du compte, faut-il réunir les constatations de ces différents rapports pour en faire ressortir les éléments pertinents ou faut-il tout recommencer à zéro et dire: « Non, nous allons tout recommencer du début? »

M. Michael DeJong: Vous avez tout à fait raison. Il faut regarder toutes les recherches réalisées au fil du temps. Nous avons examiné les recherches qui découlent du rapport de 1984, y compris un rapport de recherche interne intitulé « *Optimizing the Protection of School Bus Passengers* ». C'est un rapport de 2010 qui est maintenant accessible en anglais seulement sur le site Web du ministère.

Nous avons aussi examiné d'autres recherches, y compris un résumé de 2007 portant sur les études de collisions s'étant produites de 1995 à 2004. Nous avons examiné l'ensemble des recherches pour étayer l'élaboration des améliorations et des mises à jour des normes de sécurité des véhicules automobiles du Canada qui s'appliquent aux autobus scolaires.

Mme Kelly Block: Merci.

Très rapidement, je sais que le ministre, de pair avec ses homologues provinciaux, a annoncé la création d'un groupe de travail devant se pencher sur la question des ceintures de sécurité dans les autobus scolaires. Vous avez mentionné un projet pilote qui sera réalisé en Saskatchewan. Pouvez-vous nous dire rapidement quel est le mandat du groupe de travail?

M. Michael DeJong: Le groupe de travail a été créé par le conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière en janvier 2019. Son mandat est d'examiner les mesures de sécurité dans les autobus scolaires ou les mesures de sécurité potentielles dans ces autobus, à l'intérieur et à l'extérieur. Le mandat du groupe de travail consiste à cerner et à évaluer les mesures potentielles et à formuler des recommandations au conseil des ministres aux fins d'examen.

Mme Kelly Block: Merci.

La présidente: Merci beaucoup.

Monsieur Hardie.

M. Ken Hardie (Fleetwood—Port Kells, Lib.): Merci, madame la présidente.

Merci d'être là.

C'est un enjeu plus complexe que simplement se demander s'il faut installer des ceintures de sécurité et poser des ceintures sur les sièges. C'est l'idée que tout le monde a eue initialement. L'une des raisons pour lesquelles je voulais qu'on ait cette discussion, c'est que, à la lumière du temps que j'ai passé auprès de l'Insurance Corporation of British Columbia, qui a beaucoup investi dans les enjeux liés à la sécurité routière, je sais que ce n'est pas aussi simple.

Commençons par le groupe de travail et le projet en Saskatchewan. De quelle façon pouvez-vous envisager qu'on mettra à l'essai l'utilisation de ceintures de sécurité dans les autobus scolaires, vu le besoin, par exemple, de prévoir des sièges d'appoint pour les petits enfants de façon à s'assurer que la ceinture est bien placée? Ou y a-t-il de nouvelles technologies en matière de ceintures de sécurité qui permettent d'éliminer le besoin de tels bancs d'appoint dans les autobus scolaires?

• (1110)

M. Kevin Brosseau: Avant de céder la parole à Mike afin qu'il vous parle des technologies précises, j'aimerais préciser que vous avez tout à fait raison de dire que c'est un enjeu compliqué et complexe, lorsqu'on se rend compte que certains autobus scolaires transportent jusqu'à 70 enfants, des jeunes de la maternelle jusqu'à des jeunes qui sont essentiellement de taille adulte et qui sont en douzième année. J'ai grandi dans une région rurale de l'Alberta. Je sais ce que c'est que de prendre l'autobus. Pour s'assurer que de telles ceintures de sécurité sont sécuritaires, comme elles le sont dans nos véhicules, il faut les porter de façon appropriée. Il faut s'assurer qu'elles sont bien utilisées et reconnaître aussi le fait que les sièges doivent être assez solides pour pouvoir soutenir la ceinture de sécurité portée.

Mike, je vous cède la parole afin que vous puissiez parler des percées technologiques ou des normes techniques requises au moment d'ajuster les ceintures et de composer avec la différence de taille dont nous parlions.

M. Michael DeJong: Vous avez assurément cerné un certain nombre des considérations opérationnelles sur lesquelles le groupe de travail sur les autobus scolaires devra se pencher dans le cadre de son mandat. Comme Kevin l'a souligné, et comme vous l'avez aussi fait remarquer, la taille des enfants peut varier en raison des différents enfants qui prennent l'autobus scolaire; il peut y avoir des tout petits enfants qui ont besoin d'un siège d'appoint — ce qui resterait une exigence — ou des enfants qui fréquentent encore l'école, mais sont quasiment de taille adulte. Le fait de pouvoir tenir compte des divers ajustements et des considérations opérationnelles connexes est l'une des composantes clés de tout ça.

Le groupe de travail tient aussi compte d'un certain nombre d'autres facteurs qui rendent les choses plus complexes, comme le besoin de pouvoir détacher rapidement les ceintures en cas d'urgence ainsi que la possibilité de surveiller et de s'assurer que les ceintures de sécurité sont toujours bien portées par tous les occupants, et ce, en tout temps. Ce sont des considérations importantes liées à la sécurité dont il faut tenir compte pour s'assurer que l'utilisation des ceintures de sécurité ne compromet pas les autres caractéristiques de sécurité des autobus scolaires.

Le groupe de travail élabore des lignes directrices opérationnelles qui permettraient, potentiellement, de soutenir l'utilisation des ceintures de sécurité si c'est la direction que nous décidons d'emprunter.

M. Ken Hardie: Y a-t-il d'autres considérations? Par exemple, pour ce qui est de la conception des sièges, le dos rembourré du siège auquel les passagers font face dans un autobus scolaire — ou peu importe l'autobus, en fait — est là évidemment pour empêcher qu'une personne entre en contact avec quelque chose de très dur et de très dangereux en cas de collision frontale, parce que selon les règles de la physique, en cas d'accident, toutes les personnes dans un véhicule se déplacent vers le point d'impact. Dans les situations où des ceintures de sécurité sont utilisées — même dans les véhicules d'aujourd'hui —, un enjeu qui a été soulevé, c'est le coup de fouet cervical, soit vers l'avant, soit vers l'arrière ou encore latéralement, qui peut créer des lésions des tissus mous chez certaines personnes.

Y a-t-il certaines conceptions de sièges que vous envisagez et qui pourraient régler de tels problèmes, surtout pour ce qui est des chocs latéraux, ce qui peut assurément survenir en cas de collision?

M. Kevin Brosseau: Encore une fois, vous soulignez le niveau de complexité et, par conséquent, le besoin de réaliser un projet de recherche et un programme complet et bien pensé pour cerner ce qui pourrait être considéré comme les conséquences imprévues liées à une décision précise — par exemple, en ce qui concerne les sièges — et confirmer que les facteurs atténuants mis en place pour prévenir des blessures dans un scénario donné — par exemple, une collision arrière — n'exacerberont pas les problèmes associés à un autre type d'accident, comme une collision latérale. Cela inclut le besoin de renforcer les sièges pour installer une ceinture baudrier à trois points d'attache et un certain nombre d'autres facteurs différents. C'est en partie la raison pour laquelle il a fallu tant de temps pour que nous puissions enfin prendre une décision éclairée.

Mike. Je vais vous laisser en dire plus à ce sujet, sur cette question précise.

M. Michael DeJong: Absolument.

L'un des principaux éléments de recherche consiste à examiner les interactions entre les sièges compartimentés et les avantages potentiels en matière de sécurité associés aux ceintures de sécurité. Par « sièges compartimentés », on entend les sièges des autobus scolaires dont le dossier est haut et rembourré et qui sont placés très près les uns des autres pour absorber l'impact des étudiants en cas de collision, tout en aidant à disperser l'énergie dans l'ensemble du corps de façon à pouvoir réduire le risque de blessure.

Pour ce qui est de fixer les ceintures de sécurité aux sièges, certaines préoccupations ont été soulevées quant à savoir s'il fallait renforcer les sièges pour s'assurer que les ceintures de sécurité y sont bien fixées. Des recherches se poursuivent dans ce domaine. Un élément clé consiste à évaluer les avantages potentiels liés à la sécurité des ceintures de sécurité dans le contexte de la conception actuelle des sièges.

Une des Normes de sécurité des véhicules automobiles du Canada mentionne le besoin d'utiliser des sièges compartimentés. Transports Canada examine les conceptions de sièges de façon continue pour évaluer en permanence s'il y a des améliorations technologiques supplémentaires ou d'autres dispositifs de sécurité qu'on pourrait ajouter.

• (1115)

La présidente: Merci beaucoup.

Monsieur Aubin.

[Français]

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

Je remercie les invités d'être avec nous.

Sans aller jusqu'à parler d'un constat d'échec, si nous tenons cette étude aujourd'hui, c'est parce que nous devons à tout le moins considérer sérieusement qu'il faut en faire davantage. Certaines tragédies ont laissé des familles complètes dans le deuil et avec une vie plus difficile à vivre.

J'ai été particulièrement interpellé par le témoignage de la présidente du BST, mardi dernier. Elle a dit que le mandat des organismes équivalents au BST canadien de bon nombre de pays développés inclut l'examen des collisions entre autobus. Or au Canada, ce n'est que pour les accidents entre un autobus et un autre moyen de transport, par exemple le train, qu'on peut obtenir des données du BST.

Il ressort déjà du mandat du BST d'examiner les collisions d'autobus avec un train, un avion ou un bateau. Vous apparaît-il pertinent de demander à Transports Canada ou au ministre d'inclure dans le mandat du BST l'examen des accidents où deux autobus sont entrés en collision?

M. Kevin Brosseau: Je vous remercie de votre question.

Je vous assure que les recommandations du BST sont prises très au sérieux. Elles sont importantes et bien documentées. Cependant, c'est le Parlement qui devrait répondre à cette question, car cela relève de la loi.

M. Robert Aubin: Je vais poser la question autrement pour vous permettre d'y répondre.

Est-ce que les quelques données qu'on a réussi à obtenir du BST sur des accidents sur lesquels il pouvait se pencher amènent un éclairage nouveau, afin d'accroître la sécurité et de vous permettre de mettre en place des mesures supplémentaires?

M. Kevin Brosseau: Absolument. Il faut toujours avoir une autre perception ou une opinion sur d'autres faits pour bien gérer la sécurité des routes. Ces données ont une grande valeur.

M. Robert Aubin: Sans rien enlever à la qualité du travail qui se fait à Transports Canada, le BST jouit de la confiance du public. On attend avec impatience ses rapports parce qu'on a l'impression de progresser et qu'il a une expertise pertinente.

Après avoir mené une enquête sur des accidents, le BST a fait un certain nombre de recommandations à Transports Canada, lesquelles restent à ce jour sans réponse. Par exemple, le BST a comparé les normes canadiennes et les normes américaines qui s'appliquent à la construction des autobus. Les normes canadiennes ne semblent pas être du même niveau.

Vous apparaît-il pertinent que le Canada adopte des normes semblables aux normes américaines?

M. Kevin Brosseau: Merci de votre question.

Il est très courant que le Canada aligne ses normes sur les normes américaines. Concernant le *crashworthiness*, ou la résistance aux chocs, dont Mme Fox nous a parlé, le BST nous a guidés en faisant une recommandation à cet égard.

[Traduction]

Nous poursuivons nos recherches à ce sujet et, en fait, je crois que nous faisons des progrès positifs à cet égard pour nous assurer que d'autres...

• (1120)

[Français]

Veuillez m'excuser, mais je m'exprime mieux en anglais.

[Traduction]

M. Robert Aubin: Ce n'est pas un problème.

M. Kevin Brosseau: Il était important d'adopter une approche de recherche détaillée, complète, holistique et à multiples facettes afin d'appliquer la recommandation liée aux normes de résistance aux chocs, et pas simplement d'adapter les normes américaines; il fallait aussi bien définir des normes appropriées dans le contexte canadien pour s'assurer que nous n'exigeons pas, par exemple, certaines modifications structurelles visant à assurer la résistance aux chocs d'un autobus qui en modifient les charges dynamiques ou la structure au point où il y pourrait y avoir des conséquences imprévues.

[Français]

M. Robert Aubin: Je dois vous arrêter, car j'ai très peu de temps de parole et beaucoup de questions.

M. Kevin Brosseau: Veuillez m'excuser.

M. Robert Aubin: Il n'y a pas de quoi.

Je me demandais si vous pouviez me situer dans le temps et me fournir au moins une année, à défaut d'une date précise. Quelle est la dernière fois que Transports Canada a effectué des tests de collision sur des autobus ou autocars, y compris des autobus scolaires?

M. Kevin Brosseau: Je ne suis pas certain. Par contre, je peux vous dire que nous allons effectuer cet été des tests sur des autobus de ville.

[Traduction]

Savez-vous à quand remontent les derniers essais, Mike?

M. Michael DeJong: Tout ce que je peux dire, c'est que le Centre d'essais pour véhicules automobiles acquiert de nombreux autobus pour pouvoir continuer les essais et, comme Kevin l'a mentionné, le Centre est maintenant en train d'acquérir des autobus hors service afin de commencer des essais cet été.

[Français]

M. Robert Aubin: Dans son rapport, le BST recommandait notamment l'ajout d'un enregistreur de données à l'équipement de base des autobus. Je sais que vous en aviez parlé pour enregistrer les heures de conduite d'un conducteur. À votre avis, serait-il utile d'avoir de tels enregistreurs de données dans les autobus? Nous permettraient-ils de mieux comprendre les collisions? Ma question porte aussi sur les caméras vidéo, que mentionnait également le rapport du BST.

[Traduction]

La présidente: Pouvez-vous répondre brièvement à la question, si possible?

