

Consultation sur la sécurité des autobus dans les Maritimes

**Résumé des débats
Moncton (Nouveau-Brunswick)**

Le 29 février 2000

Consultation sur la sécurité des autobus dans les Maritimes

Résumé des débats
Moncton (Nouveau-Brunswick)

Table des matières

<i>1.0 Introduction</i>	<i>1</i>
<i>2.0 Thèmes principaux</i>	<i>2</i>
<i>3.0 Commentaires particuliers concernant les autobus scolaires</i>	<i>3</i>
3.1 Ceinture de sécurité.....	4
3.2 Dispositifs de sécurité.....	5
3.3 Formation des chauffeurs.....	7
3.4 Réglementation.....	8
3.5 Sensibilisation du public.....	9
<i>4.0 Commentaires particuliers concernant les autocars</i>	<i>11</i>
4.1 Application de la réglementation.....	13
4.2 Formation des chauffeurs.....	13
4.3 Problèmes de main-d'œuvre.....	14
<i>5.0 Priorités</i>	<i>Error! Bookmark not defined.</i>

Annexe A – Ordre du jour

Annexe B – Liste des participants

Annexe C – Rapport sur l'amélioration des consultations

1.0 Introduction

En juin 1999, Transports Canada, avec l'aide de l'Institut sur la gouvernance, a tenu une séance pilote à Victoria (C.-B.) pour débattre de la question de la sécurité des autobus et trouver des mesures susceptibles d'améliorer le dossier du Canada, par ailleurs déjà très bon à ce chapitre. Transports Canada a retenu les services de PricewaterhouseCoopers pour l'aider à organiser, en collaboration avec l'Institut sur la gouvernance, la consultation sur la sécurité des autobus au Canada.

L'atelier pilote a été suivi d'un atelier dans les Maritimes. La séance a eu lieu le 29 février 2000 à l'hôtel Delta Beauséjour, 750 Main Street, à Moncton au Nouveau-Brunswick, de 9 h à 16 h 15. M^{me} Nathalie Roy et M^{me} Suzanne Forget de PricewaterhouseCoopers étaient chargées d'animer la séance. Parmi les participants figuraient des représentants des différents groupes intéressés, parmi lesquels les transporteurs, les constructeurs, le ministère des Transports, le ministère de l'Éducation, les commissions scolaires, la Fédération du troisième âge et le Conseil canadien de la sécurité.

M. Derek Sweet de Transports Canada a exposé brièvement le contexte dans lequel se tenait la consultation. Il a été mentionné de la trousse d'information, du dossier exemplaire de la sécurité des autobus, de la volonté de prendre contact avec le public et de l'effort particulier déployé pour obtenir une représentation équitable de l'industrie et des diverses parties intéressées. M. Sweet a mentionné aussi qu'un rapport serait produit après chaque séance de consultation et que les participants recevraient, par voie électronique ou par courrier, un exemplaire du rapport sommaire de la séance des Maritimes. Les participants et les autres intéressés ont été invités à examiner les résultats de la consultation sur le site Web (http://www.policity.com/worksites_transport.htm). M. Phillip Haid, de l'Institut sur la gouvernance, a apporté des précisions sur le site Web et remis aux participants une notice explicative sur le site.

Avant d'entamer les débats, on a eu recours à une technique d'amorce pour mettre les gens à l'aise. Par groupe de cinq, les participants ont choisi une personne, morte ou vive, que le groupe était prêt à inviter à dîner. L'exercice a permis aux participants de faire connaître leurs intérêts personnels et d'interagir pour en arriver à un consensus. Après cinq minutes, le groupe a indiqué la personne qu'il avait choisi d'inviter et pourquoi. À la suite de cet exercice, les participants se sont présentés à tour de rôle en précisant l'organisme qu'ils représentaient.

Les débats visaient à recueillir les avis et les commentaires des participants pour mieux comprendre :

- leurs préoccupations concernant la sécurité des autobus et des autocars;
- leurs points de vue sur la ceinture de sécurité dans les autobus scolaires et les autocars;
- leurs suggestions pour établir une priorité parmi leurs préoccupations;
- leurs opinions concernant les stratégies possibles pour s'attaquer à ces problèmes.

Pour échanger des idées sur les diverses questions, les participants se sont d'abord réunis en séance plénière au cours de laquelle ils ont répertorié les problèmes liés à la sécurité des autobus. Ils se sont ensuite regroupés selon leur champ d'intérêt pour discuter des trois principaux problèmes. Ces petits groupes de travail se sont ensuite réunis en un grand groupe pour

communiquer à l'auditoire les points saillants de leurs discussions et ensuite poursuivre les débats ensemble. La question de la sécurité des autocars a aussi fait l'objet de débats en séance plénière. Les principales questions soulevées ont été les suivantes :

Pour les autobus scolaires :

- la ceinture de sécurité;
- les autres dispositifs de sécurité;
- la formation des chauffeurs;
- la réglementation;
- la sensibilisation du public.

Pour les autocars :

- la ceinture de sécurité;
- l'application des règles;
- la formation des chauffeurs;
- les problèmes de main-d'œuvre.

