

Consultation sur la sécurité des autobus dans les Prairies

**Résumé des débats
Lloydminster (Alberta)**

Le 7 mars 2000

Consultation sur la sécurité des autobus dans les Prairies

Résumé des débats
Lloydminster (Alberta)

Table des matières

1.0	INTRODUCTION	1
2.0	THÈMES PRINCIPAUX	3
3.0	COMMENTAIRES PARTICULIERS CONCERNANT LES AUTOBUS SCOLAIRES	5
3.1	CEINTURE DE SÉCURITÉ	5
3.2	SENSIBILISATION DU PUBLIC.....	6
3.3	FORMATION DES CHAUFFEURS	7
3.4	RECRUTEMENT.....	8
3.5	CONCEPTION DES AUTOBUS SCOLAIRES.....	8
3.5.1	<i>Rétroiseurs</i>	9
3.5.2	<i>Accessibilité</i>	9
3.5.3	<i>Communications</i>	10
3.6	RÉGLEMENTATION.....	10
4.0	COMMENTAIRES PARTICULIERS CONCERNANT LES AUTOCARS	12
4.1	CONCLUSION.....	13

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 des Prairies a eu lieu une semaine après celui des Maritimes, tenu le 29 février 2000. La séance dans les Prairies s'est tenue le 7 mars 2000 au Lloydminster Tropical Inn, 5621 – 44th Street, à Lloydminster, en Alberta, de 9 h à 16 h. M^{me} Nathalie Roy et M. Gary Robertson de PricewaterhouseCoopers ont été chargés d'animer la séance. Au nombre des participants figuraient des représentants des différents groupes intéressés, parmi lesquels les transporteurs, les associations de transporteurs, les associations de parents, les constructeurs d'autobus, les représentants des ministères fédéral et provincial des transports, les organismes de réglementation, les commissions scolaires et les administrateurs.

M. Derek Sweet, de Transports Canada, a exposé le contexte dans lequel se tenait la consultation. Il a fait mention 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 assurer une représentation équitable de l'industrie et des diverses parties intéressées. M. Sweet a insisté sur la nécessité de débattre de la question de la ceinture de sécurité étant donné que son ministère reçoit un abondant courrier dans lequel on demande soit de munir les autobus scolaires de ceintures de sécurité, soit la raison pour laquelle ils en sont dépourvus. Ce point figure dans l'ordre du jour en raison des questions posées par le public.

M. Sweet a mentionné qu'à la suite de chaque séance de consultation les participants recevraient, par voie électronique ou par courrier, un exemplaire du rapport produit par PricewaterhouseCoopers. Il a aussi précisé qu'un rapport global serait publié à la fin de l'été ou au début de l'automne. Les participants et les autres parties intéressées ont été invités à examiner les résultats de la consultation sur le site Internet http://www.policity.com/worksites_transport.htm. M. Phillip Haid, de l'Institut sur la gouvernance, a apporté des précisions sur le site et remis aux participants une fiche explicative sur celui-ci.

Avant d'entamer les débats, les animateurs ont tenus un exercice introductif au cours duquel les participants ont été jumelés deux par deux. Ceux-ci disposaient de cinq minutes pour faire connaissance et trouver une chose intéressante à propos de l'autre à communiquer à l'ensemble du groupe.

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;
- les points de vue sur la ceinture de sécurité dans les autobus scolaires et les autocars;

- les suggestions pour établir les priorités 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 pour répertorier les principales questions concernant la sécurité des autobus scolaires. Ils se sont ensuite scindés en deux groupes pour débattre de ces questions. Les groupes étaient composés de diverses parties intéressées. Ils se sont ensuite réunis en un grand groupe pour communiquer les points saillants de leurs débats. Les principales questions soulevées ont été les suivantes :

- la ceinture de sécurité;
- la sensibilisation du public;
- la formation des chauffeurs;
- le recrutement;
- la conception des autobus scolaires;
- la réglementation.

Les questions ayant trait à la sécurité des autocars ont également été débattues pour ensuite être portées à l'attention du grand groupe en séance plénière. Le débat sur les autocars a revêtu un caractère plus général. Il a porté principalement sur les différences et les similitudes avec les autobus scolaires.

Il convient de noter que le présent rapport vise à recueillir les points de vue et les idées exprimées par les participants de l'atelier. Nous nous sommes efforcés de rendre compte des débats avec le plus d'exactitude possible, sans en faire l'analyse générale ni en tirer de conclusions. Le rapport final fera le tri parmi toutes les idées et les suggestions lancées lors des séances et sur le site Internet, et fera une analyse globale de la sécurité des autobus avec les conclusions à en tirer.