M. Kevin Brosseau: La réponse courte, c'est absolument. Nous continuons de travailler en collaboration avec la Society of Automotive Engineers, la SAE, pour examiner tout ça et trouver de quelle façon les choses pourraient fonctionner en cas de collision ou en ce qui concerne l'enregistreur de données routières en réaction à la troisième recommandation.

La présidente: Merci, monsieur Aubin.

Monsieur Rogers.

M. Churence Rogers (Bonavista—Burin—Trinity, Lib.): Merci, madame la présidente.

Je tiens à souhaiter la bienvenue à nos invités.

Pour commencer, j'aimerais souligner un documentaire que j'ai regardé à l'émission *The Fifth Estate* sur une étude réalisée par divers groupes qui portait sur la façon dont les ceintures de sécurité pourraient accroître la sécurité des enfants dans les autobus scolaires en cas d'accidents de certains types.

Pouvez-vous nous en dire un peu plus au sujet de cette étude et de l'incidence qu'elle pourrait avoir sur l'examen actuel du groupe de travail?

M. Michael DeJong: Dans le cadre des travaux du groupe de travail, nous abordons la question de la sécurité des autobus scolaires d'un point de vue assez global, en mettant l'accent sur les ceintures de sécurité et d'autres mesures de sécurité, à l'intérieur et à l'extérieur des autobus.

En ce qui a trait aux autres répercussions potentielles, nous pouvons tirer des statistiques de la Base nationale de données sur les collisions pour obtenir de l'information sur certaines des principales causes d'accident impliquant des autobus. Par exemple, à la lumière des statistiques, la principale cause de collision impliquant des autobus est le défaut de céder le passage à un véhicule. La deuxième cause est liée à la conduite distraite.

Puis, c'est important de mettre en contexte ces statistiques à la lumière de l'ensemble des statistiques sur la sécurité routière tirées de la même base de données quant au fait que la vitesse reste la principale cause des accidents en général, suivie par la conduite distraite, qui compte pour environ 22 % des décès au Canada, suivie par la conduite avec facultés affaiblies, à 19 %.

Nous nous appuyerions sur ces statistiques afin d'ensuite étayer et aider à formuler les recommandations que le groupe de travail pourrait proposer relativement à la sécurité des autobus scolaires.

M. Churence Rogers: D'accord.

M. Kevin Brosseau: Désolé. J'allais tout simplement dire que nous savons que les ceintures de sécurité offriront un niveau de protection de plus dans ce cas-ci.

M. Churence Rogers: Les essais que vous allez réaliser cet été font-ils partie de l'examen du groupe de travail?

M. Kevin Brosseau: Les essais que nous allons faire, en fait, sont liés aux travaux du groupe de travail. Nous espérons que le groupe aura préparé un rapport initial avant l'été. Puis, nous allons tout simplement continuer de nous appuyer là-dessus pour ce qui est des autocars, des autobus qui empruntent l'autoroute et des autobus municipaux comparativement aux autobus scolaires en tant que tels.

Ce sont les essais que nous ferons. Le projet pilote que j'ai mentionné en Saskatchewan, vu les enjeux que nous avons soulevés, durera quand même assez longtemps, mais ces composantes s'appuieront sur ce que le groupe de travail recommandera au bout du compte.

• (1125)

M. Churence Rogers: Quand le groupe de travail prévoit-il terminer ses travaux?

M. Michael DeJong: Le groupe de travail s'est vu demander d'adopter une approche multidisciplinaire pour formuler des recommandations aux fins d'examen par le conseil des ministres au printemps de 2019.

M. Churence Rogers: D'accord. Merci.

Lorsqu'il est question de sécurité des autobus, on voit qu'il y a d'autres administrations dans le rapport. L'enquête est mentionnée. Savez-vous ce que font d'autres pays au sujet de choses comme les ceintures de sécurité dans les autobus ou encore d'autres mesures de sécurité, pour s'assurer que les gens survivent aux accidents d'autobus? Avez-vous réalisé beaucoup de recherches à cet égard?

M. Kevin Brosseau: Pour ce qui est des autobus scolaires, nous avons évidemment regardé de nombreuses fois ce que fait notre voisin du Sud et nous avons obtenu certains renseignements à cet égard. Il y a huit États américains qui ont adopté diverses formes de réglementations ou de lois liées aux ceintures de sécurité. Cela va des ceintures abdominales seulement, dans l'État de New York et en Floride, si je ne m'abuse, à la situation en Californie, où l'approche législative est un peu plus rigoureuse et où on exige la ceinture abdominale et le baudrier, la ceinture de sécurité à trois points.

Voilà pour le contexte américain. Pour ce qui est des autres pays, Mike pourrait peut-être vous en parler plus directement.

M. Churence Rogers: Note-t-on une réduction des décès en raison de ces efforts?

M. Michael DeJong: Oui. Absolument. Nous avons des statistiques à ce sujet. Au cours de la dernière décennie, il y a eu seulement un décès d'un occupant d'un autobus scolaire, ce qui représente une diminution. Les statistiques qui remontent à 1984 font état de 23 décès d'occupants d'autobus scolaires, ce qui révèle une importante réduction au Canada.

M. Churence Rogers: En 2020, les ceintures de sécurité seront obligatoires dans les nouveaux autocars. Pourquoi les autobus scolaires ont-ils été exclus de cette nouvelle exigence? Je sais que vous avez déjà répondu à cette question à un certain nombre de reprises en réponse à différents intervenants, alors vous pouvez tout simplement répondre brièvement.

M. Kevin Brosseau: C'est lié à tous les enjeux opérationnels qui se manifestent différemment dans les autobus scolaires par rapport aux autobus de transport en commun et aux autocars, ce à quoi s'ajoute le niveau de sécurité actuel des autobus scolaires. Contrairement aux autobus de transport en commun et aux autobus qui circulent sur l'autoroute, les autobus scolaires sont déjà construits de façon très sécuritaire. C'est donc déjà une chose. Il y a aussi tous les enjeux opérationnels dont Mike et moi avons parlé et qui rendent les choses plus complexes, dans une certaine mesure, raison pour laquelle il faut traiter les autobus scolaires séparément et différemment de ce qu'on fait au pays dans le cas des autobus qui circulent sur l'autoroute et des autobus de transport en commun.

M. Churence Rogers: Je comprends toutes les...

La présidente: Votre temps s'achève, monsieur Rogers. Soyez bref.

M. Churence Rogers: Je comprends toutes les variations connexes. En Nouvelle-Écosse, mon petit-fils a été impliqué dans un incident; un autobus scolaire est sorti partiellement de route en raison des conditions de pluie verglaçante. Il a eu très peur, en fait.

M. Kevin Brosseau: J'imagine.

M. Churence Rogers: Il a mentionné le fait qu'il n'y a pas de ceinture de sécurité dans les autobus scolaires, mais il est toujours attaché lorsqu'il est dans d'autres véhicules.

Merci, madame la présidente.

La présidente: Monsieur Iacono, allez-y.

[Français]

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

Je remercie les témoins de leur présence ce matin.

Le Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles, ou RSVA, peut soit obliger les constructeurs à installer des équipements de sécurité sur certains types de véhicules, soit fixer des normes que devront suivre les constructeurs ayant choisi de poser des équipements non obligatoires. De quoi parle-t-on lorsqu'il est question d'« équipements non obligatoires »?

[Traduction]

M. Michael DeJong: En vertu de la Loi sur la sécurité automobile, le gouvernement fédéral et Transports Canada ont le mandat d'établir les normes de sécurité des véhicules automobiles du Canada visant les véhicules en tant que tels. Ces normes visent à réglementer certaines choses afin d'assurer un niveau minimal de sécurité. En même temps, il y a aussi des lignes directrices et des normes qui ont été élaborées afin d'encourager ou de suggérer des niveaux supplémentaires de sécurité. On peut mentionner par exemple la question de la conduite distraite et les lignes directrices sur les écrans vidéo à bord des véhicules que Transports Canada a publiées et qui sont maintenant accessibles sur son site Web. C'est un exemple de situation où Transports Canada réagit à une recommandation du Bureau de la sécurité des transports.

Un meilleur exemple serait celui des normes techniques qui ont été cernées dans la réglementation de juillet 2018 sur les ceintures de sécurité dans les autobus scolaires, que les fabricants doivent suivre si une commission scolaire choisit d'installer des ceintures de sécurité, afin de s'assurer que de telles ceintures de sécurité ne compromettent pas les autres caractéristiques de sécurité.

• (1130)

[Français]

M. Angelo Iacono: Merci.

Pouvez-vous nous donner plus de détails sur les normes qui s'appliquent aux autobus à l'heure actuelle ainsi que sur les équipements de sécurité dont ces derniers doivent être dotés?

M. Kevin Brosseau: Parlez-vous de n'importe quel type d'autobus?

M. Angelo Iacono: Je m'intéresse aux autobus scolaires.

M. Kevin Brosseau: Nous avons une longue liste en lien avec les autobus scolaires. Je peux commencer, puis M. DeJong va...

M. Angelo Iacono: Pourriez-vous plutôt faire parvenir cette liste à la greffière?

M. Kevin Brosseau: Certainement. Cela serait plus facile étant donné les nombreux critères de sécurité.

M. Angelo Iacono: Pourriez-vous également nous expliquer les différences entre les normes régissant les autobus de passagers et celles qui s'appliquent aux autobus scolaires?

[Traduction]

M. Michael DeJong: Il y en a un certain nombre. Il y a 18 normes de sécurité des véhicules automobiles du Canada qui s'appliquent de façon générale aux autobus, qu'on parle d'autocars, d'autobus de transport en commun ou d'autobus scolaires. Ce sont des exigences supplémentaires précises qui ont contribué à la fiche de sécurité exceptionnellement reluisante des autobus scolaires, qui en fait les véhicules les plus sécuritaires au Canada. On pourrait parler par exemple des exigences concernant la compartimentalisation qui protège précisément les enfants d'âge scolaire en cas de collision frontale ou arrière. Il y a aussi, par exemple, la Norme de sécurité des véhicules automobiles du Canada 111 sur les rétroviseurs et les systèmes de visibilité arrière des autobus scolaires. La Norme 108 concerne quant à elle les systèmes d'éclairage et les dispositifs rétroréfléchissants, qui aident à contrôler les véhicules qui dépassent les autobus scolaires et exigent que les autobus scolaires soient munis de feux clignotants. La Norme 217 concerne quant à elle la fixation des fenêtres d'autobus.

[Français]

M. Angelo Iacono: Êtes-vous en train de nous donner lecture de la liste? Si vous le préférez, vous pourrez également la faire parvenir à la greffière.

[Traduction]

M. Michael DeJong: Absolument.

[Français]

M. Angelo Iacono: Le RSVA, a été modifié en 2018, notamment au chapitre des normes techniques visant les sièges de passagers d'autobus scolaires et la protection en cas de collision. De quelle façon ces modifications vont-elles accroître et améliorer la sécurité des passagers en cas de collision?

M. Kevin Brosseau: Parlez-vous des autobus scolaires?

M. Angelo Iacono: Oui.

M. Kevin Brosseau: Je vais commencer. Ensuite, M. DeJong fournira plus de détails.

Je dirais que la conséquence la plus importante de ces modifications a été la clarification des exigences.

[Traduction]

Si, en fait, une commission scolaire, une province ou un territoire veut munir ses autobus scolaires de ceintures de sécurité, ils devront utiliser ce type de ceinture de sécurité précis. L'idée, c'est qu'on pourra réduire au minimum les blessures potentielles causées par une ceinture de sécurité qui est mal installée ou qui n'est pas fabriquée selon une norme précise. On utilisera une ceinture en trois points et non une ceinture abdominale. C'est la raison pour laquelle cette exigence technique a été adoptée en 2018.

M. Michael DeJong: C'est quelque chose qui concerne les données probantes et s'appuie sur la Base nationale de données sur les collisions, qui montre que les autobus scolaires sont impliqués dans un très petit nombre d'accidents au Canada. Par conséquent, le point que Kevin soulevait au sujet de l'interaction entre les ceintures de sécurité et les autres dispositifs de sécurité est un aspect extrêmement important du travail du groupe de travail sur les autobus scolaires, et les administrations devraient être prêtes à atténuer de telles préoccupations opérationnelles, à s'assurer que les ceintures de sécurité sont toujours utilisées correctement et qu'elles sont portées correctement par tous les occupants, et ce, en tout temps.

M. Angelo Iacono: De quelle façon pourrait-on s'assurer que le port des ceintures de sécurité est appliqué? Qui s'en occuperait? Qui serait chargé d'une telle chose?

M. Kevin Brosseau: L'aspect de l'application, comme tout le reste au pays, relèverait de la province ou du territoire où circulent ces autobus scolaires. C'est à cet échelon qu'aurait lieu l'application de la loi. La conformité, cependant, serait probablement la responsabilité du conducteur d'autobus ou d'un surveillant à bord. Il y aurait divers domaines de responsabilité, selon moi, qui passeraient par l'exploitant de l'autobus et la province.

M. Angelo Iacono: Merci.

La présidente: Merci beaucoup.

Pouvez-vous envoyer à la greffière le document dont vous avez parlé afin qu'on le distribue aux membres du Comité?

Monsieur Liepert.

• (1135)

M. Ron Liepert (Calgary Signal Hill, PCC): Je crois que vous avez abordé rapidement ce dont je vais parler. Si je ne m'abuse, nous avons accueilli le responsable de la pédiatrie d'un hôpital pour enfants de Toronto la semaine dernière. Son message était qu'on semblait mettre trop l'accent sur des choses comme les ceintures de sécurité dans les autobus comparativement à toutes les autres... Les accidents avec lesquels il compose sont des accidents qui se produisent à l'extérieur de l'autobus. Lorsque vous parlez de la liste que vous allez distribuer, est-ce là-dessus qu'on met l'accent, et êtes-vous d'accord avec son évaluation?