##

2.0

3.0 Thèmes principaux

Cette section présente les thèmes principaux qui sont ressortis des débats de la journée.

- Dans l'ensemble, les participants de l'atelier ont convenu que la pose de ceintures de sécurité dans les autobus scolaires ne protégeraient pas davantage les écoliers. Les constructeurs et les transporteurs ont clairement fait savoir que les accidents se produisaient au moment de la montée ou la descente des écoliers, dans la zone qui sépare l'autobus de leur domicile.
- Aucun consensus ne s'est dégagé à propos de l'avantage d'avoir des ceintures de sécurité dans les autocars. À cet égard, les participants ont souligné le manque de renseignements, d'études et de statistiques sur la sécurité des autocars et insisté sur la nécessité de pousser l'analyse.
- L'industrie de l'autobus a exposé les préoccupations soulevées par les dispositifs de sécurité comme le système à huit feux plutôt qu'à quatre, le signal d'arrêt escamotable, les barrières de traversée, le ruban rétro réfléchissant, l'avertisseur de marche arrière, l'émetteur-récepteur et le téléphone cellulaire et l'application des normes.
- Le groupe a insisté pour que les chauffeurs reçoivent une formation dans les domaines suivants : compréhension de la réglementation, maintien de la discipline et compréhension de leurs responsabilités. Il a aussi été question de cours d'appoint et de la certification des chauffeurs.
- L'équipe chargée des débats sur la question de la réglementation a convenu de la nécessité d'avoir une seule réglementation. La participation de Transports Canada, en collaboration avec les provinces, serait nécessaire pour l'élaboration de nouvelles règles. Les participants ont fait également mention du besoin d'inspection des véhicules et de certification des chauffeurs.
- La plupart des participants ont convenu de la nécessité de disposer d'une seule réglementation. Cependant, il n'y a pas eu de consensus sur l'importance d'avoir une réglementation uniforme entre les provinces.
- La nécessité de sensibiliser le public à la sécurité des autobus scolaires a été jugée essentielle. Les participants ont recommandé que l'industrie ait recours à des enquêtes, à des statistiques et à des films vidéo pour démontrer que le port de la ceinture de sécurité n'accroît pas nécessairement la sécurité à bord des autobus scolaires. Le recours aux médias et aux sites Web a aussi été jugé comme une initiative positive.

- L'industrie de l'autocar semble réagir plutôt que prévenir. Les participants ont fait état du besoin pour ce secteur d'évoluer pour privilégier davantage la prévention. Pour mettre davantage l'accent sur la prévention, il a été proposé de conserver la trace écrite des rapports d'inspection et d'entretien.
- Les participants ont souligné l'importance de faire appliquer les normes et la réglementation.
- L'image de l'industrie de l'autobus a soulevé certaines inquiétudes. En effet, les constructeurs et les transporteurs ont fait état du manque d'intérêt manifesté à l'égard de ce secteur et des difficultés auxquelles ils font face pour trouver de la main-d'œuvre.

4.0 Commentaires particuliers concernant les autobus scolaires

Les commentaires particuliers des participants, au cours de la réunion en petits groupes et de la séance plénière, sur la question de la sécurité des autobus scolaires sont résumés dans cette section.

Comme on le voit ci-dessous, les participants ont recensé 24 problèmes liés aux autobus scolaires.

- | | |
|---|---|
| 1. Manque de formation des chauffeurs | 2. Besoins particuliers en transport |
| 3. Nombre de places assises | 4. Problèmes de véhicules non conformes |
| 5. Conception des autobus scolaires | 6. Pouvoirs du chauffeur d'autobus |
| 7. Inspection des véhicules | 8. Financement |
| 9. Sécurité des écoliers | 10. Dispositifs de sécurité |
| 11. Manque de discipline des écoliers dans les autobus | 12. Responsabilité et assurances |
| 13. Exigences à requérir des chauffeurs | 14. Coût du carburant |
| 15. Application de la réglementation | 16. Insuffisance de données sur la sécurité |
| 17. Sensibilisation insuffisance du public à la question de la sécurité | 18. Entretien des véhicules |
| 19. Sensibilisation des écoliers et des parents à la sécurité | 20. Préoccupations environnementales comme la pollution |
| 21. Conformité | 22. Compétences des chauffeurs |
| 23. Complexité découlant de la qualité inégale du réseau routier | 24. Utilisation d'autobus scolaires à d'autres fins que pour le transport des écoliers à l'école (p.ex. excursions scolaires) |

Les questions des dispositifs de sécurité (autres que la ceinture de sécurité), de la formation des chauffeurs et de la réglementation ont été jugées les plus importantes et fait l'objet de débats plus animés. Cependant, la question de la ceinture de sécurité étant centrale aux yeux du public, il en a aussi été question dans les débats. La question de la ceinture de sécurité a été discutée en séance plénière tandis que les autres sujets ont été traités dans les groupes de travail.

4.1 Ceinture de sécurité

Les commentaires des participants sur la pose et le port de la ceinture de sécurité dans les autobus scolaires sont résumés ci-dessous.