2.0 Thèmes principaux

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

- Dans l'ensemble, les participants ont eu le sentiment que la ceinture de sécurité n'était pas le principal enjeu. Ils ont signalé que bon nombre des commentaires formulés par des membres du public témoignent d'un manque de compréhension et d'une méconnaissance du dossier. On y voit surtout une question de sensibilisation.
- Il a été proposé de lancer une campagne de sensibilisation pour informer le public sur la sécurité des autobus scolaires. La campagne de promotion devrait s'adresser aux parents, aux écoliers, aux commissions scolaires, aux directeurs d'école, aux administrateurs et aux enseignants. Les moyens proposés pour sensibiliser le public ont été les suivants : dépliants, affiches, bulletins, films vidéo et publicité à la télévision.
- Les participants ont estimé que les éléments suivants devraient faire partie de la campagne de sensibilisation : la publication de statistiques faisant état de l'excellence du dossier de sécurité; l'explication de la raison pour laquelle les autobus scolaires sont plus sûrs sans ceinture de sécurité et l'énumération des inconvénients que celle-ci présente; le défi que pose son adoption; la structure nécessaire pour promouvoir la pose et le port de la ceinture de sécurité; la présentation de l'équipement actuel destiné à protéger les enfants et l'engagement à sans cesse améliorer la sécurité.
- Il y a eu consensus sur la nécessité pour les provinces de collaborer à l'établissement de normes minimales en ce qui concerne la formation des chauffeurs. La discipline à bord des véhicules, les premiers soins et le dépiage des ennuis mécaniques ont été inscrits sur la liste des points importants et jugés essentiels à la formation des chauffeurs.
- La conception des autobus scolaires a soulevé de nombreuses inquiétudes. Les préoccupations concernant l'ergonomie et l'accessibilité en général ont été soulevées. De nombreuses critiques ont été faites à l'endroit des rétroviseurs qui créent d'importants angles morts.
- Les participants ont convenu que les autobus scolaires constituent le groupe de véhicules le plus réglementé et le plus inspecté et que les chauffeurs d'autobus scolaires sont les mieux formés et les plus contrôlés. Le manque d'uniformité dans la réglementation a été jugé problématique, notamment pour les personnes ayant à circuler sur différents territoires. Le fait que la définition d'autobus scolaire varie entre les territoires a aussi été considéré comme un problème.
- Les participants ont déclaré que, dans le public, le sentiment général est que les autocars sont des véhicules sûrs et que les usagers sont prêts à payer pour avoir du luxe. Même si le dossier de la

sécurité des autocars est excellent, il faudrait disposer de recherches et de statistiques sur les accidents d'autocars. On est arrivé à la conclusion que certaines questions qui se posaient étaient les mêmes pour les autocars et les autobus scolaires.

3.0 Commentaires particuliers concernant les autobus scolaires

Cette section résume les commentaires particuliers des participants recueillis au cours des séances plénière et d'extériorisation sur la question de la sécurité des autobus scolaires.

Selon la présentation ci-dessous, les participants ont recensé 18 questions portant sur les autobus scolaires.

- | | |
|---|---|
| 1. Sensibilisation du public | 2. Rétroviseurs |
| 3. Contrôles | 4. Financement |
| 5. Responsabilité | 6. Normes |
| 7. Coût de l'application des changements | 8. Coût élevé des parcs de vieux véhicules |
| 9. Certification des chauffeurs | 10. Adoption d'une nouvelle réglementation |
| 11. Nécessité d'assouplir les normes | 12. Certification des chauffeurs |
| 13. Contrôle | 14. Ergonomie |
| 15. Modification à apporter aux normes | 16. Réglementation – modalités d'application |
| 17. Formation des chauffeurs comprenant l'entretien du véhicule | 18. Confort des chauffeurs (facilité d'utilisation et adaptabilité au type de constitution) |

La section qui suit présente les points saillants des débats sur les principales questions : la ceinture de sécurité, la sensibilisation du public, la formation des chauffeurs, le recrutement, la conception des autobus scolaires et la réglementation.

3.1 Ceinture de sécurité

- La majorité des participants ont rappelé l'excellent dossier des autobus scolaires en matière de sécurité. Ils ont aussi reconnu qu'un accident impliquant un autobus scolaire attire beaucoup l'attention; il est très vite médiatisé.
- Dans l'ensemble, les participants ont estimé que la ceinture de sécurité n'était pas le principal enjeu. Ils ont signalé que bon nombre des commentaires venant du public font état d'un manque de compréhension et d'une méconnaissance du dossier. On a surtout l'impression qu'il s'agit d'un problème de sensibilisation.
- Certaines préoccupations ont été soulevées concernant le port de la ceinture de sécurité pour les passagers. Les points soulevés portaient par exemple sur la constance du port de la ceinture et son incidence sur le nombre de places assises. La responsabilité de la surveillance du port de la ceinture de sécurité a aussi été considérée comme un problème. De nombreux participants ont cependant convenu

que le port de la ceinture de sécurité devrait être obligatoire pour le chauffeur, étant donné que celui-ci n'est pas aussi bien protégé que les passagers.