M. Kevin Brosseau: Je n'ai pas entendu son témoignage, malheureusement, mais il ne fait aucun doute qu'une approche pour s'assurer... Lorsque nous parlons de la sécurité des passagers des autobus, il faut penser à ce qui se passe à l'intérieur et à l'extérieur de l'autobus. C'est assurément quelque chose sur quoi nous mettons l'accent dans notre stratégie et nos recherches.

Nous savons que des usagers vulnérables de la route autour des autobus, qui sont habituellement les plus gros véhicules présents sur la chaussée, sont bien sûr à risque eux aussi. En même temps, nous savons que les ceintures de sécurité offrent un niveau supplémentaire de protection. C'est la raison pour laquelle une partie du groupe de travail se penche sur cette question de façon holistique et réfléchit à la question des ceintures de sécurité, sans faire fi des autres aspects liés aux lumières, aux rétroviseurs et à la signalisation appropriés autour des autobus scolaires, pour s'assurer que, dans l'autobus et à l'extérieur de l'autobus, les enfants sont le plus en sécurité possible.

Nous savons que les enfants qui se déplacent dans un véhicule personnel sont aussi à risque. Une autre préoccupation opérationnelle est liée au fait que nous voulons nous assurer de bien faire les choses de façon à ne pas interdire aux autobus de circuler en raison d'un trop grand nombre d'exigences déraisonnables.

Ce sont tous des facteurs différents dont on tiendra compte afin de pouvoir formuler une recommandation appropriée aux ministres.

M. Ron Liepert: Pour revenir à la question qui a été posée au sujet de l'application de la loi, elle doit s'appliquer à l'intérieur et à l'extérieur du véhicule. On peut bien avoir tous les bras d'arrêt, les technologies et toutes les autres choses qui sont mises en oeuvre lorsqu'un autobus s'arrête et que des gens en descendent, mais s'il y a un conducteur inattentif, ça ne donne pas grand-chose.

M. Kevin Brosseau: Il ne fait aucun doute que la conduite distraite, par exemple, est une cause majeure de blessures et d'accidents au pays. Par conséquent, je crois que la plupart des

provinces ont maintenant vraiment augmenté leurs sanctions et leurs activités d'application de la loi à cet égard. Il faut vraiment utiliser une approche holistique pour assurer la sécurité à tous les niveaux. Les autres conducteurs, le conducteur de l'autobus, la résistance aux impacts de la structure de l'autobus... Il faut tenir compte de tous ces facteurs.

M. Ron Liepert: En ce qui a trait à cette étude ou cet examen précis que vous réalisez, votre mandat est-il assez large pour que vous formuliez des recommandations au sujet de choses comme la conduite distraite? Je ne sais pas quel est le nom exact de l'étude, mais, vraiment, ce dont on parle, c'est de la sécurité des passagers dans les autobus.

Lorsqu'il est question d'autobus scolaires, envisagez-vous de formuler des recommandations sur l'augmentation des peines pour la conduite distraite, le fait de passer tout droit lorsque les feux d'un autobus scolaire clignotent et ce genre de choses?

Votre mandat est-il aussi large? Dans la négative, pourrait-il l'être?

M. Kevin Brosseau: Le groupe de travail et les personnes qui le composent examinent les faits, les données et les preuves et tireront des conclusions et formuleront des recommandations en conséquence. Ils cerneront à la lumière des données probantes où se trouvent les principaux risques et ils essaieront de formuler des recommandations permettant de donner des résultats concrets.

Si j'ai un enfant qui prend l'autobus matin et soir pour aller à l'école, c'est ça qui importe. Il faut nous assurer que nous prenons toutes les mesures possibles pour que ces jeunes soient le plus en sécurité possible.

M. Ron Liepert: J'ai terminé, madame la présidente.

La présidente: Merci.

Monsieur Badawey.

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

Merci à vous tous d'être là. Nous vous sommes vraiment reconnaissants.

Je vais adopter un point de vue un peu différent sur tout ça.

De façon générale, durant le processus actuel, nous avons beaucoup mis l'accent sur les autobus. Ce sur quoi j'aimerais me concentrer, c'est là où les autobus se déplacent. Comme vous le savez, nous venons de produire un rapport provisoire sur les corridors commerciaux nationaux, qui porte sur les corridors commerciaux, l'infrastructure, les routes, les voies ferrées et les modes de transport aérien et maritime.

Dans le cadre de vos travaux et à la lumière de votre expérience, à part les autobus en tant que tels, si on pense aux endroits où les autobus circulent sur les routes, en particulier, estimez-vous qu'il y a des investissements que nous pouvons faire dans l'infrastructure pour réaliser ce qu'on tente de faire, ici relativement à la sécurité des autobus?

• (1140)

M. Kevin Brosseau: Je vais tenter de répondre à votre question, puis Mike pourra ajouter son grain de sel.

M. Vance Badawey: Soit dit en passant, la raison pour laquelle je pose la question, c'est que, selon moi, nous reconnaissons tous — vous encore plus que nous — qu'une bonne partie de notre système de transport est, franchement, archaïque; il a de nombreuses décennies et il n'a pas été amélioré, qu'on parle d'élargir une route, des passages à niveau et des choses du genre.

M. Kevin Brosseau: Pour commencer, de façon générale, nous essayons d'examiner les véhicules. Nous réglementons les véhicules et nous réglementons les gens qui les conduisent. C'est vraiment là-dessus que nous mettons l'accent au sein de Transports Canada.

Bien sûr, il y a d'autres choses. Vous avez mentionné l'initiative des corridors et d'autres mécanismes visant à améliorer l'infrastructure au pays reconnaissant qu'il s'agit d'un pays diversifié, du Grand Nord aux grands centres urbains. Il ne fait aucun doute que l'endroit où un autobus ou tout autre véhicule se déplace est un facteur ayant une incidence sur la sécurité des passagers.

Cependant, encore une fois, nous avons vraiment mis l'accent sur les facteurs humains et sur les enjeux structurels liés aux véhicules, plutôt que sur les routes sur lesquelles se déplacent les véhicules.

Mike, voulez-vous ajouter quelque chose à ce sujet?

M. Michael DeJong: J'aimerais souligner deux ou trois choses.

En octobre 2018, le ministre des Transports et ses collègues provinciaux et territoriaux ont publié une étude sur le renforcement de la sécurité des usagers vulnérables de la route. L'étude inclut 57 mesures de sécurité, dont un certain nombre concernent l'infrastructure, et il y a un certain nombre de projets d'infrastructure qui sont actuellement mis à l'essai. Séparer les pistes cyclables du reste de la chaussée en est un exemple.

Par l'intermédiaire du groupe de travail, Transports Canada et d'autres partenaires, les provinces et les territoires en particulier, envisagent de possibles mesures de sécurité dans les autobus et à l'extérieur des autobus. Cela inclut examiner les zones d'embarquement des autobus scolaires ou, possiblement, les intersections. Des technologies intéressantes sont de plus en plus accessibles, par exemple, quant à la possibilité d'avoir des intersections intelligentes, ou une communication entre un véhicule et une intersection ou un véhicule et l'infrastructure. C'est un domaine que Transports Canada a à l'oeil et il surveille les nouvelles technologies pouvant être très bénéfiques pour la sécurité routière.

M. Vance Badawey: Ce sont d'excellents commentaires, parce que nous sommes rendus à une ère où la technologie peut être un atout. En examinant les différentes options et en regardant les incidents du passé, on constate que certains des incidents sont causés par l'infrastructure actuelle et ce qu'il y a autour, que ce soit une intersection, une route étroite, une zone cachée par des arbres ou un manque d'éclairage, et j'en passe. Nous devons élargir notre réflexion non seulement aux véhicules en tant que tels, mais aussi aux endroits où ces véhicules se déplacent. Par conséquent, j'apprécie beaucoup vos commentaires. Merci beaucoup.

Je vais céder le reste de mon temps à M. Hardie.

La présidente: Monsieur Hardie.

M. Ken Hardie: De combien de temps est-ce que je dispose?

La présidente: Vous avez deux minutes.

M. Ken Hardie: C'est bien.

M. Vance Badawey: J'ai été généreux.

M. Ken Hardie: Vous avez été très bon. Merci.

Pour commencer, en ce qui concerne la modernisation des autobus actuels, à quelle fréquence le parc est-il renouvelé? Je vais utiliser les autobus scolaires comme exemple, mais on pourrait parler aussi des autocars. Quelle est la durée de vie utile d'un autobus scolaire?

M. Kevin Brosseau: Mike, corrigez-moi si j'ai tort, mais je crois qu'environ 10 % du parc est renouvelé chaque année.

Nous allons demander à un collègue d'obtenir l'information exacte, mais le parc est renouvelé au bout d'environ 10 ans.

M. Ken Hardie: D'accord.

Un des enjeux que vous avez soulevés, bien sûr, c'est la conception des sièges. Les sièges en tant que tels doivent être assez solides pour retenir une personne qui porte une ceinture de sécurité en cas d'accident.

Semble-t-il être extrêmement difficile et onéreux de moderniser un autobus actuel pour que les sièges respectent les normes qui seraient requises afin qu'on puisse y fixer des ceintures de sécurité de façon efficace?

• (1145)

M. Kevin Brosseau: On peut difficilement fournir précisément les coûts associés à la modernisation des autobus, mais nous savons assurément qu'il y a des coûts assumés par les exploitants des autobus scolaires. Nous en avons entendu parler dans les districts scolaires de partout au pays.

M. Ken Hardie: C'est probablement lié à la conception de l'autobus.

M. Kevin Brosseau: En effet.

Selon nous, il coûterait probablement de 15 000 à 20 000 \$ pour moderniser un autobus scolaire.

M. Ken Hardie: Je veux parler de vitesse, parce que le sujet suivant qui viendra à l'esprit des gens qui nous écoutent, après qu'ils auront automatiquement tenu pour acquis que les ceintures de sécurité sont une bonne chose, c'est la vitesse. Évidemment, la vitesse est un facteur qui a une incidence sur la gravité d'un accident.

Ce que je crains, c'est que, si les gens commencent à dire que nous ne devrions pas permettre aux autobus scolaires d'aller au-delà d'une certaine vitesse, on créera d'autres conflits sur la route, parce que c'est l'écart de vitesse entre les divers véhicules qui contribue aux accidents. Dans le scénario d'une route à deux voies dans une région rurale quelconque, si l'autobus scolaire va plus lentement que les véhicules qui sont derrière lui, les véhicules accéléreront pour le contourner, et cela peut évidemment créer des conflits et ainsi de suite.

Par conséquent, à quoi devrions-nous réfléchir lorsque les gens soulèvent la question de la vitesse pour essayer de gérer la gravité des accidents?

La présidente: Je vais demander aux témoins de garder leur réponse en tête, parce que le temps de M. Hardie est écoulé. Nous tenterons d'obtenir réponse à cette question avant la fin de la séance.

Nous allons maintenant passer à Mme Block.

Mme Kelly Block: Merci beaucoup, madame la présidente.

Peut-être que, lorsque j'aurai terminé de poser ma question, nous pourrions permettre aux témoins de répondre à la question de M. Hardie.

Je regarde quelque chose que la Bibliothèque du Parlement nous a fourni. Il est indiqué que le Bureau de la sécurité des transports du Canada a mené une enquête relativement à une collision en septembre 2013 entre un autobus d'OC Transpo et un train de passagers de VIA Rail, à Ottawa. Je me souviens de l'accident. Le BST a formulé des recommandations à Transports Canada, et il était souligné que les Normes de sécurité des véhicules automobiles du Canada n'incluaient pas une « exigence relative à la protection contre l'impact frontal et latéral, les tonneaux ou l'écrasement pour les véhicules d'un poids nominal brut [de plus de] 26 000 livres ».

Pouvez-vous me dire où on en est avec les recommandations qui avaient été formulées à la suite de cet accident?

M. Kevin Brosseau: En effet. Je vais commencer, et Mike pourra vous en dire plus par la suite.

Le BST a formulé trois recommandations après la tragédie qui est survenue en ville. La première concernant les écrans d'affichage vidéo à bord, et nous avons produit des lignes directrices à cet égard.

La deuxième recommandation que vous avez mentionnée concernait les normes de résistance aux chocs. C'est la raison pour laquelle j'ai mentionné l'acquisition d'autobus hors service afin de pouvoir réaliser des essais et ainsi définir des normes permettant d'assurer la résistance adéquate aux chocs des autobus, ce qui est lié directement à cette recommandation.

Il convient de souligner que selon la dernière évaluation du BST, nous prenions trop de temps. Je reconnais que c'était le cas. C'est un enjeu complexe, mais nous avons fait des progrès et nous accélérons le pas afin de pouvoir obtenir ces autobus et réaliser les essais cet été. C'était un travail important à faire afin que nous puissions faire avancer les choses et tirer une conclusion dans un sens ou dans l'autre en ce qui a trait aux normes de résistance aux chocs.

La troisième recommandation, c'était d'élaborer une norme en collaboration avec la Society of Automotive Engineers relativement aux enregistreurs de données routières sur tous les autobus de passagers commerciaux. Je crois que les choses avancent bien de ce côté-là. Le BST a souligné que ces travaux avançaient convenablement.

Mme Kelly Block: Merci beaucoup.

Je vais bien sûr vous permettre de répondre à la question de M. Hardie.

M. Kevin Brosseau: La question était liée aux écarts de vitesse. Il ne fait aucun doute que ce peut être plus problématique dans certaines régions du pays que dans d'autres. Une des choses sur lesquelles nous mettons beaucoup l'accent, c'est la formation initiale des chauffeurs et le besoin de s'assurer que les gens possèdent les compétences de conduite nécessaires. On met moins l'accent sur la vitesse, tout en reconnaissant que la vitesse excessive en fonction des conditions routières est la principale cause de décès au pays. C'est quelque chose que nous comprenons très bien, mais nous avons tendance à mettre l'accent davantage...