- La pose de ceintures de sécurité dans les autobus scolaires n'a pas été jugée comme un enjeu important par les participants. Ceux-ci ont d'ailleurs demandé une explication des raisons pour lesquelles la ceinture de sécurité était un point obligatoire à l'ordre du jour. MM. Derek Sweet et Dan Davis, tous deux de Transports Canada, ont expliqué que leurs services reçoivent un courrier abondant dans lequel on leur demande de poser des ceintures de sécurité dans les autobus scolaires ou d'en expliquer l'absence. Le point a été mis à l'ordre du jour en raison de l'intérêt manifesté par le public.
- Les participants ont réagi défavorablement à la pose de ceintures de sécurité dans les autobus scolaires. Ils ont fait remarquer que le débat entourant la question était inutile puisque les études montrent que l'ajout de ceintures n'améliorerait pas la sécurité des autobus scolaires. La plupart des participants ont jugé qu'il s'agissait d'un faux débat.
- Les constructeurs et les transporteurs ont fait valoir que le relèvement du dossier des sièges, leur rembourrage accru et la pose de fixations plus solides contribueraient davantage à la sécurité des écoliers que la ceinture de sécurité.
- Les participants ont conclu que la pose de ceintures de sécurité n'était pas le problème. Le véritable enjeu est celui de la sensibilisation du public. La plupart des accidents impliquant des enfants se produisent à l'extérieur de l'autobus scolaire, au moment de la montée ou la descente de l'enfant, dans la zone qui le sépare de son domicile. Les commissions scolaires et le Conseil canadien de la sécurité ont le sentiment que la question de la ceinture de sécurité est davantage une préoccupation des parents qu'un problème de sécurité fondé sur des faits.

- La ceinture de sécurité comporte d'importants inconvénients, notamment dans les situations critiques comme lors d'un incendie. La question de savoir qui aidera les écoliers à sortir du véhicule dans une situation de panique demeure sans réponse. En fait, les participants ont indiqué que la ceinture de sécurité ne se révélait avantageuse que dans des situations très particulières comme lors d'une collision avec un train ou une remorque.
- Les constructeurs et les transporteurs ont soulevé les aspects techniques liés à la ceinture de sécurité. Le type de ceinture n'est qu'un des éléments. Il faut également prendre en considération la construction générale des sièges du véhicule, à savoir la structure du plancher et du siège, la fixation des ceintures de sécurité, l'adaptabilité des ceintures à une clientèle diverse composée d'enfants allant de la maternelle à l'école secondaire. Des enfants de taille et de poids différents montent à bord des autobus scolaires et l'adoption d'un « modèle universel » ne s'applique pas nécessairement dans ce cas.
- Si la décision de poser des ceintures de sécurité dans les autobus scolaires était prise, elle serait obligatoire pour tous les passagers. Une telle décision lancerait le débat de savoir comment s'assurer que les enfants la « bouclent ». Il a été précisé que les chauffeurs ne pourraient s'en charger. Certaines commissions scolaires ont dit avoir envisagé l'embauche d'une personne pour contrôler le port de la ceinture de sécurité. Cependant, les participants ont déclaré que personne ne voulait prendre la responsabilité d'assurer le port de la ceinture de sécurité.
- Les représentants du troisième âge ont fait état du risque posé par les « effets personnels » susceptibles d'être projetés et de heurter quelqu'un en cas d'accident. L'inconduite des enfants jumelée à une utilisation inadéquate de la ceinture de sécurité pourraient diminuer la sécurité à bord des autobus scolaires. À titre d'exemple, il a été mentionné que les enfants pourraient se faire mal eux-mêmes ou entre eux par suite du port inadéquat de la ceinture.
- La pose, le contrôle, l'entretien et le vandalisme auraient aussi pour effet d'accroître les coûts liés à la ceinture de sécurité.

4.2 Dispositifs de sécurité

Cette section présente les résultats du débat portant sur les dispositifs autres que la ceinture de sécurité. Les dispositifs de sécurité dont il a été question sont les suivants :

3.2.1 Système à huit feux

- Les participants ont expliqué que les études réalisées ont conclu que le système à huit feux était plus efficace que celui à quatre. Cependant, la mise en place de ce dispositif comme mesure de sécurité exigerait qu'on sensibilise tous les automobilistes à la même norme, la cohérence favorisant la sécurité.
- Le groupe était d'avis qu'il faudrait un règlement fédéral pour faire accepter le système à huit feux par les provinces.

3.2.2 Signal d'arrêt escamotable

- Le signal d'arrêt escamotable est obligatoire depuis 1996. La principale question posée par la mise en place de ce dispositif de sécurité est le coût lié à son installation rétroactive.

3.2.3 Barrière de traversée

- La barrière de traversée est considérée comme le dispositif de sécurité le plus efficace des 25 dernières années. Elles obligent les enfants à s'éloigner de trois à quatre mètres de l'autobus.
- Les participants ont dégagé un consensus sur l'avantage de la barrière de traversée à la fois pour les écoliers et les chauffeurs. Cependant, son utilisation comme dispositif de sécurité varie d'une province à l'autre. Son emploi n'est obligatoire que dans certaines provinces et cette absence d'uniformité a soulevé d'importantes préoccupations parmi le groupe.
- Bien que l'installation de ce dispositif entraîne des coûts au départ, le groupe a fait valoir qu'il permet d'économiser par rapport à ce qu'il en coûterait pour utiliser des autobus à nez plat, considérés comme plus sûrs par le public. Cependant, certains participants ont déclaré que l'utilisation d'autobus scolaires conventionnels munis de barrières de traversée sont en fait plus sûrs étant donné que le chauffeur voit mieux les écoliers. La sécurité augmente par suite d'une optimisation de la visibilité directe.