- Certains participants se sont dit exaspérés face à la nécessité de sensibiliser le public année après année et d'avoir à répéter aux parents et aux écoliers les raisons pour lesquelles on ne pose pas de ceintures de sécurité dans les autobus scolaires. La nécessité d'adopter une approche proactive a été soulignée, promotion et sensibilisation étant de tout évidence les maîtres mots.

3.2 Sensibilisation du public

- La sensibilisation du public a été considérée comme un enjeu important. Bon nombre de participants ont suggéré comme suite logique une campagne de promotion. Il a été proposé que Transports Canada, en collaboration avec les provinces, lance une campagne de sensibilisation. Dépliants, affiches, bulletins, films vidéo et publicité à la télévision ont été cités comme moyens d'atteindre le public cible. Un message de 30 secondes aux heures de grande écoute à la télévision en août et en septembre serait particulièrement efficace. En dépit des efforts conjugués des autorités fédérales et provinciales pour planifier et préparer la campagne de sensibilisation, les participants ont estimé qu'il revenait à Transports Canada de financer la campagne. La participation de l'entreprise privée a aussi été suggérée comme possibilité de financement.
- Selon les propos recueillis, ce sont les parents, les écoliers, les commissions scolaires, les directeurs d'école, les administrateurs et les enseignants qui devraient être visés par la campagne de promotion. Les participants ont estimé que les éléments suivants devraient faire partie du message : l'explication de la raison pour laquelle les autobus scolaires sont plus sûrs sans ceinture de sécurité avec l'énumération des inconvénients que celle-ci présente; le défi que pose son adoption; la structure nécessaire pour promouvoir la pose et le port de la ceinture de sécurité; la présentation de l'équipement actuel destiné à protéger les enfants et l'engagement à sans cesse améliorer la sécurité. Il est nécessaire de faire comprendre la question à la population et une chose est ressortie clairement : le message doit être le même partout au pays. Les participants ont aussi demandé à être tenus au courant de l'évolution du dossier.
- De nombreux représentants ont parlé des mesures de sensibilisation qui ont été prises dans leur collectivité et des obstacles qu'ils ont eu à surmonter. Ils ont reconnu qu'ils pourraient tirer des leçons de l'expérience des autres et qu'ils devraient trouver une façon de partager l'information et la documentation. Ils ont insisté sur la nécessité de ne pas réinventer la roue et d'utiliser le matériel existant.

- Les participants ont reconnu qu'il leur fallait commencer sur une petite échelle et croître ensuite. Il faut pouvoir prendre son élan. Ils ont aussi parlé de tirer parti des personnes-ressources qu'ils connaissent. Il a été proposé de recourir aux comités et organismes d'autobus scolaires pour établir un véritable partenariat et participer aux manifestations locales.
- Étant donné que les autobus scolaires sont déjà des véhicules sûrs, un participant s'est demandé s'il était pertinent d'investir dans une campagne de plusieurs millions de dollars pour des retombées aussi limitées. Les participants ont estimé que les parties intéressées, en particulier les parents, n'aimeraient pas qu'on fasse entrer la notion de coût quand il est question de la sécurité des enfants.

3.3 Formation des chauffeurs

- Les parties intéressées ont relevé que la formation des chauffeurs et le suivi fait de leurs habiletés étaient une source de sérieuses préoccupations. Le programme de formation devrait être aussi bien théorique que pratique. À titre d'exemple, un participant a fait état d'un séminaire d'une journée offert à ses employés.
- Un consensus général s'est dégagé sur la nécessité pour les provinces de collaborer avec Transports Canada à la définition de normes minimales de formation. Des notions comme le maintien de la discipline, les premiers soins et le dépistage des ennuis mécaniques ont été inscrits sur la liste des points importants et jugés essentiels à la formation des chauffeurs. On a aussi estimé qu'il devrait être question d'exercices d'évacuation, mais il y a le risque d'effrayer les chauffeurs avec ce type d'exercice. Les participants ont souligné la nécessité de former les chauffeurs à bord du véhicule qu'ils ont à conduire. Fait digne de mention, il a été jugé essentiel de faire passer un examen plus approfondi aux nouveaux chauffeurs d'autobus scolaires.
- Les participants ont souligné la nécessité pour les chauffeurs de recevoir une formation en gestion des passagers. Cependant, le soutien des parents est jugé essentiel pour assurer la discipline à bord des autobus scolaires. De nombreux exemples tirés de cas vécus ont fait état de l'indifférence de parents face à l'inconduite de leurs enfants. Certains participants ont insisté pour que les écoliers reçoivent une formation en matière de sécurité et de discipline à bord des autobus scolaires.
- Les programmes de certification et de recertification des chauffeurs ont été considérés comme des mesures souhaitables. Les chauffeurs doivent généralement être recertifiés tous les trois à cinq ans. Certaines parties intéressées ont parlé des différentes conditions dans lesquelles les chauffeurs doivent exercer leur métier. Il est ressorti qu'une formation adaptée devrait être donnée pour la conduite sur autoroute ainsi qu'en milieu rural.