Il y a la structure du véhicule en tant que tel, puis il y a l'accent qui est mis sur les conducteurs, aussi, pour que l'on puisse s'assurer que, au pays, chaque chauffeur de véhicules commerciaux — un autobus commercial ou un camion commercial — respecte une norme obligatoire en matière de formation de base. Cette norme entrera en vigueur en 2020.

• (1150)

Mme Kelly Block: Merci.

La présidente: Monsieur Jeneroux.

M. Matt Jeneroux (Edmonton Riverbend, PCC): Merci encore d'être là.

Selon les notes d'information de la Bibliothèque, en date d'avril 2019, les seules données accessibles dans la Base nationale de données sur les collisions sont celles de 1999 à 2016. Y a-t-il une raison pour laquelle nous n'avons pas les toutes dernières données?

M. Michael DeJong: La Base nationale de données sur les collisions s'appuie sur des statistiques produites par chaque province et territoire. Nous travaillons en étroite collaboration avec les provinces et les territoires par l'intermédiaire du Conseil canadien

des administrateurs en transport motorisé. Nous misons beaucoup sur cette étroite collaboration afin de pouvoir préparer cet ensemble de données. Je suis heureux de dire que, tout récemment, au cours du dernier mois, nous avons ajouté l'ensemble de données de 2017 dans la Base nationale de données sur les collisions.

M. Matt Jeneroux: Qu'est-ce qui retarde les choses? C'est seulement 2017. Nous sommes en 2019.

M. Michael DeJong: Il faut simplement donner assez de temps aux provinces et territoires pour recueillir des données — par exemple auprès des bureaux des coroners, des hôpitaux et d'une diversité d'ensemble de données — pour ensuite épurer tout ça, valider les chiffres et les fournir à Transports Canada afin que nous puissions nous assurer que les statistiques sont comparables d'une administration à l'autre.

M. Matt Jeneroux: Y a-t-il des provinces précises qui posent problème en ce qui concerne le fait d'obtenir des données actualisées à ce moment-ci?

M. Michael DeJong: Non.

M. Matt Jeneroux: D'accord.

Lorsqu'il est question de statistiques sur les collisions, les décès et les blessures graves, il semble, comme nous l'avons appris plus tôt cette semaine au sein du Comité, que seulement 9 ou 10 décès survenus depuis 1999 découlaient directement de collisions d'autobus. J'imagine qu'il y a certaines données qui nous apprendraient qu'il y a aussi des blessures graves lorsque de tels accidents se produisent. Avons-nous des statistiques sur le pourcentage d'accidents d'autobus qui ont entraîné ces décès et aussi causé des blessures graves?

M. Michael DeJong: Oui. Il y a certaines statistiques que nous pouvons fournir sur les autobus scolaires durant cette période. Au cours de la dernière décennie, il y a eu un seul décès. De 1998 à 2017, il y en a eu cinq. Si on remonte à 1984, il y en avait eu 23. On constate un déclin général. À titre de comparaison, de 1998 à 2017, durant les heures normales de transport scolaire, il y a eu 395 décès de passagers d'âge scolaire prenant place dans des véhicules légers, et 64 512 blessés. Dans le cas des piétons d'âge scolaire, il y a eu 158 décès et 22 629 blessés, et, dans le cas des cyclistes d'âge scolaire, on parle de 41 décès et de 9 493 blessés.

La présidente: Monsieur DeJong, pouvez-vous fournir ce rapport au Comité aussi? C'est possible? Merci.

Monsieur Aubin.

[Français]

M. Robert Aubin: Merci, madame la présidente.

Messieurs, je vais revenir sur la question des statistiques. Vous avez décrit de manière assez éloquent le compartimentage lors des collisions frontales ou des collisions arrière. C'est une notion qui est d'ailleurs contestée dans un autre rapport, mais j'y reviendrai.

Avez-vous des statistiques qui permettent de distinguer les collisions frontales ou arrière et les collisions latérales ainsi que les impacts que cela a eus quant au nombre de personnes ayant trouvé la mort ou blessées sérieusement?

M. Kevin Brosseau: Nous avons ces chiffres, monsieur Aubin.

M. Robert Aubin: Quelle période couvrent-ils? Vous n'êtes pas obligé de le préciser; vous pourriez nous faire parvenir cette liste.

M. Kevin Brosseau: Il s'agit de la période de 2008 à 2017.

[Traduction]

Allez, Michael.

M. Michael DeJong: De 2008 à 2017, les collisions arrières étaient les plus fréquentes. Par exemple, lorsqu'on prend tous les autobus, il y a eu en tout 18 594 collisions arrières durant cette période. Le deuxième type d'accident le plus prévalent est la collision latérale.

• (1155)

[Français]

M. Robert Aubin: Est-ce presque toujours semblable d'une année à l'autre ou y a-t-il une croissance ou une décroissance qui pourrait être expliquée par des facteurs techniques ou technologiques?

[Traduction]

M. Michael DeJong: Il y a eu un important déclin au cours des 30 dernières années. Les statistiques générales sur la sécurité routière dans ce domaine révèlent un recul de 30 % des décès au cours des 30 dernières années, et la diminution est encore plus prononcée lorsqu'il est question des autobus scolaires.

[Français]

M. Robert Aubin: Quand il est question des accidents qui font l'objet de l'étude actuelle, on a toujours en tête deux types de véhicules, soit l'autocar qui sert au transport des voyageurs soit l'autobus scolaire de grand format, qui peut transporter 47 passagers.

Quelles sont les propositions ou la réglementation de Transports Canada à l'égard des autres types de transport? Il y a, par exemple, de plus petits bus qui transportent jusqu'à 20 ou 25 passagers. Il y a également des modèles de fourgonnettes allongées qui permettent de transporter une quinzaine de passagers. Ayant moi-même été enseignant, je peux vous en parler, car j'ai déjà vu dans ma région des accidents assez sérieux, voire catastrophiques, impliquant ces plus petits véhicules.

Sont-ils soumis aux mêmes normes que les autobus scolaires?

[Traduction]

M. Michael DeJong: Nous avons des statistiques sur la différence entre les grands autobus scolaires et les petits. En fait, le dossier de sécurité des petits autobus scolaires est exceptionnellement bon. S'il y a eu des blessures et des décès de 1992 à 2017 impliquant des grands autobus scolaires, il n'y en a eu aucun du côté des petits autobus.

[Français]

M. Robert Aubin: Ma préoccupation concerne davantage ces minifourgonnettes de type Econoline qu'on peut louer de compagnies comme Avis, par exemple. Ils requièrent une classe supplémentaire au permis de conduire.

Ces minifourgonnettes sont-elles réglementées comme des véhicules routiers ou comme des autobus scolaires?

[Traduction]

M. Michael DeJong: En ce qui concerne les Normes de sécurité des véhicules automobiles du Canada, il y a 18 normes qui s'appliquent généralement aux autobus.

Un exemple d'une situation où je dirais que Transports Canada est allé un peu plus loin en ce qui concerne les petits autobus, c'est au chapitre des systèmes de contrôle de stabilité électronique. Par exemple, aux États-Unis, de tels systèmes, les SCSE sont nécessaires seulement dans les grands autobus, tandis que, au Canada, nous sommes allés un peu plus loin pour inclure les autobus de taille moyenne ainsi que des autobus scolaires. Nous sommes la seule administration en Amérique du Nord à le faire.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Aubin.

Merci à tous nos témoins. Nous vous sommes très reconnaissants.

Si vous pouviez envoyer à la greffière certains des divers rapports dont vous avez parlé, nous serions aussi reconnaissants.

Nous allons suspendre la séance un instant jusqu'à ce que le prochain témoin soit là.

• (1155)

_____ (Pause) _____

• (1200)

La présidente: Nous reprenons nos travaux.

Notre prochain témoin est Vicky Kyriaco, directrice générale et agente administrative principale de la Ottawa Student Transportation Authority.

Merci beaucoup d'avoir pris le temps de venir à notre rencontre aujourd'hui. Nous avons hâte d'entendre votre témoignage.

Vous avez cinq minutes, s'il vous plaît, puis les membres du Comité poseront des questions.

Mme Vicky Kyriaco (directrice générale et agente administrative principale, Ottawa Student Transportation Authority): Merci beaucoup de m'avoir invitée à participer à la réunion de votre groupe sur l'important sujet de la sécurité des autobus scolaires.

[Français]

Je pourrai aussi répondre à vos questions en français.

[Traduction]

La sécurité des étudiants est la première priorité de l'OSTA et de nos commissions scolaires membres, le Conseil scolaire du district d'Ottawa-Carleton et le Conseil des écoles catholiques d'Ottawa. Nous fournissons des services de transport motorisé à 70 000 enfants ainsi que des programmes de transport actif pour 45 000 étudiants qui viennent à l'école à pied, à vélo ou sur un autre moyen de transport roulant.

La sécurité dépend d'un certain nombre de facteurs, et nous utilisons une évaluation des risques et des mesures d'atténuation de pair avec les probabilités de résultat dans nos évaluations. En l'absence de données fiables et pertinentes, ce que certains peuvent juger sécuritaire est ouvert à interprétation et peut être subjectif. Ce que le public considère comme étant raisonnable entre aussi en ligne de compte. Les autobus scolaires sont depuis toujours les véhicules les plus sécuritaires sur la route à la lumière des kilomètres parcourus par les passagers. La question consiste à savoir si les ceintures de sécurité rendront les autobus encore plus sécuritaires.

Il y a environ 20 ans, l'un de nos autobus jaunes a été frappé latéralement par un camion, et un enfant est mort dans le cadre de cette collision, mais, depuis, aucun étudiant n'a souffert de blessures menaçant la vie ou n'est décédé à la suite d'une collision au sein de notre système. En fait, l'année dernière, un de nos autobus a été frappé latéralement par une grue. Le conducteur d'autobus, qui était attaché, est décédé, mais l'étudiant s'en est sorti sans blessures.

Il est essentiel de réaliser des études qui reflètent la conjoncture et les attentes canadiennes. S'appuyer sur des statistiques d'accident de notre voisin du sud américain en dit très peu sur la façon dont nous faisons les choses ici, dans le Grand Nord. D'ailleurs, je n'ai pas pu trouver une seule image d'un étudiant en habit de neige qui porte une ceinture dans un autobus.

Pourquoi les habits de neige et les autres vêtements d'hiver comme les mitaines sont-ils une considération aussi importante? Pour commencer, les habits de neige limitent la capacité des enfants de se déplacer librement, limitent leur dextérité et peuvent parfois être pris dans le mécanisme des ceintures de sécurité. Le rembourrage d'un habit de neige peut donner l'impression qu'une ceinture est bien serrée lorsqu'on l'attache, puis se comprimer durant une collision, laissant trop d'espace entre le corps et le siège. En raison de ce jeu, le corps de l'enfant pourrait bouger et glisser hors de la ceinture, ce qui augmente le risque de blessure.

Nous croyons que les études suivantes devraient être envisagées. Premièrement, des enfants qui peuvent avoir aussi peu que 3 ans et demi ont-ils la capacité physique et la dextérité manuelle pour bien attacher une ceinture abdominale et ajuster la sangle à l'épaule pour éviter les blessures à l'estomac, au cou et au dos? Les membres de notre comité régional sur la sécurité dans les écoles ont souligné que, des 10 000 élèves de maternelle que nous transportons, seulement quelques-uns maîtrisent cette compétence à la fin de l'année scolaire et même jusqu'en 3^e année, des élèves ont de la difficulté à attacher les ceintures de sécurité.

Puis, il faut tester la capacité des enfants de défaire la ceinture en cas d'urgence, que l'autobus soit sur les roues, sur le côté ou à l'envers. À l'occasion d'un incendie dans un autobus dont nous avons été témoins il y a quatre ans, le seul élève qui a dû être évacué de l'autobus a dit: « Je suis sorti, je me suis retourné et l'autobus a explosé! » Nous prévoyons que, dans le cas d'un autobus plein, 70 enfants portant tout l'accoutrement d'hiver ne pourront pas défaire leur ceinture de sécurité et évacuer l'autobus aussi rapidement que nécessaire pour éviter de respirer de la fumée et de se brûler, particulièrement si l'autobus est tombé sur le côté ou est à l'envers.

Troisièmement, il y a la possibilité que les ceintures elles-mêmes causent des blessures ou des décès dans les conditions suivantes: d'abord, des ajustements incorrects ou inappropriés par l'élève. À la lumière des images en ligne qui montrent des enfants attachés dans des autobus scolaires, il semble qu'au moins la moitié d'entre eux ne portent en fait pas la ceinture comme il faut. Ensuite, la façon dont les élèves pourraient utiliser la ceinture pour se frapper, s'étrangler ou frapper et étrangler d'autres étudiants et, enfin, les blessures subies par les étudiants qui n'ont tout simplement pas attaché leur ceinture.

La capacité physique et la dextérité des élèves qui ont différents types de besoins spéciaux — ces besoins peuvent être de nature physique ou cognitive — pour attacher et détacher leur ceinture en cas d'urgence doivent être testées. Notre objectif, c'est l'inclusivité et l'indépendance, plutôt que l'isolement. L'utilisation des ceintures de sécurité ajoute un niveau de complexité pour bon nombre d'élèves qui trouvent déjà à la fois difficile et gratifiant de tout simplement pouvoir prendre un autobus jaune régulier.

Pour terminer, il faudrait faire des essais de collision généraux avec et sans ceinture de sécurité en mettant à l'essai des collisions frontales, arrières, latérales ainsi que des tonneaux, et ce, à des vitesses basses, moyennes et élevées.