3.2.4 Ruban rétroréfléchissant

Le groupe a expliqué que ce dispositif de sécurité est meilleur que les feux rouges clignotants. Ce dispositif augmente considérablement la visibilité du véhicule (autobus scolaire) en cas de brouillard ou de mauvais éclairage.

3.2.5 Avertisseurs de marche arrière

Les participants de ce groupe étaient d'avis que tous les autobus devraient être munis d'un avertisseur de marche arrière. Cependant, les membres du groupe ont aussi reconnu qu'il ne fallait pas encourager le recours à la marche arrière dans la formation des chauffeurs, notamment sur la propriété de l'école.

3.2.6 Poste émetteur-récepteur et téléphone cellulaire

Les membres du groupe ont convenu que l'utilisation d'émetteurs-récepteurs et de téléphones cellulaires devrait être obligatoire. Ils en ont énuméré plusieurs avantages dont les suivants :

- intervention d'urgence accélérée en cas d'accident ou de problème de santé;
- moyen utile au chauffeur pour faire respecter la discipline par les écoliers et le dépanner en cas d'ennui mécanique.

De plus, les membres ont convenu que l'utilisation de ces appareils devrait être absolument obligatoire quand le chauffeur transporte des enfants en difficulté ou des écoliers handicapés.

3.2.7 Normes de l'Association canadienne de sécurité

- Le groupe de travail a jugé qu'il était avantageux que toutes les provinces aient adopté les normes CSA et qu'elles devraient s'y conformer.

4.3 Formation des chauffeurs

Cette section présente les faits saillants du débat entourant la formation des chauffeurs. Le résumé des commentaires des participants suit.

- Les participants de ce groupe ont majoritairement reconnu que le recrutement était un problème important. La difficulté de recrutement s'explique surtout par le nombre peu élevé d'heures de travail, les heures brisées et le caractère exigeant du cadre de travail (présence d'enfants).
- Les qualités personnelles particulières et le profil qu'il faut posséder pour travailler avec les enfants augmentent la difficulté de recrutement. Les membres du groupe estimaient que pour réussir dans son métier, le chauffeur doit établir une relation avec les enfants. Il apparaît difficile pour les chauffeurs d'acquiescer les qualités requises pour exercer ce travail quand elles ne sont pas innées.
- Le groupe a précisé les domaines dans lesquels les chauffeurs devaient être formés : compréhension des règles, maintien de la discipline et compréhension de leurs responsabilités. La nécessité de cours d'appoint et de certification des chauffeurs font partie des autres points qui ont été soulevés par le grand groupe.
- Les participants étaient d'avis que tous les chauffeurs d'autobus scolaires devraient suivre un cours réanimation cardio-respiratoire et de premiers soins. Il a aussi été convenu qu'il faudrait rendre obligatoire les cours de conduite préventive.
- Les participants du groupe étaient d'avis que le recrutement de candidats qualifiés pourrait être amélioré aux conditions suivantes : augmentation des heures de travail, adoption de véhicules à transmission automatique plutôt qu'à boîte manuelle, amélioration du régime de rémunération, soutien accru des commissions scolaires et aide au maintien de la discipline. Les participants ont reconnu que ces options comportaient des frais.
- Ce groupe de travail a souligné l'avantage que présenterait un programme de formation provinciale pour le recrutement et la formation. Cependant, il apparaît que les provinces n'ont pas prévu de fonds pour ce genre d'initiative. Il a aussi été proposé de s'adresser au ministère du Développement des ressources humaines du Canada par l'entremise de l'Assurance emploi pour faciliter le recrutement de chauffeurs.

4.4 Réglementation

Cette section présente les points saillants du débat entourant la réglementation. Le résumé des commentaires des participants suit.

- L'équipe chargée du débat sur la question de la réglementation a convenu de la nécessité d'avoir une seule réglementation. La participation de Transports Canada, en collaboration avec les provinces, serait nécessaire pour élaborer de nouvelles règles. Les participants ont fait état du même besoin pour l'inspection des véhicules et la certification des chauffeurs.
- Le groupe a établi que la sécurité et la qualité des véhicules passaient par la réglementation. Cependant, lors du débat entourant cette question dans le grand groupe, il n'y a pas eu de consensus sur l'importance d'uniformiser la réglementation entre les provinces.
- Le fait d'avoir une seule réglementation pourrait permettre des économies d'échelle. Les participants ont pris pour exemple la trousse de premiers soins qui pourrait être achetée à l'échelle nationale, ce qui réduirait d'autant le coût unitaire des trousse.
- Les transporteurs doivent satisfaire à certaines normes fédérales. Cependant, les provinces peuvent passer outre comme c'est le cas pour la norme CSA D250 en adoptant leur propre norme. Il convient de noter que les normes provinciales varient et que le degré de latitude de la juridiction provinciale pose tout un défi selon les participants.
- L'équipe a exprimé le besoin de réglementer les trois domaines suivants : premièrement, les véhicules, par des normes de construction, d'exploitation et d'entretien; deuxièmement, les chauffeurs, par des cours de formation et leur certification; et troisièmement, la sensibilisation des écoliers.
- La prochaine étape citée par les participants du groupe sur la question de la réglementation concernait son application. Il est ressorti que Transports Canada, en collaboration avec les provinces, devrait s'assurer que les chauffeurs observent les règles : il s'agit d'avoir un personnel qualifié pour faire respecter les règles et les normes nationales qui existent.