- Il a été recommandé que toutes les parties intéressées, politiciens compris, fassent connaître leur position concernant la formation des chauffeurs et qu'on adopte une approche coordonnée à l'égard de leur formation. Cependant, il faudrait que des mesures soient prises pour s'assurer qu'on dispose du financement nécessaire et, à cet égard, les participants ont rapporté la nécessité d'utiliser les bonnes approches et les bons contacts.
- Il a été proposé qu'on fasse l'inventaire des services offerts pour assurer la formation des chauffeurs et qu'on établisse un processus pour faire circuler l'information entre les diverses parties.

3.4 Recrutement

- La possibilité que le chauffeur échoue à l'examen a été considérée comme un élément qui pourrait compliquer davantage le recrutement. Le coût de la formation, le cadre de travail (c.-à-d. avoir à travailler avec un nombre élevé d'enfants) ainsi que la rémunération ont été cités comme d'autres facteurs rendant le recrutement difficile.
- Différents points de vue ont été exprimés concernant le taux de roulement du personnel. Des transporteurs et des commissions scolaires ont fait état d'un taux élevé, alors que pour d'autres il était bas. Un participant a expliqué qu'il fallait dépenser davantage pour recruter des candidats de qualité. Un autre participant a mentionné que son organisme offrait une prime pouvant atteindre 1 000 \$ aux chauffeurs qui s'engageaient à rester au service du transporteur pour une durée déterminée.
- La collecte d'informations personnelles est apparue comme un sujet très sensible. Par exemple, l'échange de curriculums de chauffeurs entre différents territoires n'a pas été jugé impossible mais très difficile. Des informations de nature générale sont habituellement fournies, tout au plus. Certains organismes vérifient le dossier criminel et font passer des tests de dépistage de drogue. L'utilisation de ces résultats soulève toutefois des questions épineuses.

3.5 Conception des autobus scolaires

- La question de l'uniformité de la conception des autobus scolaires a été soulevée et il a été avancé qu'elle aiderait les chauffeurs à repérer les accessoires d'usage courant comme le dégivreur, les clignotants et le lave-glace.
- Deux participants ont fait état de l'espace restreint dont ils disposent pour conduire leur véhicule. Ils ont déclaré que le fait d'être à l'étroit peut accroître le risque d'accident. Certains problèmes particuliers ont été cités : difficulté à régler le siège du chauffeur, accès à la commande de la porte et

au tableau de bord. Les transporteurs et les constructeurs ont invité les chauffeurs à faire part de leurs commentaires sur la conception des véhicules. Il serait utile de prévoir un mécanisme pour relayer ces commentaires de l'industrie aux autorités réglementaires et de lui donner un caractère permanent.

- D'autres participants ont proposé qu'on écrive directement aux constructeurs pour s'assurer qu'ils sont au courant des problèmes et qu'ils apportent les modifications nécessaires.

3.5.1 *Rétroviseurs*

Il y a eu unanimité quant à la piètre qualité des nouveaux rétroviseurs et aux angles morts qu'ils créent. Plus précisément, les participants ont mentionné que les rétroviseurs vibrent et que leurs supports sont trop avancés. Il semblerait qu'on n'ait pas poussé assez les essais avant de recommander et d'adopter ces rétroviseurs. Un participant a proposé que les rétroviseurs soient scindés en deux pour réduire les angles morts.

Les commentaires suivants ont été formulés par un responsable de la sécurité. Ils portent sur la question des rétroviseurs et sur des problèmes d'accessibilité :

- Traverse passant sur le rétroviseur convexe. Certains problèmes imputables au dispositif de montage :
 - a) vibrations;
 - b) montage trop en avant entraînant un éblouissement causé par les phares;
 - c) rupture du support de rétroviseur d'aile.

Rétroviseurs gauche et droit :

- a) importantes vibrations entraînant le bris du verre;
- b) instabilité de l'aile du rétroviseur vers l'intérieur;
- c) présence d'angles morts dans les deux directions aux abords d'intersections;
- d) rétroviseurs montés sur un support en C inutilement grand.

3.5.2 *Accessibilité*

Le chauffeur devrait avoir facilement accès à son siège et aux commandes du véhicule.