D'un point de vue purement opérationnel, la mise en place des ceintures de sécurité dans les autobus changerait radicalement la façon dont nous offrons de tels services dans la région d'Ottawa. Pour commencer, cela exacerberait notre pénurie grandissante de chauffeurs, en raison de la responsabilité supplémentaire, de la responsabilité personnelle potentielle et les points d'inaptitude pouvant découler des contraventions données lorsque des mineurs

dont le chauffeur est responsable ne portent pas leur ceinture de sécurité.

Un plan d'atténuation proposé consisterait à engager des surveillants dans les autobus. Il est peu probable que nous puissions embaucher de 650 à 1 000 personnes à temps partiel pour faire ce travail, vu le marché du travail à Ottawa. Le temps supplémentaire requis pour attacher les ceintures de sécurité en plus du temps requis pour composer avec les élèves qui enlèvent leur ceinture de sécurité en cours de route ne permettrait plus à l'OSTA de prévoir ses trajets de façon à desservir deux ou trois écoles de suite. Nous prévoyons qu'il faudrait 100 autobus de plus pour transporter le même nombre d'élèves.

Le manque de chauffeurs et de surveillants d'autobus ainsi que le manque de financement supplémentaire exigeraient des coupures de service pour au moins 15 000 élèves afin de mettre en place les ceintures de sécurité. Le risque lié à la sécurité de ces enfants serait en fait accru puisqu'ils devraient se tourner vers d'autres véhicules qui sont beaucoup moins sécuritaires que les autobus scolaires jaunes, comme des automobiles et des autobus de la ville.

Ce à quoi il faudrait réfléchir, alors, après la réalisation de toutes ces études c'est ce qui suit: les parents choisiraient-ils l'installation de ceintures de sécurité dans les autobus même si cela signifie possiblement que leur enfant ne pourrait plus avoir accès à un transport financé publiquement et qu'ils seraient obligés d'utiliser des moyens de transport moins sécuritaires? Est-ce que les parents considéreraient que les autobus scolaires d'aujourd'hui sont assez sécuritaires sans ceinture de sécurité?

• (1205)

Merci.

La présidente: Merci beaucoup.

La parole va à M. Jeneroux.

M. Matt Jeneroux: Merci, madame la présidente.

Merci d'être ici.

Je veux être sûr: la Ottawa Student Transportation Authority dessert les élèves de la maternelle à la douzième année, c'est bien ça?

Mme Vicky Kyriaco: C'est exact.

M. Matt Jeneroux: J'ai beaucoup de questions. Pour commencer, pour résumer votre position, vous êtes contre les ceintures de sécurité dans les autobus scolaires.

Mme Vicky Kyriaco: Je crois que nous avons besoin de plus d'études pour avoir un portrait global de la situation. Nous ne devons pas nous limiter à ce qui arrive aux mannequins d'essai de choc. Nous devons savoir ce qui arrive dans un contexte réel, lorsque les enfants ont leur habit de neige, lorsqu'ils sont trois par banc ou lorsque l'autobus va à une certaine vitesse. Ce n'est pas vraiment à nous, pour être honnête, de décider des exigences visant les autobus. C'est au public de décider des conditions assorties aux services qu'ils reçoivent. Nous nous plierons à la décision du gouvernement, comme nous l'avons toujours fait.

• (1210)

M. Matt Jeneroux: Est-ce que votre décision serait fondée uniquement sur la sécurité, et non sur des conséquences financières possibles pour l'OSTA?

Mme Vicky Kyriaco: Je ne suis pas certaine de comprendre votre question.

M. Matt Jeneroux: Votre position quant à l'utilité des ceintures de sécurité est-elle fondée uniquement sur la sécurité des enfants, et non sur les conséquences financières pour l'Ottawa Student Transportation Authority?

Mme Vicky Kyriaco: Toutes les décisions sont prises à la lumière de données sur la sécurité. Faute de données, nous allons voir ce que sont les attentes du public. Nous procédons ainsi pour l'ensemble des décisions touchant la sécurité, que ce soit à propos d'un jour de neige ou de la façon dont on évalue les risques associés à la marche afin de prévoir des exceptions en conséquence. Lorsque nous procédons à une vérification des itinéraires et que nous devons déterminer si un exploitant respecte son contrat, nous cherchons toujours à déterminer ce que nos intervenants jugeraient raisonnable dans les circonstances et ce qu'ils jugeraient déraisonnable.

Dans ce genre de décision, nous prenons en considération le coût lorsque nous devons déterminer ce qui est raisonnable et ce qui ne l'est pas. Au bout du compte, les parents et le gouvernement vont travailler ensemble afin de déterminer ce qui doit être prioritaire: installer des ceintures de sécurité ou fournir du transport à un plus grand nombre d'élèves.

M. Matt Jeneroux: Vous êtes une organisation parmi d'autres. Est-ce que l'ensemble de vos collègues, vos homologues et toutes les autres autorités de transport scolaire fonctionnent de la même façon?

Mme Vicky Kyriaco: Je crois que nos positions sont très similaires, que ce soit relativement à la pénurie de conducteurs ou à propos des ceintures de sécurité. L'utilisation de ceintures de sécurité a donné des résultats positifs dans certaines situations, mais c'était avec un surveillant dans l'autobus qui attachait les ceintures de sécurité pour un petit nombre d'élèves.

M. Matt Jeneroux: Vous avez dit dans votre témoignage que vous avez besoin de 100 autobus de plus. J'aimerais savoir pourquoi, s'il s'agit simplement d'ajouter des ceintures de sécurité aux autobus existants.

Mme Vicky Kyriaco: Nous voulons que les itinéraires soient le plus efficaces possible, alors, lorsque nous les traçons, nous cherchons d'abord à utiliser toutes les places dans l'autobus. Présentement, nous assoyons trois élèves par banc. En moyenne, les bancs mesurent 96 centimètres de largeur et peuvent accueillir trois personnes. Cependant, ce qui nous préoccupe, c'est qu'il n'y aura peut-être pas suffisamment d'espace pour que les élèves puissent tous s'attacher, surtout s'ils sont en habit de neige en plus.

Nous prenons aussi en considération le temps. Nous établissons les trajets de façon que l'autobus puisse passer prendre les élèves à leur arrêt et les amener à l'école aussi rapidement que possible, compte tenu de la circulation et des conditions météorologiques. L'efficacité des itinéraires est proportionnelle au nombre de trajets. Par exemple, si nous avons trois trajets, nous pouvons desservir trois écoles. S'il y a des ceintures de sécurité, nous allons devoir prendre en considération quand nous allons préparer les itinéraires, le temps qu'il faut pour que les élèves s'attachent et le temps qui sera perdu lorsque l'autobus doit s'immobiliser pour que le conducteur puisse s'occuper de ceux qui détachent leur ceinture. Si les trajets sont prolongés, nous ne pourrions plus en prévoir deux ou trois par itinéraire.

M. Matt Jeneroux: Je crois comprendre votre deuxième argument. Cependant, après avoir écouté votre premier argument, je conclus que ce que vous faites présentement, asseoir trois élèves par banc, n'est pas sécuritaire. Maintenant, vous dites que vous avez besoin de 100 autobus de plus, essentiellement, pour offrir un service sécuritaire... J'ai deux petites filles qui prennent l'autobus scolaire

— pas dans votre zone, mais où je vis —, et, au bout du compte, ce qui m'inquiète, c'est que les autobus ne soient pas sécuritaires présentement.

Je vais vous laisser répondre. À nouveau, je dis cela comme père d'enfants qui vont à l'école.

Mme Vicky Kyriaco: À dire vrai, de notre point de vue, la pratique d'asseoir trois élèves par banc est conforme aux recommandations du fabricant. À notre avis, c'est sécuritaire. Nous ne croyons pas qu'il soit possible, sur le plan opérationnel, d'ajouter des ceintures de sécurité à des bancs où trois élèves doivent s'asseoir. Cela ne nous permettrait que d'asseoir deux élèves, avec leur habit de neige, par banc. C'est à ce chapitre que l'efficacité entre en ligne de compte. Présentement, nous avons 630 autobus et assoyons trois élèves par banc, et tout fonctionne bien.

• (1215)

M. Matt Jeneroux: J'en conclus donc que la priorité est non pas la sécurité, mais le coût, comme je le disais au départ.

Merci quand même.

La présidente: Monsieur Hardie.

M. Ken Hardie: Merci, madame la présidente.

Merci d'être ici.

Vous avez dit qu'il y a, dans certaines administrations, des autobus scolaires munis de ceintures de sécurité.

Mme Vicky Kyriaco: Il y en a quelques-uns, effectivement.

M. Ken Hardie: Y en a-t-il au Canada, à votre connaissance?

Mme Vicky Kyriaco: Oui.

M. Ken Hardie: Pouvez-vous nous donner un exemple?

Mme Vicky Kyriaco: Je sais qu'il y a présentement à Sudbury un minibus muni de ceintures de sécurité pour les élèves aux besoins spéciaux.

M. Ken Hardie: D'accord, merci.

Je me dis que des ceintures de sécurité ou d'autres types de dispositifs sont peut-être davantage justifiés dans certaines conditions, selon l'itinéraire. Par exemple, les conditions sont différentes pour un autobus qui circule à grande vitesse dans une région rurale, par rapport à un autobus en milieu urbain où la circulation est relativement stable et lente, surtout le matin.

Selon ce que vous avez dit jusqu'ici, croyez-vous que des ceintures de sécurité seraient inutiles dans certaines conditions et que le coût de cette mesure de sécurité supplémentaire ne serait pas justifié?

Mme Vicky Kyriaco: Je tiens à préciser que l'important n'est pas de justifier ou non un coût. Compte tenu des exigences énoncées et des études que j'ai mentionnées, pouvons-nous être sûrs que l'ajout de ceintures de sécurité dans les autobus dans les conditions actuelles — avec des enfants en habit de neige — aurait pour effet de réduire un risque déjà très faible? Peut-être que cela pourrait augmenter le risque.

Nous savons que l'utilisation de ceintures de sécurité entraîne beaucoup d'autres problèmes, en plus de nuire à l'efficacité. Il se peut que les élèves ne soient pas bien attachés, et cela nous préoccupe davantage que la possibilité d'un accident éventuel à un moment donné, parce que notre réseau sert 24 millions de passagers par année. Ce serait très difficile de surveiller les ceintures de sécurité afin de s'assurer que chaque passager est bien attaché au cas où il y aurait un petit accident, parce que cela arrive de temps en temps. La ceinture de sécurité pourrait aussi augmenter le risque de blessures dans un accident mineur, tandis que dans les conditions actuelles, les élèves ne subiraient aucune blessure.

Donc, voilà la question que nous nous posons: est-ce que l'ajout de ceintures de sécurité augmente les risques? Si ce n'est pas le cas, et si elles peuvent effectivement réduire les risques, alors génial. Nous dirions: « Les ceintures de sécurité rendent hors de tout doute les autobus plus sécuritaires, alors cela vaut la peine d'en installer. Malheureusement, nous n'avons pas de données indiquant cela présentement.

M. Ken Hardie: Ce problème a été soulevé dès notre toute première discussion avec le Bureau de la sécurité des transports du Canada. Le BST recueille des données sur les accidents d'autobus seulement lorsqu'un autre mode de transport réglementé par le gouvernement fédéral est en cause, par exemple un train. Les données existent peut-être quelque part, mais personne n'est chargé de les récolter et de nous fournir l'information dont nous avons besoin.

Je veux maintenant aborder le sujet de l'éjection, c'est-à-dire l'éjection d'un véhicule, que ce soit un autobus scolaire ou tout autre véhicule. Il est clair que l'éjection augmente les risques de blessures très graves et le décès, mais vous avez aussi parlé du danger de se retrouver piégé dans le véhicule. Est-ce qu'on nous offre un choix qui n'en est pas vraiment un?

Mme Vicky Kyriaco: Excusez-moi, mais je ne suis pas sûre de comprendre,

M. Ken Hardie: Nous sommes perdants, peu importe ce que nous choisissons. N'y a-t-il pas de solution gagnante dans cette situation? Peu importe ce que nous choisissons, il y aurait des conséquences négatives. En décidant de ne pas installer de ceintures de sécurité, on élimine le risque que les gens se retrouvent piégés dans le véhicule, mais en même temps, on augmente le risque qu'ils en soient éjectés.

Mme Vicky Kyriaco: Pour parler comme un actuairiste, je dirais qu'il faudrait évaluer la probabilité du risque. Quelle est la probabilité qu'un accident susceptible d'éjecter un passager se produise? Nous avons quelques données à ce sujet et avons tiré quelques conclusions, mais très peu de données ont été recueillies à propos du risque qu'une personne soit prise au piège dans un accident. Toute l'information à ce sujet est anecdotique. Cela ne fait aucun doute. En résumé, le message que je voulais faire passer dans mon exposé est que nous devons recueillir davantage de données. Mettons nos suppositions à l'épreuve avant de décider arbitrairement d'installer des ceintures de sécurité qui risquent de créer d'autres problèmes. Si une idée s'avère être nuisible, les données vont nous le dire.

Nous voulons au moins être en mesure de dire que des études ont été menées dans un contexte canadien, avec des élèves en habit de neige. Est-ce que le risque auquel ils sont exposés est différent parce qu'ils portent une ceinture de sécurité? Est-ce qu'ils risquent d'être éjectés du véhicule parce qu'ils n'en portent pas? Il faut tenir compte des deux possibilités.

• (1220)

La présidente: Posez une question très courte.