4.5 Sensibilisation du public

Cette section présente les points saillants du débat sur la sensibilisation du public. Le résumé des commentaires des participants suit.

- À la suite du débat sur les autobus scolaires, les participants ont généralement convenu qu'il était important de sensibiliser le public comme d'ailleurs de l'informer des résultats des diverses initiatives visant à améliorer la sécurité des autobus.
- Les participants de l'atelier ont convenu que l'industrie doit modifier la perception du public selon laquelle la ceinture de sécurité dans les autobus scolaires protège davantage les écoliers.
- Les participants de la séance plénière ont soutenu que l'industrie devrait recourir aux sondages, aux statistiques et aux films vidéo pour démontrer que la ceinture de sécurité n'améliore pas nécessairement la sécurité à bord des autobus scolaires. Le recours aux médias et aux sites Web est aussi apparu comme une initiative positive.
- Certains représentants ont parlé de la documentation qu'ils avaient distribuée dans les domiciles des enfants et des difficultés rencontrées. Un point est clairement ressorti : le message qu'on livre pour sensibiliser les écoliers et les parents doit être le même. Un participant a proposé le livre rédigé par Carl Lemon intitulé *Unreported Miracles – What You Probably Don't Know About Your Child's School Bus*, comme bon ouvrage de référence.

5.0

6.0 Commentaires particuliers concernant les autocars

Les commentaires particuliers formulés par les participants au cours de la séance plénière sur la question de la sécurité des autocars sont résumés dans cette section. Le résumé des points soulevés par les participants suit.

Les participants de l'atelier ont soulevé plusieurs questions concernant la sécurité des autocars :

1. Le consentement des clients à payer plus cher leur droit de passage pour être mieux protégés.
2. La pertinence de la ceinture de sécurité dans les autocars. Cette question soulève celle de la nécessité de disposer de normes d'essai pour fournir au public la preuve d'une sécurité accrue grâce au port de la ceinture de sécurité. Cependant, les participants de l'industrie ont convenu qu'ils ont besoin de normes auxquelles se mesurer.
3. La nécessité d'appliquer la réglementation, ce qui soulève plusieurs questions comme :
 - les heures de travail;
 - le respect des normes de sécurité sur le plan mécanique;
 - les inspections régulières ainsi que la vérification avant départ par le chauffeur;
 - la mise en application générale de certaines règles comme le Code national de sécurité.
4. La nécessité de former les chauffeurs. Il a été reconnu que les chauffeurs ont besoin d'une formation continue. De plus, il convient de s'attaquer au problème créé par le ministère du Développement des ressources humaines qui a réduit le financement des programmes de formation professionnelle, en mécanique notamment.
5. La nécessité de traiter plusieurs problèmes qui mettent en jeu les relations humaines.
6. La difficulté présente et future de l'industrie à recruter des chauffeurs. Les participants ont jugé ce problème sérieux. L'industrie est dans une phase de croissance. Or le bassin de candidats qualifiés ne cesse de diminuer. Certains facteurs contribuent à ce problème, notamment la politique récente du ministère du Développement des Ressources humaines à l'égard de la formation professionnelle qui donne la priorité aux personnes sans emploi dans ces programmes.
7. La nécessité de promouvoir le métier de chauffeur pour en modifier l'image et ainsi le rendre plus attrayant sur le marché de l'emploi.
8. La nécessité d'améliorer les conditions de travail ainsi que la rémunération.
9. Finalement, la nécessité d'avoir des programmes de fidélisation comme des programmes de récompense.
10. La réglementation de la sécurité par Transports Canada : alors que la sécurité des autobus scolaires est régie par sept règlements, il n'en existe qu'un seul pour la sécurité des autocars. Il porte sur les sorties de secours.
11. Le fait que le public a l'impression que les nouveaux autocars sont effectivement plus sûrs.

Bien que les participants n'aient pas soulevé ce sujet comme étant une préoccupation, il a été question du port de la ceinture de sécurité en séance plénière. Les participants ont tous convenu que le port de la ceinture de sécurité n'améliorerait pas la sécurité dans les autobus scolaires, mais il n'y a pas eu consensus sur la pertinence d'en munir les autocars. Les participants ont plutôt souligné le manque d'information, de recherche et de données sur la sécurité des autocars et insisté sur la nécessité de poursuivre les essais pour qu'on puisse prendre une décision éclairée.