- a) les chauffeurs à jambes courtes sont incapables d'atteindre les pédales d'embrayage ou de frein convenablement. Certains doivent avancer le siège pour s'assurer qu'ils peuvent atteindre les pédales de frein et d'embrayage. Dans certains cas, c'est le contraire, le ventre du chauffeur frotte contre le volant;
- b) difficulté d'avancer/d'abaisser le siège du chauffeur. Le chauffeur n'est donc pas à son aise pour conduire, ce qui accroît le risque d'accident.

Commandes des commutateurs à bord du véhicule :

- a) commandes du commutateur du plafonnier d'éclairage de sûreté : les participants se sont demandé pourquoi la même commande ne figurait pas sur le panneau de commutateurs;
- b) même chose pour le chauffage, la climatisation, le dégivrage, en fait pour tous les commutateurs.

Visibilité des indicateurs du tableau de bord :

- a) aménagement des indicateurs de niveau de liquide, de température du carburant, de pression d'huile, tachymètre, etc.
 - i) le chauffeur a de la difficulté à lire les instruments de la façon dont ils sont installés dans le tableau de bord;
 - ii) sur un modèle en particulier, le tableau de bord est obstrué par le volant et sa colonne de direction.

3.5.3 Communications

Pour améliorer la sécurité à bord des autobus scolaires, il faudrait que les véhicules soient munis d'un appareil émetteur-récepteur radio ou d'un téléphone cellulaire.

3.6 Réglementation

- Les participants ont convenu que les autobus scolaires sont les véhicules les plus réglementés et les plus inspectés, et les chauffeurs d'autobus scolaires les mieux formés et les plus contrôlés. Bon nombre de participants ont affirmé que les normes actuelles sont loin d'être parfaites. Certains ont proposé d'assouplir les normes.
- Le manque d'uniformité dans la réglementation a été jugé problématique, en particulier pour les personnes devant circuler sur différents territoires. Cependant, il a aussi été dit que le fait d'avoir une réglementation unique empêcherait d'améliorer les normes. Le délai nécessaire pour modifier les normes a aussi été jugé problématique. Ainsi certains participants ont affirmé qu'il faudrait de quatre à cinq ans pour modifier les normes de sécurité des véhicules automobiles du Canada (NSVAC); ce délai a été jugé trop long.
- L'un des avantages d'une réglementation unique serait de permettre des achats groupés et de bénéficier des économies d'échelle; dans la situation actuelle, ce n'est pas toujours possible.
- Les participants ont aussi soulevé la question de la modernisation des véhicules; ils se sont inquiétés du coût et de la fiabilité des travaux à exécuter.

- Les variations qui existent entre les territoires dans la définition d'un autobus scolaire ont été jugées problématiques par de nombreux participants. Des questions ont été soulevées à savoir si la définition d'un autobus scolaire s'appliquait uniquement aux autobus noir et jaune ou si les mini-fourgonnettes conduites par les parents entraient aussi dans cette définition; les participants ont réitéré la nécessité d'avoir une seule définition car, dans de nombreuses circonstances, les enfants ne disposent pas du mode de transport le plus sûr.
- Certains ont fait état du programme Partners in Compliance (PIC) en vertu duquel des organismes acceptent volontairement de relever leurs normes et de se faire évaluer en fonction de ces normes.

4.0 Commentaires particuliers concernant les autocars

Cette section résume les commentaires particuliers que les participants ont formulés au cours d'une séance d'extériorisation et d'une séance plénière sur la question de la sécurité des autocars. Voici le résumé des questions soulevées par les participants.