M. Ken Hardie: Honnêtement, cela fait longtemps que ce sont les enfants qui parlent à leurs parents des ceintures de sécurité, parce qu'on leur montre à l'école à quel point elles sont importantes. Ce sont les enfants qui disent à leurs parents: « Hé, papa, attache ta ceinture de sécurité. »

Êtes-vous vraiment préoccupé de la possibilité que les enfants n'attachent pas leur ceinture soit un grave problème, compte tenu du fait qu'ils insistent déjà énormément pour que l'ensemble de la société attache sa ceinture de sécurité?

Mme Vicky Kyriaco: Je crois qu'un enfant de neuf ou dix ans prendrait cela au sérieux, mais je doute qu'un enfant de trois ans et demi ou de quatre ans qui n'est pas capable d'attacher sa ceinture seul sans l'aide de sa mère puisse le faire dans l'autobus. Il n'a pas la dextérité manuelle, alors il a besoin d'un adulte pour le faire à sa place.

La présidente: Merci beaucoup.

La parole va à M. Aubin.

[Français]

M. Robert Aubin: Merci, madame la présidente.

Je vous remercie, madame Kyriaco, d'être avec nous.

Dans la foulée de ce que M. Hardie vient de mentionner, je vais vous dire, sans vous dévoiler mon âge, que je suis né à une époque où les ceintures de sécurité n'existaient pas. On ne se posait pas de question en ce sens, mais avec le temps, c'est devenu une évidence. En fait, ce sont les jeunes générations qui ont toujours appliqué les changements. La règle existait, mais nous avions des réticences.

Pourrions-nous envisager un système différent pour les très jeunes enfants qui sont soi-disant incapables de boucler eux-mêmes leur ceinture de sécurité? En vous basant sur votre expérience, à quel âge détermineriez-vous qu'un enfant peut boucler lui-même sa ceinture de sécurité dans un autobus scolaire?

Mme Vicky Kyriaco: J'ai déjà été enseignante. C'était avant même de travailler dans le domaine du transport. Selon moi, à l'âge de neuf ou dix ans, ils sont capables d'attacher leur ceinture et d'ajuster celle qui passe sur l'épaule. Ce sont vraiment deux étapes.

M. Robert Aubin: Globalement, nous pourrions dire qu'il devrait y avoir une approche différente pour le réseau primaire et pour le réseau secondaire.

Mme Vicky Kyriaco: Oui. Par contre, nous utilisons le même autobus pour transporter des élèves du secondaire et, ensuite, des élèves du primaire. Nous ne pouvons pas changer de ceintures de sécurité ou d'approche.

M. Robert Aubin: Je comprends cela, mais s'il y avait des ceintures de sécurité, nous pourrions appliquer des normes différentes — par exemple, en ce qui a trait au nombre de passagers à bord de l'autobus — pour le secondaire et le primaire. Ce sont seulement des pistes de réflexion pour tenter de trouver une solution. Il me semble que, de plus en plus, la ceinture de sécurité va de soi. Cependant, je comprends les problèmes qui sont liés à cela. Il faudrait peut-être, pour le moment, ne pas cibler les contingences économiques qui freineraient la sécurité, mais plutôt voir comment on adaptera les budgets aux normes qui nous apparaissent essentielles.

Si ces autobus, qui transportent des élèves tant du secondaire que du primaire et dans lesquels on peut asseoir trois élèves par banc, circulent à 50 kilomètres à l'heure en milieu urbain et qu'un accident survient, on sait bien que l'impact sera relativement contenu. Or ce sont exactement les mêmes autobus scolaires qui transportent nos étudiants — j'ai moi aussi déjà été enseignant — lorsqu'ils vont voir une pièce de théâtre dans une autre municipalité, qu'ils vont faire des sports d'hiver ou qu'ils font une sortie estivale. Ce sont les mêmes autobus qui prennent l'autoroute.

Est-ce que cela pourrait être une autre piste, selon vous? On pourrait déterminer que, pour la circulation urbaine, les choses peuvent être pensées d'une façon, mais que, pour tous les cas où l'on circule à grande vitesse sur l'autoroute, les ceintures de sécurité doivent être portées.

Mme Vicky Kyriaco: Il faudrait vraiment se référer aux statistiques pour déterminer s'il y a eu plus d'accidents mortels ou d'autres...

•(1225)

M. Robert Aubin: Permettez-moi de vous poser une question plus précise.

Mme Vicky Kyriaco: Je vous en prie.

M. Robert Aubin: Si vous organisez une classe de neige avec vos élèves du primaire, est-ce que vous vous en tenez à la norme de trois étudiants par banc, et ce, même si le voyage est long?

Mme Vicky Kyriaco: Oui.

Jusqu'à la fin de la sixième année, les élèves sont assis à trois par siège. De la septième année à la douzième année, ils ne sont plus que deux.

M. Robert Aubin: Cela est basé sur des moyennes de grandeur et de poids, j'imagine?

Mme Vicky Kyriaco: C'est exact.

M. Robert Aubin: Certains constructeurs ou certaines commissions scolaires ont fait installer des caméras vidéo dans les autobus pour surveiller ce qu'il s'y passe. En effet, un autobus scolaire est aussi un lieu de socialisation et d'initiation pour les élèves qui changent d'école. Selon vous, qui devrait s'assurer que les élèves bouclent leur ceinture de sécurité, si telle était la voie retenue? Est-ce que cette responsabilité devrait incomber aux chauffeurs d'autobus scolaire ou aux écoles? Devrait-ce plutôt être aux parents de l'inculquer à la maison?

Mme Vicky Kyriaco: À l'heure actuelle, cette responsabilité incombe au chauffeur, qui peut recevoir des points d'inaptitude si l'un des enfants qu'il transporte dans son autobus ne porte pas sa ceinture de sécurité. Le chauffeur est responsable des enfants de moins de 16 ans qu'il véhicule dans son autobus, et ce, même si une autre personne se trouve à bord pour aider les élèves à boucler leur ceinture. Il faudrait donc modifier les lois provinciales pour dégager les chauffeurs d'autobus scolaire de cette responsabilité.

M. Robert Aubin: À qui la confieriez-vous, par contre? C'était le sens de ma question.

Mme Vicky Kyriaco: Nous nous posons la même question.

M. Robert Aubin: Selon vous, cette responsabilité devrait-elle revenir aux parents ou à l'école?

Mme Vicky Kyriaco: En fin de compte, elle devrait revenir à la personne qui est responsable de transporter les enfants. Même si un moniteur se trouvait à bord de l'autobus, cette responsabilité demeurerait celle du chauffeur.

Pour répondre aux exigences des sociétés d'assurance en matière de responsabilité, il faut s'assurer que la ceinture de sécurité d'un enfant est bel et bien bouclée si le port en est exigé. Si la ceinture n'était pas bouclée, la personne, l'école ou la commission scolaire responsable devrait alors expliquer pourquoi elle a omis de s'acquitter de cette responsabilité.

M. Robert Aubin: Vous êtes au courant d'un certain nombre d'accidents mettant en cause des autobus scolaires. À la lumière de votre expérience, la plupart des collisions sont-elles frontales ou arrière? Le concept de compartimentage fonctionne-t-il réellement, bien qu'il ne fasse pas l'unanimité? Êtes-vous au courant de collisions latérales ayant provoqué nettement plus de dommages?

Mme Vicky Kyriaco: La plupart des collisions se produisent à l'arrière de l'autobus scolaire, quand des voitures l'emboutissent. Certaines collisions latérales mettant en cause des voitures ou des camionnettes se sont effectivement avérées un peu plus graves puisqu'elles ont fait bouger l'autobus scolaire, mais aucun enfant n'a subi de blessure.

[Traduction]

La présidente: Merci, monsieur Aubin.

Merci, madame Kyriaco, d'être venue nous communiquer cette information. Je crois que cela nous a été très utile d'avoir un autre point de vue sur la question. Merci beaucoup.

Nous allons suspendre les travaux un moment, le temps que notre prochain témoin s'installe.

•(1225)

_____ (Pause) _____

•(1230)

La présidente: Reprenons.

Nous accueillons M. Tony Di Benedetto, directeur général de Drone Delivery Canada.

Vous étiez déjà venu témoigner au cours des trois années et demie où j'ai présidé le Comité. Vous nous avez envoyé une lettre pour demander de venir à nouveau pour faire une mise à jour. Nous avons trouvé un peu de temps à vous accorder, alors je vais vous céder la parole pour cinq minutes. Allez-y.

M. Tony Di Benedetto (directeur général, Drone Delivery Canada): Merci beaucoup.

Madame la présidente, mesdames et messieurs les membres du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités, madame la greffière, je tiens d'abord à vous remercier de me donner l'occasion de témoigner devant vous à propos de Drone Delivery Canada, afin de faire une mise à jour sur les incroyables percées commerciales et technologiques que l'entreprise a réalisées au cours des deux dernières années. Je vais aussi vous fournir de l'information nouvelle sur notre secteur ainsi que sur notre plus récent mandat concernant la fourniture de services aux collectivités du Nord et aux collectivités rurales et éloignées.

Les choses ont énormément changé depuis la dernière fois que j'ai témoigné devant votre comité, en novembre 2016. À titre indicatif, pour ceux qui n'étaient pas présents lors de mon dernier témoignage, Drone Delivery Canada est une entreprise torontoise pionnière dans le domaine de la technologie. Nos activités concernent surtout la conception, l'élaboration et la mise en oeuvre d'un système de livraison par drone adapté à la géographie canadienne qui soit durable sur le plan commercial. Notre groupe est composé de professionnels très chevronnés dans le domaine de la technologie et qui ont démarré, possédé et exploité des entreprises prospères sur le marché canadien. Drone Delivery Canada est la première entreprise de livraison par drone accréditée par le gouvernement fédéral au Canada ainsi que le premier transporteur de marchandises par drone au Canada à satisfaire aux exigences de Transports Canada.

Dans un avenir rapproché, les drones pourront livrer de la marchandise rapidement, facilement et à faible coût, ce qui permettra aux entreprises d'augmenter leurs revenus et leur chiffre d'affaires. Les organismes de réglementation continuent de travailler sur la réglementation encadrant l'utilisation commerciale des drones, et nous constatons qu'il y a une certaine volonté de la part de Transports Canada de faire avancer l'industrie et de promouvoir l'innovation.

Il y a d'innombrables industries pouvant tirer parti des services de livraison par drone, par exemple les fournisseurs de services logistiques, les services de livraison postale, les premiers répondants, les entreprises de distribution de pièces, les fournisseurs de fournitures médicales et les centres de distribution en général.

Un service de livraison par drone de DDC s'effectue entre des entrepôts fixes. Les drones sont hautement automatisés et sont contrôlés au moyen d'un système logiciel de gestion centralisé dans un centre de contrôle qui peut se trouver à l'endroit où l'aéronef est utilisé ou à l'administration centrale de DDC près de Toronto. Tous les vols sont surveillés par un pilote superviseur formé et qualifié qui peut intervenir en tout temps en cas de besoin.

En février 2018, Transports Canada a octroyé à DDC un certificat d'opérations aériennes spécialisées pour exploitants conformes, ce qui nous permet d'exercer nos activités partout au Canada. Le premier aéronef commercial de DDC, le X1000 Sparrow, a été jugé conforme aux normes de Transports Canada en décembre 2017. Il est capable de transporter une charge utile de 4,5 kilos sur une distance potentielle de 20 kilomètres.

Nous avons récemment fait l'annonce d'un nouveau drone, baptisé Condor, capable de transporter des charges lourdes. Nous allons bientôt commencer à le mettre à l'épreuve. Il devrait être capable de transporter des marchandises allant jusqu'à 180 kilos sur une distance potentielle de 150 kilomètres.

Autre fait important, nous avons réussi les tests « au-delà de la visibilité directe », sous la supervision de Transports Canada. Nous avons signé une entente commerciale de 2,5 millions de dollars, et sommes présentement en négociations très avancées afin de conclure de multiples ententes commerciales pour 2019. Nous avons entamé des discussions avec 50 clients, y compris des vendeurs au détail, des réseaux de fret, des groupes hospitaliers, des services de messagerie, des fournisseurs de services logistiques ainsi que diverses collectivités éloignées au Canada. Nous avons conclu des ententes avec la Première Nation Moose Cree, la National Automotive Parts Association, les ambulanciers paramédicaux de la région de Peel et bien d'autres entités encore. Nous avons établi un partenariat avec Toyota Tsusho, et les discussions vont bon train avec plusieurs transporteurs de marchandises.

Nous travaillons à l'élaboration d'un deuxième réseau de livraison de marchandises par drone dans les Territoires du Nord-Ouest. Nous croyons qu'il s'agit d'une occasion exceptionnelle d'aider à répondre aux besoins des collectivités éloignées, par exemple en ce qui concerne le transport des marchandises considérées comme étant essentielles pour la croissance économique, comme la nourriture et le matériel médical. Nous avons l'intention de desservir 200 collectivités nordiques et éloignées d'un bout à l'autre du pays au cours des cinq prochaines années. C'est une excellente nouvelle pour le Canada, et en particulier pour les collectivités du Nord qui éprouvent des difficultés dues à l'absence de routes et d'autres moyens de transport.

La population de ces collectivités est majoritairement autochtone, et même si elle a accès à de la nourriture et à des biens, c'est à des prix prohibitifs. C'est inacceptable que de la nourriture coûte si cher au Canada, où tous sont censés être égaux. J'ai lu un article de CBC News l'autre jour qui parlait d'une mère de quatre enfants à Iqaluit qui avait acheté une caisse de 24 bouteilles d'eau au coût de 29,99 \$ à l'épicerie. À Winnipeg, la même caisse de 24 bouteilles d'eau lui aurait coûté seulement 4,49 \$. J'ai vu la même chose à Moosonee, où nous travaillons en étroite collaboration avec la Première Nation Moose Cree afin de mettre sur pied le premier service de livraison abordable de la région qui sera exploité toute l'année.