Les principaux enjeux

Les participants de l'atelier ont été appelés à voter pour déterminer quel était, selon eux, le principal enjeu. Les trois enjeux qui ont recueillis le plus de voix ont été les suivants :

- L'application de la réglementation
- La formation des chauffeurs
- Les problèmes de main-d'œuvre

6.1 Application de la réglementation

- Il a été noté que là où la population à desservir est importante, le nombre de fonctionnaires chargés de faire respecter la réglementation l'est aussi, comme dans le cas des autobus scolaires. Cependant, là où la population à desservir est moindre, la mise en application de réglementation l'est aussi.
- Les participants ont exprimé le ferme espoir de voir le Code national de sécurité mis en application. Les participants ont jugé que Transports Canada était l'organisme le mieux placé pour en promouvoir et en assurer le respect.
- Il conviendrait aussi d'appliquer les règles d'inspection des autocars. Des cas d'inspecteurs non qualifiés ont été signalés. Un participant a proposé que des vérifications soient faites de façon aléatoire; cette approche a été jugée efficace pour assurer le bon entretien des véhicules.
- Outre la sollicitation mécanique qui en résulte, les longues heures de travail ininterrompues des chauffeurs d'autocars sont alarmantes. De nombreux participants ont apporté des exemples concrets d'heures de conduite excessives.

6.2 Formation des chauffeurs

- Les problèmes concernant la formation des chauffeurs d'autocars sont les mêmes que pour les chauffeurs d'autobus scolaires, la seule différence tenant à la nature de leur clientèle. L'application des normes nationales constitue une grande préoccupation.
- La question de la vérification avant départ a été soulevée à propos de la sécurité des autocars. De l'avis des participants, au cours de leur formation, les chauffeurs devraient non seulement apprendre à connaître la réglementation mais aussi la mécanique de leur véhicule.
- Comme usagers fréquents d'autocars, les représentants du troisième âge ont proposé que le certificat de chauffeur agréée soit exposée à la vue des passagers. Ce groupe a aussi ajouté que les chauffeurs qui n'observent pas les règles soient dénoncés et les transporteurs ont appuyé la proposition.
- La question de savoir à qui il incombe en définitive de faire appliquer les normes est apparue comme un problème sérieux. Le groupe a proposé que l'entité qui finance les initiatives en soit aussi responsable.
- L'industrie de l'autocar semble réagir aux problèmes plutôt que de les prévenir. Les participants ont jugé que l'industrie devait modifier sa mentalité pour favoriser davantage la prévention. Il a été proposé de conserver la trace écrite des rapports d'entretien et d'inspection pour mettre l'accent sur la prévention.

6.3 Problèmes de main-d'œuvre

- Certaines préoccupations ont été soulevées à propos de l'image de l'industrie de l'autocar. Les constructeurs et les transporteurs ont fait état du manque d'intérêt à l'égard de leur secteur d'activité et des difficultés de recrutement auxquelles ils font face. Certains participants jugent l'importance accordée aux diplômes universitaires comme un facteur important pour expliquer la désaffection pour les cours de mécanique dans les écoles secondaires et les collèges.
- Plusieurs des parties intéressées prévoient une pénurie accrue de travailleurs compétents dans un proche avenir par suite de la perception du secteur par le public. Parmi les avenues possibles pour modifier la perception défavorable de la situation des chauffeurs figurent le relèvement de la rémunération, des conditions de travail permettant d'améliorer la qualité de la vie de famille et un meilleur horaire de travail.

- Les participants ont convenu que l'industrie devait collaborer avec le ministère du Développement des ressources humaines pour rehausser le profil de celle-ci et mettre en valeur les possibilités d'emploi dans ce métier. Il a aussi été proposé que l'industrie fournisse des renseignements sur le genre de compétences exigées pour être chauffeur d'autocar.

Annexe A
Ordre du jour

Consultation sur la sécurité des autobus de la région des maritimes Ordre du jour de l'atelier

*Moncton (Nouveau-Brunswick)
Le 29 février 2000*

La séance de consultation a pour objet de recueillir les vues des participants sur la question de la sécurité des autobus, incluant le port de la ceinture de sécurité dans les autobus scolaires et les autocars.

Plus précisément, nous voulons connaître :

vos préoccupations concernant la sécurité des autobus et des autocars;

vos idées sur le port de la ceinture de sécurité dans les autobus scolaires et les autocars;

vos suggestions concernant l'échelle des priorités dans ce dossier;

vos opinions concernant les stratégies possibles pour s'attaquer au problème.

Première partie

- | | |
|-------------------|--|
| 9 h 00 – 9 h 30 | Petit déjeuner continental |
| 9 h 30 – 9 h 50 | Introduction
<i>allocution d'ouverture par M. Derek Sweet de Transports Canada,
objectifs de l'atelier, attentes des participants</i> |
| 9 h 50 – 10 h 00 | Présentation de la situation par Transports Canada |
| 10 h 00 – 10 h 15 | Vue d'ensemble de la sécurité des autobus
exposition des vues des participants sur la protection des passagers |
| 10 h 15 – 11 h 00 | Les autobus scolaires : facteurs de sécurité et
préoccupations
<i>définition des sujets de préoccupation
exploration de la question de la ceinture de sécurité</i> |