- Les participants ont déclaré que, dans le public, le sentiment général était que les autocars sont sûrs et que les usagers sont prêts à payer pour avoir du luxe. Même si le dossier de la sécurité des autocars est excellent, il faudrait disposer de recherches et de statistiques sur les accidents d'autocars.
- On a souligné qu'en raison des différents services offerts (p. ex., autocars de luxe et navettes pour personnes âgées) il était difficile de donner une définition exacte de ce qu'on entend par autocar.
- Un certain nombre de questions sont communes aux autocars et aux autobus scolaires, mais avec des variantes. C'est le cas, par exemple, des problèmes de visibilité liés aux rétroviseurs. Un autre exemple est le degré de confort ergonomique du siège et des commandes du chauffeur. Dans de nombreux autobus scolaires, ce confort laisse à désirer, tandis que dans les autocars de catégorie supérieure la situation est nettement mieux, et dans les autres autocars elle se situe entre les deux.
- La modernisation des vieux autobus scolaires a soulevé de sérieuses réserves. Des nouveaux propriétaires seraient obligés de repeindre les véhicules et d'enlever toute indication qui pourrait faire croire que c'est toujours un autobus scolaire. La situation pourrait semer la confusion parmi les jeunes enfants, qui pourraient monter à bord d'autobus en pensant qu'ils s'agit de celui de l'école, ou dans le grand public, qui pourrait s'inquiéter de ce que les autobus n'observent pas les règles (p. ex., arrêt obligatoire aux passages à niveau).
- Comme dans le cas des autobus scolaires, les accidents impliquant des autocars sont souvent très médiatisés. Dans l'ensemble, on estime que le transport par autocar est plutôt sûr et les statistiques qui existent sur ce mode de transport tendent à le confirmer.
- On estime qu'il existe quelques indésirables comme partout ailleurs, mais qu'il ne faudrait pas généraliser. Ce n'est pas une excuse pour faire preuve de laxisme, mais le système fonctionne bien, les parties intéressées ne devraient pas se sentir mal à l'aise de le dire. Il a aussi été noté que le public a un degré élevé de confiance dans l'industrie de l'autocar, une situation comparable à celle qui existe dans une large mesure dans le secteur du transport aérien.
- D'habitude, l'entretien ne pose pas de problème, les usagers étant généralement plus exigeants. Le Code national de sécurité s'applique et des inspections sont faites. On estime que les inspections avant

les départs augmentent la sécurité et le groupe a signalé qu'il existe un comité national (CCRTA) qui examine la possibilité de rendre ces inspections obligatoires.

- La publication de statistiques précises influence souvent les preneurs de décision et il est ressorti que les statistiques sur le secteur des autocars ne recevaient pas toujours le même degré d'attention que celles sur les autobus scolaires.
- On considère aussi que les variantes régionales jouent un rôle clé dans la détermination des enjeux. Ainsi le service de navette de l'aéroport de Toronto fonctionne dans un cadre très différent de celui d'un service de navette en milieu rural, en Saskatchewan. Les interventions devraient donc être adaptées à la situation.
- Il a été noté que les heures de conduite et la vitesse des véhicules sont d'importants points à considérer du point de vue de la sécurité et qu'il conviendrait d'observer les lignes directrices existantes.
- On a le sentiment qu'il pourrait être avantageux de voir ce qui se fait dans d'autres pays et d'en tirer des leçons; il a été précisé que le Canada s'inspire de ce qui se passe en Europe et vice-versa.

4.1 Conclusion

Les participants ont conclu que le financement sera la clef de voûte pour de nombreuses décisions concernant les sujets précités. Ils ont aussi déclaré avoir suffisamment de commentaires et de données en main pour indiquer la voie à suivre à Transports Canada et aux provinces.

Annexe A
Ordre du jour

Consultation sur la sécurité des autobus dans les Prairies Workshop Agenda

*Lloydminster (Alberta)
7 mars 2000*

The purpose of the consultation session is to capture the views of the participants on the issue of bus passenger safety, including seatbelts in school buses and motor coaches.

More precisely, we seek to understand what are:

- your concerns regarding bus and motor coach safety;
- your views on putting seatbelts in school buses and motor coaches;
- your suggestions on how you would prioritize these concerns; and
- your opinions regarding possible strategies to address these concerns.

Part I

9:00 - 9:30	Continental Breakfast
9:30 - 9:50	Introduction <i>opening remarks by M. Derek Sweet from Transport Canada, workshop objectives, participants' expectations</i>
9:50 - 10:00	Presentation of Context by Transport Canada
10:00 - 10:30	General Views on Bus Passenger Protection <i>discussion of participants' views on bus passenger protection identification of areas of concern</i>
10:30 - 11:00	School Buses: Safety Factors and Related Concerns <i>exploration of the issue of seatbelts discussion on areas of concern</i>
11:00 - 11:15	Refreshment Break
11:15 - 12:15	School Buses: Safety Factors and Related Concerns (cont'd)

*further discussion on areas of concern
prioritization of issues*

12:15 - 12:45

Lunch

salads, sandwiches and beverages will be provided in the meeting room

**Consultation sur la sécurité des autobus dans les Prairies
Workshop Agenda**

*Lloydminster (Alberta)
7 mars 2000*

12:45 - 1:15 **School Buses: Action Scenario(s)**
*potential initiatives to address safety issues
next steps*

Part II

1:15 - 3:00 **Motor Coaches: Safety Factors and Related Concerns**
*identification of areas of concern
exploration of the issue of seatbelts
discussion on areas of concern
prioritization of issues*

3:00 - 3:15 **Refreshment Break**

3:15 - 3:45 **Motor Coaches: Action Scenario(s)**
*potential initiatives to address safety issues
next steps*

3:45 - 4:00 **Synthesis**
*review of overall discussions on school buses and motor coaches
wrap up and evaluation
closing remarks by M. Derek Sweet*