L'abordabilité est un élément clé de notre proposition de valeur. Pour le consommateur, la valeur d'utiliser à faible coût des drones hautement automatisés pour de petites trajectoires de vol est nettement supérieure au fait de recourir à des services concurrents avec des hélicoptères. Nous allons commencer par offrir un service de livraison pour les petits colis, et les drones suivront une trajectoire fixe, mais nous prévoyons augmenter les distances maximales et la capacité de charge à mesure que les nouveaux modèles de drones plus puissants sont approuvés par Transports Canada.

● (1235)

La Première Nation Moose Cree sera le propriétaire et l'exploitant de l'entreprise. Même si on s'attend, selon les prévisions financières, à ce que l'entreprise génère des profits à mesure que le service s'améliore, notre premier objectif est de créer des retombées sociales pour la collectivité. Les avantages que la collectivité pourra tirer de cette nouvelle infrastructure de transport, qui sera exploitée toute l'année, comprennent une amélioration des communications, des occasions d'emploi, une plateforme que les nouvelles entreprises pourront utiliser afin de servir la collectivité, une amélioration des services de soins de santé et de nouvelles options d'éducation pour les jeunes.

Ce genre de projets visant les collectivités du Nord et les collectivités autochtones auront pour effet d'accroître la productivité et l'innovation technologique, d'élargir la chaîne d'approvisionnement canadienne, de créer des emplois bien rémunérés dans ces collectivités et de les avantager sur le plan social, sanitaire et environnemental, ce qui, au bout du compte, aura des retombées sur l'économie publique et l'innovation. Enfin, Drone Delivery Canada contribue à la réduction des émissions de gaz à effet de serre en aidant à réduire l'utilisation de combustible diesel dans les collectivités autochtones éloignées.

Nous demandons à Transports Canada et au gouvernement fédéral de travailler avec nous afin d'aider les collectivités du Nord à améliorer leurs conditions de vie.

Pour conclure, je dirais que Drone Delivery Canada, au même titre que les lignes ferroviaires aériennes, apporte une nouvelle dimension au domaine des transports. Au XIX^e siècle, on a vu l'avènement des trains, puis, au XX^e siècle, celui des voitures. Maintenant, au XXI^e siècle, nous connaissons l'avènement des drones.

Je vous remercie de votre attention. Je suis prêt à répondre à vos questions.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Di Benedetto.

Le premier intervenant pour la première période de questions sera M. Kmiec.

M. Tom Kmiec (Calgary Shepard, PCC): Merci beaucoup de nous avoir présenté votre exposé et d'être revenu témoigner devant le Comité. Je ne suis pas un membre permanent du Comité, mais je sais que vous avez demandé de revenir. Quand le ministre Garneau a imposé les règles initiales au sujet des drones, il y a eu une levée de boucliers de la part de mes électeurs; autant les entreprises que les particuliers étaient mécontents. J'ai fait circuler des pétitions et rédigé des lettres pour aider les gens de ma circonscription.

Malheureusement, je suis ici aujourd'hui afin de présenter une motion au nom d'un de mes électeurs. L'avis de motion a été déposé le 22 novembre 2018. Je vais la lire rapidement, aux fins du compte rendu, afin que nous puissions ensuite voter sur la motion que je présente au nom de M. Tim Reed, un de mes électeurs. Je propose:

Que le Comité entreprenne une étude sur la possibilité pour les Canadiens de faire entrer au Canada leurs véhicules de promenade acquis en toute légalité et immatriculés aux États-Unis, pour une période temporaire définie, de la même manière que les citoyens américains peuvent le faire au Canada, sans devoir payer de taxes, de droits ou de frais d'importation; que le Comité fasse rapport de ses conclusions à la Chambre dans les 90 jours de séance suivant l'adoption de la présente motion; que le Comité formule des recommandations sur les mesures que le gouvernement du Canada devrait prendre pour adopter un système de contrôle frontalier qui permette aux citoyens canadiens d'utiliser temporairement des véhicules immatriculés aux États-Unis; que pas moins de deux réunions du Comité soient consacrées à cette étude et que le Comité demande que le gouvernement dépose une réponse complète à son rapport.

J'ai déposé l'avis de motion. Je sais qu'il y a eu des discussions à l'extérieur du Comité sur la possibilité d'entamer cette étude. Si je le propose maintenant... je sais que c'est un problème qui touche seulement un petit nombre de personnes. Je vais citer quelques lettres et quelques réponses que j'ai reçues du ministre et de la Bibliothèque du Parlement ainsi que la réponse que j'ai obtenue à la pétition, afin que vous sachiez que je ne suis pas venu ici simplement pour proposer une étude aléatoire au Comité. J'ai fait mes recherches. J'ai envisagé d'autres moyens de tenter de régler ce problème, comme une initiative parlementaire, mais toutes les avenues me sont bloquées, pour ainsi dire, alors je crois que seul votre comité peut résoudre mon problème.

L'électeur dont je vous ai parlé a écrit au ministre et a reçu cette réponse...

• (1240)

M. Ken Hardie: J'invoque le Règlement. Nous avons un témoin avec nous. Nous sommes en train d'étudier une question, et il faudrait vraiment que nous respections le témoin qui est avec nous. Pouvons-nous en discuter à un autre moment? Nous pourrions vous donner un peu plus de temps à la fin de la réunion pour cela, monsieur Kmiec. M. Di Benedetto est ici.

M. Tom Kmiec: Non. J'ai proposé la motion. Elle est déposée. Le Comité en est saisi. C'est comme ça que cela fonctionne, d'après ce que je comprends les règles.

La présidente: Ce sont clairement les règles en vigueur. M. Kmiec a la parole, et il peut parler de sa motion.

M. Tom Kmiec: Merci, madame la présidente.

La présidente: Puis-je ajouter quelque chose? Je crois que c'est une motion intéressante, mais je ne suis pas sûre que tout le monde la comprenne vraiment, alors peut-être pourriez-vous, dans vos commentaires, aider le Comité à la comprendre.

Je suis désolée, monsieur Di Benedetto, mais c'est la procédure.

M. Tony Di Benedetto: Ce n'est pas grave.

La présidente: Aidez-nous à mieux comprendre votre motion. Cela améliorerait vos chances de réussite.

M. Tom Kmiec: Laissez-moi vous donner un exemple tiré de ce que M. Reed a vécu. C'est un Canadien qui possède un véhicule américain.

Je vis en Alberta, et beaucoup d'Albertains possèdent des chalets dans l'État du Montana. Par exemple, disons que vous possédez une jeep au Montana immatriculée aux États-Unis. Vous décidez d'effectuer des réparations sur votre véhicule, alors vous le remorquez pour l'apporter, disons, à Lethbridge ou à Calgary, peut-être jusqu'à votre garage. Il y a quand même assez de personnes dans ma circonscription qui font cela.

Il vous est interdit de faire entrer votre jeep au Canada si vous ne l'importez pas officiellement, ce qui suppose de payer des droits d'importation de 6,1 %, comme si votre but était de l'apporter au Canada pour de bon. Ce n'est pas ce que nombre de mes électeurs et M. Reed veulent faire; ils veulent seulement faire entrer temporairement leur véhicule au Canada.

Présentement, il n'y a rien qui habilite quelqu'un à faire cela sans payer l'intégralité du droit d'importation. La Bibliothèque du Parlement, le ministre des Transports et les fonctionnaires de Transports Canada l'ont confirmé.

Comme je l'ai dit, c'est un problème qui touche un petit groupe de gens. C'est très loin d'être quelque chose de fréquent. Mais si c'est un citoyen canadien qui possède le véhicule, il devrait avoir le droit de faire entrer son véhicule immatriculé aux États-Unis au Canada pour au moins quelques jours. Je doute que les gens les apportent au Canada pour des mois afin de les utiliser à des fins résidentielles ou commerciales. Ce serait seulement pour effectuer des réparations ou mettre le véhicule à niveau avant de le renvoyer de l'autre côté de la frontière.

Vous pourriez mettre en œuvre un régime de contravention pour ceux qui enfreignent les règles. Ce devrait être très facile de retracer les véhicules, puisque les douaniers recueillent tous les renseignements habituels.

M. Reed a proposé quelques systèmes à cette fin. Le ministre lui a répondu en lui disant que les véhicules non conformes — c'est-à-dire les véhicules plus anciens, souvent ceux datant d'avant 1979 — ne pouvaient pas entrer au Canada parce qu'on les juge non sécuritaires. J'ai rappelé au ministre dans une autre communication qu'il était question de véhicules conformes.

Pour revenir à l'exemple de la jeep que je vous ai donné, il s'agit d'un véhicule ordinaire qui circule sur la route... Je ne sais pas si vous êtes comme moi, mais j'aime bien aller à la campagne où il n'y a pas de téléphone cellulaire ni quoi que ce soit. Alors vous prenez votre jeep, mais peut-être que vous l'endommagez un peu en roulant dans la boue. Vous la conduisez jusqu'à chez vous, et si vous êtes au Montana, vous allez devoir payer le prix exorbitant qu'exigent les garagistes. Si vous n'avez pas les outils qu'il vous faut aux États-Unis, peut-être que vous voudriez alors faire entrer votre véhicule au Canada pour le réparer chez vous avant de le rapporter aux États-Unis, parce qu'il est immatriculé aux États-Unis et que c'est là qu'il doit être.

J'ai mentionné que le ministre avait écrit une réponse, datée du 26 février 2016. Voici ce qu'il dit. Je veux simplement vous lire un court paragraphe:

Comme vous l'avez souligné, l'utilisation temporaire d'un véhicule immatriculé aux États-Unis et conforme aux normes américaines par un citoyen canadien n'est pas chose fréquente. Cependant, puisque cette option pourrait être dans l'intérêt de certains Canadiens, des fonctionnaires de Transports Canada examineront les options qui pourraient aider à résoudre ce problème. Toute solution éventuelle suppose des modifications législatives, et il faudra du temps pour les élaborer, les faire approuver, les diffuser et les mettre en œuvre.

Malheureusement, je n'ai reçu aucune nouvelle depuis, et je n'ai trouvé absolument nulle part de l'information sur cet examen, même pas s'il a été réalisé. Le ministre ne me l'a pas dit...

La présidente: Tom, pouvez-vous nous redire la date?

M. Tom Kmiec: C'était le 26 février 2016.

J'ai écrit des notes dessus, mais je pourrais présenter au Comité un exemplaire fraîchement imprimé, si vous le souhaitez.

La présidente: Oui, ce serait peut-être une bonne idée.

M. Tom Kmiec: J'ai ensuite déposé une pétition le 25 septembre 2017. Le numéro de la pétition est 421-01658. La réponse que le ministre a envoyée fait quatre lignes. Je voulais de l'information sur l'examen entrepris par Transports Canada. D'après ce que je vois, c'est le silence complet. Sa réponse n'en est pas vraiment une; il me dit simplement que le Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles devra être modifié avant que ce genre de chose soit possible.

Une entreprise canadienne, comme U-Haul, peut faire entrer des véhicules immatriculés aux États-Unis au Canada afin de les utiliser expressément à des fins commerciales, mais c'est défendu à un citoyen canadien ordinaire. Le Plan international d'immatriculation prévoit que les entreprises peuvent faire circuler leurs véhicules d'un État à l'autre et les utiliser au Canada. Le Canada pourrait s'inspirer du Plan international d'immatriculation afin de créer un modèle pour les citoyens canadiens. C'est pourquoi je ne suis pas satisfait des règles en vigueur et des réponses de Transports Canada. Il est profondément injuste qu'il existe une règle distincte pour les entreprises, et une autre, pour les citoyens canadiens. Les citoyens devraient avoir les mêmes droits que les entreprises.

Nous savons qu'il y a des véhicules de U-Haul immatriculés en Arizona. U-Haul peut le faire. Si vous avez déménagé au cours des 10 ou 15 dernières années, vous avez sans doute remarqué que tous leurs véhicules sont immatriculés en Arizona. Pourtant, leurs véhicules sont utilisés régulièrement au Canada.

Disons que j'ai un véhicule Jeep immatriculé au Montana. Il se trouve à mon chalet près du lac ou simplement dans l'entrée de la maison d'un ami. Tout à coup, je décide de poser de nouveaux pneus. Alors, je remorque le véhicule jusqu'au Canada, mais si je veux le faire entrer au pays, je dois payer les droits d'importation comme si

j'avais l'intention de laisser le véhicule définitivement au Canada, ce qui n'est pas mon intention.

J'ai examiné les diverses possibilités; j'ai songé à présenter un projet de loi d'initiative parlementaire afin d'éviter de venir à une séance du Comité. Je voulais simplement proposer une solution à ce problème. J'ai demandé à la Bibliothèque du Parlement comment je devais procéder et si c'était possible. On m'a répondu que ce n'était pas possible, parce que les tarifs douaniers sont régis par une disposition précise de la Loi sur les douanes. Ils sont établis par décret. Un projet de loi d'initiative parlementaire ne doit donc pas interférer avec l'établissement des tarifs douaniers ni avec les personnes concernées. Il faudrait un décret, et non un projet de loi d'initiative parlementaire.

J'ai donc déposé la motion numéro 197, qui porte sur ce problème. Je me disais que c'était une façon élégante de résoudre ce problème, mais, malheureusement, il reste peu de temps à la session parlementaire. Les élections auront lieu au plus tard le 21 octobre 2019, ce qui veut dire que ma motion, qui aurait donné l'instruction à deux comités d'étudier la question, n'est plus envisageable.

Voilà donc pourquoi je demande à votre comité d'y consacrer au moins deux réunions. Essentiellement, vous devriez convoquer des fonctionnaires afin qu'ils puissent vous expliquer la façon dont la loi devrait être modifiée. J'ai besoin de cette information. Ensuite, le Comité pourrait formuler des recommandations et présenter un rapport sur les mesures à prendre et sur les types de modifications législatives qui devront être apportées afin que les citoyens canadiens aient les mêmes droits que les entreprises américaines et canadiennes, comme U-Haul.