11 h 00 – 11 h 15 Pause-café

11 h 15 – 12 h 15 Les autobus scolaires : facteurs de sécurité et préoccupations (suite)
débat sur la définition des sujets de préoccupation et de la ceinture de sécurité
fixation des priorités

Consultation sur la sécurité des autobus de la région des maritimes
Ordre du jour de l'atelier

Moncton
Le 29 février 2000

12 h 15 – 13 h 15 Déjeuner
salades, sandwiches et boissons seront offerts dans la salle de réunion
table ronde pendant le déjeuner

13 h 15 – 13 h 45 Les autobus scolaires : scénario(s) d'action
initiatives possibles pour s'attaquer aux problèmes de sécurité
prochaines étapes

Deuxième partie

13 h 45 – 15 h 00 Les autocars : facteurs de sécurité et préoccupations
définition des sujets de préoccupation
exploration de la question de la ceinture de sécurité
fixation des priorités

15 h 00 – 15 h 15 Pause-café

15 h 15 – 16 h 00 Les autocars : scénario(s) d'action

*initiatives possibles pour s'attaquer au problème de sécurité
prochaine étapes*

16 h 00 – 16 h 30 Synthèse

*revue de l'ensemble des débats sur les autobus scolaires et les autocars
récapitulation et évaluation*

16 h 30 Fin de la séance

Annexe B
Liste des participants

Liste des Participants - Moncton

OPÉRATEURS D'AUTOBUS

George Brookins, Manager (PEI)
Trius Tours Ltd.
P.O. Box 2288
Charlottetown, PEI
C1A 8C1

Randy Morris (NS)
Laidlaw Transit Ltd.
P.O. Box 920
Amherst, NS
B4H 4E1

Gerry Buchan (NS)
Perry Rand Limited
P.O. Box 10
Waterville, NS
B0P 1V0

Sandy M. Buchan
Perry Rand Limited
P.O. Box 10
Waterville, NS
B0P 1V0

FABRICANTS D'AUTOBUS

Cliff Kirkland
Canadian Blue Bird Coach Ltd.
P.O. Box 880
Brantford, Ontario
N3T 5R7

Steve Groat, Engineering Manager
Thomas Built Buses of Canada Ltd.
275 Tecumseh, P.O. Box 580
Woodstock, Ontario
N4S 7Z5

Steve Girardin
Trans-Canada Highway
Drummondville, QE

REPRÉSENTANTS PROVINCIAUX (TRANSPORTS ET INFRASTRUCTURE)

Michael Crowther, Road Safety Co-ordinator (NB)
N. B. Transportation
Fredericton, NB
E3B5H1

Don Stonehouse, Manager, Transportation Policy Development (NS)
Dept. of Transportation and Public Works
P.O. Box 186
Halifax, NS
B3J 2N2

Dave White, Manager, Public Passenger Division (NS)
Dept. of Transportation and Public Works
P.O. Box 186
Halifax, NS
B3J 2N2

Charles Easter (PEI)
Department of Transportation and Public Works
P.O. Box 2000
Charlottetown, PEI
C1A 7N8

DÉPARTEMENT D'ÉDUCATION

Ron Gregory, Facility Planning and Transportation (NS)
Department of Education
P.O. Box 578, Suite 402
Halifax, NS
B3J 2S9

Lloyd Laing
Supervisor
Department of Education, School Transportation
P.O. Box 8700
St. John's, Newfoundland
A1B 4J6

Jean Pierre Boudreau (NB)
N.B. Dept. of Education
P.O. Box 6000, Kings Place
Fredericton, NB
E3B 5H1

COMMISSIONS SCOLAIRES ET ADMINISTRATEURS

Jeff Stewart
Assistant Manager
Transportation Supervisor for Eastern School Board
24 Linden Ave., Box 8600
Charlottetown, PEI
C1A 8V7

Carrol Carson
Business Information Analyst
Transportation Supervisor for Eastern School Board
24 Linden Ave., Box 8600
Charlottetown, PEI
C1A 8V7

Rocky Hecimovich
Chignecto-Central Regional Schoolboard
P.O. Box 911
Westville Road, NS
B0K 2A0

Tina Hurley
Chignecto-Central Regional Schoolboard
762 Mines Road
Chignecto, NS
B0L 1B6

CONSEIL CANADIEN DE LA SÉCURITÉ – REPRÉSENTANT PROVINCIAUX

Mr. Ronald Carr, Exec Director (NB)
New Brunswick Safety Council
440 Wilsey Rd., Suite 204
Fredericton, N.B.
E3B 7G5

Ms. Arminta Kennedy
Nova Scotia Safety Council
2786 Agricola St., Suite 207
Halifax, NS
B3K 4E1

AÎNÉS

New Brunswick Senior Citizens' Federation
Ms. Mary Leonard
Ms. Helen Bateman
Ms. Helen Welling

REPRÉSENTANTS DE QUÉBEC

Mr. Jean Desroches
Société de l'assurance automobile du Québec
333 Jean-Lesage Boulevard
P.O. Box 19600
Quebec, Quebec
G1K 8J6

Mr. Georges Cyr
Société de l'assurance automobile du Québec
333 Jean-Lesage Boulevard
P.O. Box 19600
Quebec, Quebec
G1K 8J6