4:00 **End of Session**

Annexe B
Liste des participants

Liste des participants - Lloydminster

FABRICANTS D'AUTOBUS

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

Ken Lemke
District Sales Manager
Thomas Built Buses of Canada
P.O. Box 4356
100th Street Matthews Ave
Spruce Grove, AB
T7X 3B5
780-962-4645

Steve Groat
Engineering Manager
Thomas Built Buses of Canada
275 Tecumseh, P.O. Box 580
Woodstock, ON
N4S 1Z5
519-539-1225

OPÉRATEURS D'AUTOBUS

Autobus scolaires:

Dan Reimer
Diversified Red Arrow
8351 McIntyre Road
Edmonton, AB
T6E 5J7
780-468-6771

Rod Meir
President
Prairie Bus Services
Box 25101
Saskatoon, SASK
S7K 8B7
306-477-3370
306-477-3372

Terry Elliot
Bus Supervisor
Meadow Lake School Board
606 5th Avenue West
Meadow Lake, SK
S9X 1A9
306-236-5614

Marcus Weinkauf
Lloydminster Roman Catholic School Division
Transportation Supervisor
Lloydminster Roman Catholic Separate School Division
5411 50th Ave
Lloydminster, SASK
306-825-8911

James Skuce
Wayne Bus Ltd.
140-4th Avenue East
Regina, SASK
S4P 3M7
306-721-4499

Autocars:

Gordon Moore
Fleet Manager
Cardinal Coach Lines Ltd.
6304 52nd Street
Taber, AB

T1G 1J7
403-223-5670

ASSOCIATIONS D'OPÉRATEURS

Aucun

PARENTS/ASSOCIATIONS DE PARENTS ET PROFESSEURS

Ron Oliver
Parent
Battle River School Division
RR #2
Lloydminster, SASK

REPRÉSENTANTS PROVINCIAUX (TRANSPORTS ET INFRASTRUCTURE)

Tom Nyuli
Regional Manager, Inspection Services
Alberta Infrastructure
4920-51 Street
Red Deer, AB
T4N 6K8
403-340-5213

Jim Bedingfield
Regional Manager, Inspection Services
Director, Vehicle Safety
4999-98 Avenue
Edmonton, AB
T6P 2X3
780-427-7629

Wayne Lilley
Manager, National Safety Code and Operating Authority
Vehicle Safety and Carrier Services
4920 – 51 Street
Red Deer, Alberta
T4N 6K8

Gary Walsh
Assistant Director, Motor Vehicle Division
Department of Transportation
P.O. Box 1320
Yellowknife, Northwest Territories
X1A 2L9
867-920-8633
867-873-0120

RÉGULATEURS

Brian Kline
Manager, Vehicle Standards and Inspection
SGI
2260-11th Avenue

Regina, SASK
S4P 2N7
306-775-6189

Lance Peat
SGI Safety Officer
2260 11th Ave
Regina, SK
S4P 0J9
306-683-2192
306-775-6222

COMMISSIONS SCOLAIRES ET ADMINISTRATEURS

Shona Pooyak
Sweetgrass School
Box 81 Galliavn
Gallivan, SASK
306-261-2271

Mike Cherniwchan
Buffalo Trail Regional Division #28/ East Central Alberta Catholic School Division
1041 10A Street
Wainwright, AB
T9W 2R4
780-842-6144

Ron Bannister
Meadow Lake School Division
Trustee, Bussing Committee
Meadow Lake School Division
606 5th Avenue West
Meadow Lake, SASK
S9X 1A9
306-236-5614

Walter Hardy
Trustee, Battle River School Division No. 60
P.O. 827

Lloydminster, SASK
S9V 1C2
306-825-2828
306-875-7829

Bonnie O'Grady
Trustee, Battle River School Division
(also representing Saskatchewan School Trustees Association)
P.O. Box 6
Neilburg, SASK
S0M 2C0

AÎNÉS

None were present.