●(1245)

La présidente: Puis-je vous interrompre un instant? J'essaie de comprendre...

Vous proposez quelque chose au Comité. Peut-être pourrait-on attendre mardi avant de mettre la motion aux voix afin de vous laisser quelques minutes de plus pour nous en parler. Cela nous permettrait à tous de vous consacrer toute notre attention et tout le respect que nous vous devons.

Tout cela semble complexe, et je ne suis pas certaine que tout le monde comprenne bien. Pour éviter que la motion soit rejetée d'emblée, nous pourrions la mettre en suspens et prendre 15 minutes dans l'ordre du jour de mardi afin que vous puissiez revenir pour la présenter à nouveau. Nous pouvons voter à ce moment-là.

Le Comité est-il d'accord? Cela nous permettrait de revenir à notre témoin ici présent.

Monsieur Badawey.

M. Vance Badawey: Madame la présidente, je ne veux pas que Tom se fasse de faux espoirs. Je ne veux pas le mener en bateau.

La présidente: D'accord, juste un instant.

Tom a toujours la parole.

M. Tom Kmiec: Je veux seulement que les choses soient claires. Je n'ai pas cédé la parole, alors je peux poursuivre.

M. Vance Badawey: Je croyais que vous étiez ici pour régler un problème. Donc, si vous le voulez, peut-être pourrions-nous accélérer les choses?

M. Tom Kmiec: Dois-je comprendre que nous sommes peut-être en accord...

M. Vance Badawey: J'essaie de trouver une sorte de solution... Je ne veux pas que vous vous fassiez de faux espoirs. Le fait est que notre horaire est bien rempli jusqu'à la fin de la session parlementaire, et je ne suis pas sûr que nous ayons du temps à consacrer à ce que vous proposez. Malgré tout, je trouve que c'est une excellente idée. Je crois que vous avez raison sur toute la ligne. Puis-je vous faire une suggestion? Peut-être qu'un autre comité aurait le temps. Un comité plus approprié que le nôtre serait probablement celui de la sécurité publique. Honnêtement, ce que vous proposez concerne vraisemblablement trois ou quatre ministères: Sécurité publique, Transports et peut-être même Affaires mondiales.

Je ne veux pas que la motion de Tom soit rejetée, parce que je crois que c'est justifié, et, très franchement, je suis d'accord avec lui. Malheureusement, le fait est qu'il ne nous reste plus beaucoup de temps, pour commencer. Nous venons tout juste d'avoir un débat là-dessus avec M. Aubin, lors de la dernière séance, à propos de l'ordonnement de notre programme. Incidemment, c'est autre chose que nous avons à régler, si nous avons le temps. Nous avons décidé de l'ordre des études à la dernière séance.

Puisqu'il ne nous reste plus de temps, pour être juste envers Tom, je crois que nous devrions essayer de refiler l'étude au comité de la sécurité publique, s'il a le temps. Lorsque nous reviendrons — peu importe ce qui adviendra —, notre comité pourra se pencher sur la question, lorsque nous en aurons le temps.

• (1250)

La présidente: Monsieur Jeneroux.

M. Matt Jeneroux: Il y a quelque chose que j'aimerais préciser, en réaction aux commentaires de M. Badawey.

Nous n'avons pas le calendrier au complet. Je crois que les séances sont prévues jusqu'au 11 avril, rien n'est fixé. Nous ne sommes pas au courant du calendrier parlementaire complet, en ce qui nous concerne.

M. Vance Badawey: Je ne sais pas si je suis d'accord.

La présidente: Nous avons beaucoup de pain sur la planche, y compris deux ministres qui sont censés venir témoigner, entre autres choses.

Je crois que ce qui est proposé, c'est de nous laisser un peu plus de temps pour réfléchir avant de prendre une décision dans un sens ou dans l'autre. Entre aujourd'hui et mardi, nous arriverons peut-être à trouver une solution pour vous aider à atteindre votre but. Je ne sais pas.

Vous avez toujours la parole, Tom.

M. Tom Kmiec: Je sais, madame la présidente, mais je crois que M. Aubin a quelque chose à dire.

La présidente: Monsieur Aubin.

[Français]

M. Robert Aubin: Sur le fond, je reconnais la valeur de la motion, mais je pense moi aussi que notre comité a déjà trop à faire. Nous avons déjà trois ou quatre études en cours que nous peinons à conclure. Par ailleurs, d'autres sujets s'annoncent qui vont selon moi avoir une plus grande importance aux yeux des citoyens.

Je pense ici notamment à la charte des droits des passagers aériens que le ministre déposera dans les prochaines semaines. Nous avons consacré de très longues heures de travail à ce dossier, et ce, dès avant la reprise des travaux parlementaires. Puisque nous avons été impliqués tout au long du processus, nous devrions étudier les règlements proposés et donner notre avis au ministre. Ce serait la moindre des choses.

Je ne vois donc pas comment nous pourrions rajouter à nos travaux d'ici à la fin juin ce que propose mon collègue, et ce, même si le sujet est pertinent.

[Traduction]

M. Tom Kmiec: Je crois que je peux reprendre la parole.

M. Badawey a suggéré qu'il serait peut-être plus approprié de confier l'étude au comité de la sécurité publique ou à un autre comité, mais le fait est que la loi qui devra être modifiée est la Loi sur la sécurité automobile. Je peux énumérer les dispositions pour vous: ce sont les paragraphes de 7(1.1) à 7(1.4) de la Loi sur la sécurité automobile. Je les ai avec moi. Ces dispositions ont été modifiées en 2012. Ce sont les paragraphes qui permettent à U-Haul de faire passer facilement ses camions d'un côté et de l'autre de la frontière. Le Plan international d'immatriculation permet aux véhicules d'entrer temporairement au Canada. Pour cette raison, seul votre comité peut étudier la question, parce que vous pourrez convoquer des fonctionnaires du gouvernement afin de leur demander des éclaircissements sur ce qui doit être modifié par rapport à l'importation temporaire de véhicules immatriculés aux États-Unis, mais possédés par un citoyen canadien.

Comme je l'ai dit, j'ai essayé de trouver d'autres solutions. Ce problème ne touche pas strictement l'importation ou les douanes, parce que des droits d'importation devraient être imposés sur les véhicules américains qui entrent au Canada. Le problème, c'est qu'il y a des citoyens qui n'ont pas l'intention d'importer leur véhicule. Ils veulent simplement poser de meilleurs pneus sur leur jeep. Ils le remorquent jusqu'à la frontière, où ils sont arrêtés par les gardes-frontières qui ne font qu'appliquer la loi, à juste titre, parce que c'est défendu.

Je comprends que c'est un problème qui touche une petite catégorie de personnes. Par ailleurs, ce genre de problèmes ne sont pratiquement jamais réglés, surtout quand ils touchent plusieurs ministères différents. C'est une question très compliquée, et c'est pourquoi il m'a fallu si longtemps pour trouver la meilleure façon de la régler, une fois que j'ai appris que je ne pouvais pas simplement utiliser un projet de loi d'initiative parlementaire pour modifier la loi.

Je crois sincèrement que c'est à votre comité de se pencher là-dessus. Je suis plus que compréhensif et conciliant, alors si vous voulez prendre 15 minutes de plus pendant une autre séance pour y réfléchir davantage ou proposer une modification afin d'étudier cette question pendant une séance seulement, vous pouvez me le dire. Nous ne sommes pas au comité des finances. Je ne veux pas torpiller les travaux de votre comité. Je suis tout à fait disposé à...

M. Vance Badawey: Vous n'êtes pas du tout comme Ron, à ce que je vois.

Des députés: Ha, ha!

M. Tom Kmiec: Non, effectivement. Je suis le gentil député de Calgary.

Si vous proposez une modification pendant une autre séance sur le sujet, je suis tout à fait disposé à la prendre en considération, mais sachez que c'est la Loi sur la sécurité automobile dont il est question ici. Je suis convaincu qu'il faut modifier les dispositions que j'ai mentionnées afin de permettre aux Canadiens propriétaires de véhicules immatriculés aux États-Unis de les faire entrer au Canada sans avoir à payer des droits d'importation, pourvu que leur but ne soit pas d'importer leur véhicule.

Peut-être que vous voudrez prendre 15 minutes de plus pendant une autre séance pour en discuter davantage. Je sais que l'horaire de mon comité, celui des finances, est rempli pour tout le mois de mai, tous les jours du lundi au jeudi, à cause du budget. Vous pouvez toujours programmer d'autres séances, je crois. Vous êtes les maîtres de votre propre destinée. C'est possible. Vous pouvez...

M. Jeneroux: Pourvu qu'il s'agisse d'une séance publique.

M. Kmiec: Pourvu qu'il s'agisse d'une séance publique, bien sûr. Ce serait une bonne chose.

Il y a d'autres dispositions dans d'autres lois qui s'appliquent. Je pourrais les énumérer, mais ce sont toutes des dispositions touchant les douanes. En modifiant les dispositions que j'ai mentionnées plus tôt, nous n'aurions pas à nous en occuper.

Je vais céder la parole maintenant. J'aimerais que nous procédions immédiatement à un vote par appel nominal sur cette motion, ou, si vous êtes d'accord de ce côté-ci, discuter davantage de la motion à la prochaine séance, mardi prochain. Je reviendrai avec joie.

• (1255)

La présidente: J'ai un commentaire à faire, mais je vais laisser M. Badawey s'exprimer avant.

Monsieur Badawey.

M. Vance Badawey: Comme vous l'avez dit, madame la présidente, nous pourrions réserver du temps.

La présidente: Le Comité accepte-t-il de suspendre la discussion et de prendre un bloc de 15 minutes à la fin de notre réunion de mardi pour la reprendre, pourvu que M. Kmiec soit disponible? Nous essaierons de bien y réfléchir afin de voir s'il n'y aurait pas une façon de procéder.

Est-ce acceptable? Est-ce que tout le monde est d'accord? D'accord.

M. Matt Jeneroux: Je veux seulement confirmer: les travaux seront publics.

La présidente: Bien sûr.

M. Tom Kmiec: C'est parfait, merci.

La présidente: Nous pouvons revenir à M. Benedetto.

Il nous reste quatre minutes. Quelqu'un a-t-il des questions pour M. Benedetto?

Monsieur Kmiec, il vous reste 44 secondes.

M. Tom Kmiec: Puisque j'ai pris tellement de votre temps, je vais donner ce qu'il reste à mes collègues du côté du gouvernement.

La présidente: Tous ceux qui siègent au comité des transports savent très bien travailler.

Gagan, avez-vous une question?

M. Gagan Sikand (Mississauga—Streetsville, Lib.): Bien sûr.

Merci d'être revenu nous voir. Ma circonscription se trouve juste à côté de l'installation de Nav Canada à l'aéroport Pearson. Je l'ai visitée, et on m'a montré comment Aireon allait fonctionner. J'imaginais que Nav Canada a des parts dans cette entreprise. C'était

très intéressant. Je veux savoir si les drones peuvent utiliser la technologie d'Aireon.

M. Tony Di Benedetto: Nous avons passé les dernières années à mettre au point notre technologie. Notre but était d'obtenir les approbations réglementaires pour faire ce que nous voulons faire. Notre système est baptisé Flyte. Je ne suis pas certain de ce que Aireon a construit, mais je sais que notre technologie a été mise à l'épreuve. Elle a fait ses preuves.

M. Gagan Sikand: Comment s'appelle votre technologie, monsieur?

M. Tony Di Benedetto: Nous l'avons baptisée Flyte. Nous avons fait voler des drones dans des zones de vol actives.

M. Gagan Sikand: D'accord. Vous avez utilisé le mot « dimension », ce que je trouve assez intéressant. J'ai vu comment on pouvait suivre les aéronefs à l'écran. Mais en ce qui concerne les drones, étant donné qu'ils sont petits et qu'il y en a des centaines, y a-t-il un risque qu'il y ait trop d'information à l'écran? Comment allez-vous faire pour les surveiller?

M. Tony Di Benedetto: Nous avons mis au point un système de contrôle de la circulation aérienne. Il y en a partout dans le monde, pas seulement au Canada, même si, en réalité, le Canada est un chef de file dans ce domaine de nos jours.

Notre objectif est d'atténuer les risques. Nous préparons des trajectoires de vol prédéfinies au lieu de laisser les drones voler n'importe où. C'est comme un chemin de fer dans le ciel. Imaginez qu'il y a un chemin dans les airs que les drones suivent pour aller et venir, toute la journée. Il y a énormément de technologie qui est utilisée pour atténuer les risques.

M. Gagan Sikand: Merci.

La présidente: D'accord.

Merci beaucoup.

Monsieur Jeneroux, vous avez une minute.

M. Matt Jeneroux: Avant que la séance soit levée, j'aimerais savoir si le ministre vient bien le 11 avril.

La présidente: Le ministre Champagne va être ici le 11 avril pendant 90 minutes. Le ministre Garneau est censé venir plus tard, à une autre date. Les deux ministres vont venir témoigner.

M. Vance Badawey: C'est la deuxième fois que vous posez cette question. J'espère que vous en aurez d'autres bientôt.

M. Matt Jeneroux: Je vais continuer de le demander jusqu'à ce qu'il soit devant moi.

La présidente: Ce sera le 11 avril.

Merci beaucoup, et nous sommes désolés de l'interruption. Je suis contente que vous ayez pu revenir. Si les membres du Comité ont d'autres questions pour vous, ils peuvent communiquer avec vous directement.

M. Tony Di Benedetto: Merci de m'avoir accueilli.

La présidente: Merci beaucoup.

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>