INSTITUT SUR LA COUVERNANCE

Phillip Haid
Institute on Governance
122 Clarence
Ottawa, Ontario

REPRÉSENTANTS FÉDÉRAUX

Derek Sweet
Place de Ville, Tower C
8th Floor
330 Sparks Street
Ottawa ON

Dan Davis
Place de Ville, Tower C
8th Floor
330 Sparks Street
Ottawa ON

Annexe C
Rapport sur l'amélioration des consultations

Consultation sur la sécurité des autobus dans les Maritimes

Rapport sur l'amélioration des consultations

Moncton (Nouveau-Brunswick)

29 février 2000

1. Introduction

Un bref résumé de la réaction des participants à l'atelier tenu à Moncton le 29 février 2000 est présenté dans ce rapport et des façons d'améliorer les échanges entre les parties au cours des consultations y sont proposées. Ce document se fonde sur les commentaires des participants, l'expérience de PwC et les renseignements tirés du compte rendu de Transports Canada et de l'Institut sur la gouvernance.

2. Réaction des participants

Les animateurs ont demandé aux participants d'inscrire sur une carte d'appréciation les trois choses qu'ils avaient aimées au cours de l'atelier (ou qui avaient bien fonctionné) et les trois choses qu'ils n'avaient pas aimées (ou qu'ils conseilleraient d'améliorer). Les commentaires reçus sont récapitulés dans cette section.

- En général, les commentaires du groupe ont porté sur la pertinence des sujets traités. Étant donné les très bonnes idées qui ont circulé, peu de participants ont exprimé le vœu de modifier la formule à la suite de l'atelier. Ils ont apprécié l'équilibre entre les débats en séance plénière et les activités en groupes de travail et ils ont été nombreux à dire avoir beaucoup appris.
- Les commentaires sur les installations hôtelières, service et repas compris, ont été favorables. Un participant a proposé un aménagement différent pour faciliter les discussions de groupe.
- Dans l'ensemble, les participants de l'atelier ont été satisfaits de l'équipe d'animation. Ils ont aimé la façon dont ils ont été encadrés et la manière dont les débats ont été conduits. Deux personnes ont toutefois jugé que certains participants prenaient trop la parole, mais ils ont néanmoins reconnu leur apport au débat.

- Le déjeuner de travail n'a pas fait l'unanimité. Certains l'ont apprécié, d'autres non.
- De nombreux participants ont été satisfaits de la représentation des intervenants et de l'industrie. Cependant, trois personnes ont fait état de la sous-représentation de l'industrie de l'autocar ainsi que de l'absence de chauffeurs d'autobus, de parents et d'écoles à la tribune. L'affiliation des participants aurait dû aussi être davantage mise en évidence tout au long de la journée.
- Certains participants ont fait état de la longueur de l'atelier. Les commentaires ont varié : certains ont jugé que la séance avait été suffisamment longue pour permettre l'expression de toutes les opinions, tandis que d'autres l'ont trouvé trop longue. Un participant a jugé que le temps accordé au dossier des autocars avait été insuffisant.
- La nécessité de poursuivre les consultations sur la sécurité des autobus était soulignée dans les cartes d'appréciation. Les participants ont aussi exprimé le vœu d'être davantage informés du contexte dans lequel se tiennent les consultations ainsi que des résultats escomptés. Certains participants se seraient attendus à ce que Transports Canada joue un rôle plus prépondérant.
- Un participant a mentionné que les participants auraient été mieux préparés s'ils avaient pu étudier le dossier avant la consultation.
- Les participants ont eu des commentaires défavorables sur la question de la ceinture de sécurité. Bon nombre ont eu le sentiment que le dossier leur avait été imposé sans tenir compte de leur argumentation contre la pose de ceintures de sécurité, étayée par des études de recherche.
- Il a aussi été proposé que les participants échangent leurs cartes d'affaires pour consolider le réseau dans le secteur.

3. Recommandations

Cette section présente certaines recommandations visant à améliorer les prochaines séances de consultation. La plupart de ces recommandations ont été débattues avec les représentants de Transports Canada et de l'Institut sur la gouvernance.

- Accroître la participation des personnes âgées et des commissions scolaires; tempérer les interventions des constructeurs et des transporteurs.

- Structurer l'atelier de manière à multiplier les réunions en petits groupes de courte durée.
- Ajouter une ou deux pauses par jour, en particulier l'après-midi.
- Accorder une demi-heure de pause à l'heure du déjeuner; éliminer le déjeuner de travail.
- Bien que les animateurs doivent soulever la question de la ceinture de sécurité, il serait souhaitable d'apporter certaines explications étant donné qu'il ne s'agit pas d'un enjeu important pour les participants. Il pourrait être utile de réorienter rapidement la question de la ceinture de sécurité vers celle de la sensibilisation du public et de mettre à profit la séance de Moncton pour trouver de meilleures façons de joindre et d'informer le public et de faire passer le message.
- Les animateurs devraient resituer le débat et en relier les diverses composantes; ils devraient aussi préciser clairement la place des débats dans la séance de consultation.
- Modifier l'ordre du jour de Lloydminster à la lumière des présentes recommandations.