ÉTUDIANTS

Aucun

INSTITUT SUR LA GOUVERNANCE

Phillip Haid
Institute on Governance
122 Clarence
Ottawa, Ontario

REPRÉSENTANTS FÉDÉRAUX

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

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

Annexe C
Rapport sur l'amélioration des consultations

Rapport sur l'amélioration des consultations

1. Introduction

Ce rapport résume brièvement les réactions des participants à l'atelier qui s'est tenu à Lloydminster, le 7 mars 2000. Il fait état des recommandations visant à améliorer les consultations à venir. Ce document se fonde sur les commentaires des participants, l'expérience de PricewaterhouseCoopers 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 participants se sont dits satisfaits de la formule et de la conduite de l'atelier. L'ordre du jour avait été bien aménagé et les questions ont été débattues de façon ordonnée. Un participant qui a assisté aux trois séances a jugé que la séance des Prairies avait été de loin la meilleure.
- Les commentaires ont été favorables au sujet de l'exercice introductif. L'exercice a été considéré comme une bonne façon de faire connaissance.
- Des inquiétudes ont été exprimées concernant les résultats de la consultation. Certains participants étaient d'avis que la consultation ne serait utile que s'il y avait un suivi. Trois participants ont aussi souligné la nécessité pour Transports Canada de s'attaquer aux principaux problèmes cernés au cours de l'atelier.
- Certains participants ont souligné que l'atelier était une excellente occasion de faire entendre sa voix et de débattre de diverses questions et perspectives. Les participants ont aimé pouvoir exprimer librement leurs idées. Un participant a été surpris d'entendre que d'autres personnes partageaient ses préoccupations. Bon nombre ont dit avoir beaucoup appris.
- Très peu de commentaires ont été faits concernant les sujets débattus. Un seul participant a jugé que le dossier de la ceinture de sécurité était instructif. En général, les sujets ont été jugés d'actualité mais rabâchés.
- Un transporteur scolaire a déclaré que le débat sur les autocars ne le concernait pas.

- Plusieurs éloges ont été adressés à l'endroit des animateurs pour leur compétence et leur connaissance du dossier. On a jugé que le processus avait pour effet de maintenir l'intérêt des participants et de susciter leur participation.
- Bon nombre de participants ont apprécié le large éventail des parties représentées. La présence de représentants de l'industrie et du gouvernement à la table pour cerner les problèmes et en débattre a été considérée comme un apport positif à la journée. Cependant, certains auraient voulu que davantage de représentants d'écoliers, de parents et de l'industrie de l'autocar assistent à l'atelier et que tous les participants y jouent un rôle actif.
- Un participant a signalé l'absence de statistiques sur les collisions et précisé que ce genre d'information aurait pu contribuer à stimuler les débats.
- Un participant a indiqué qu'il aurait pu être avantageux pour les participants d'en arriver à une position, à une décision ou à une série de recommandations à proposer au terme de la séance.

3. Recommandations

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

- Conserver l'exercice introductif fait à Lloydminster, au cours duquel les participants (deux par deux) se présentent les uns aux autres.
- Augmenter la représentation du grand public pour inclure davantage de parents, de personnes âgées, de jeunes et de représentants de l'industrie de l'autocar.
- Le client s'étant montré satisfait de la séance de Lloydminster, la même formule sera conservée pour l'atelier de Winnipeg. Il a été recommandé que l'atelier commence par une séance plénière sur les vues générales concernant la sécurité des autobus. Puis, les participants pourront se séparer en petits groupes pour débattre de la question de la ceinture de sécurité et ensuite se réunir en grand groupe pour communiquer leurs résultats. D'autres débats en groupe se tiendront le matin sur d'autres sujets concernant la sécurité des autobus scolaires. L'après-midi, le dossier de la sécurité des autocars sera débattu et à la suite d'autres discussions de groupe, les participants feront leur exposé. Aucun résumé ne devra être produit à la fin de la journée. Si les représentants de l'industrie de l'autocar devaient être peu nombreux, les débats sur la sécurité des autocars pourraient se tenir avec l'ensemble des participants.
- Si les débats durent jusqu'à 16 heures, il est proposé d'ajouter une deuxième pause dans l'après-midi, vers 14 heures.

- Il a été recommandé de permettre aux participants de prendre une demi-heure de pause à l'heure du déjeuner et de ne pas tenir de déjeuner de travail.
- Bien que les animateurs soient tenus de traiter du dossier de la ceinture de sécurité, certaines explications préalables fournies par M. Derek Sweet ont aidé les participants de Lloydminster à comprendre la raison pour laquelle il fallait en débattre. Il est recommandé de redonner ces précisions lors de la prochaine consultation.
- À la lumière des séances tenues à Moncton et Lloydminster, il est apparu que les animateurs doivent réorienter rapidement la question de la ceinture de sécurité vers celle de la sensibilisation du public et examiner les questions visant à définir le cadre de la campagne de sensibilisation du public. Les sujets à traiter comprendront : le public cible, les meilleures façons d'informer la population et le contenu du message à véhiculer.
- Les préoccupations qui seront soulevées par les participants à Winnipeg devraient ressembler à celles qui ont été soulevées à Moncton et Lloydminster. Par conséquent, les animateurs franchiront une autre étape, qui consistera à déterminer les mesures qu'il convient de prendre concernant les problèmes soulevés et les personnes qui devraient s'en occuper.
- Comme à Lloydminster, les animateurs de Winnipeg 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 Winnipeg à la lumière des présentes recommandations.