

Consultation sur la sécurité des autobus au Québec

**Résumé des débats
Québec (Québec)**

Le 15 juin 2000

Consultation sur la sécurité des autobus au Québec

Résumé des débats
Québec, (Québec)

Table des matières

1.0	INTRODUCTION	1
2.0	THÈMES PRINCIPAUX	2
3.0	COMMENTAIRES PARTICULIERS CONCERNANT LES CONDUCTEURS	3
3.1	COMMENTAIRES PARTICULIERS CONCERNANT LES CONDUCTEURS D'AUTOBUS SCOLAIRES	3
3.1.1	<i>Recrutement des conducteurs d'autobus scolaires</i>	3
3.1.2	<i>Formation des conducteurs d'autobus scolaires</i>	4
3.2	COMMENTAIRES PARTICULIERS CONCERNANT LES CONDUCTEURS D'AUTOCARS	4
3.2.1	<i>Recrutement des conducteurs d'autocars</i>	4
3.2.2	<i>Formation des conducteurs d'autocars</i>	5
4.0	COMMENTAIRES PARTICULIERS CONCERNANT LES PASSAGERS	6
4.1	COMMENTAIRES PARTICULIERS CONCERNANT LES PASSAGERS D'AUTOBUS SCOLAIRES	6
4.2	COMMENTAIRES PARTICULIERS CONCERNANT LES PASSAGERS D'AUTOCARS	7
5.0	COMMENTAIRES PARTICULIERS CONCERNANT LES VÉHICULES	8
5.1	COMMENTAIRES PARTICULIERS CONCERNANT LES AUTOBUS SCOLAIRES	8
5.1.1	<i>Ceinture de sécurité</i>	8
5.1.2	<i>Berlines</i>	9
5.1.3	<i>Visibilité</i>	9
5.1.4	<i>Feux de pré-signalement</i>	9
5.2	COMMENTAIRES PARTICULIERS CONCERNANT LES AUTOCARS	10
6.0	COMMENTAIRES PARTICULIERS CONCERNANT L'ENCADREMENT RÉGLEMENTAIRE 10	
6.1	COMMENTAIRES PARTICULIERS CONCERNANT L'ENCADREMENT RÉGLEMENTAIRE POUR LES AUTOBUS SCOLAIRES	10
6.2	COMMENTAIRES PARTICULIERS CONCERNANT L'ENCADREMENT RÉGLEMENTAIRE POUR LES AUTOCARS	11

Annexe A – Ordre du jour

Annexe B – Liste des participants

Annexe C - Présentation

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 du Québec fait suite aux ateliers des Maritimes, des Prairies, du Manitoba et de l'Ontario tenus respectivement le 29 février 2000, le 7 mars 2000, le 14 mars 2000 et le 11 mai 2000. Quant à l'atelier du Québec, il s'est tenu le 15 juin 2000 à la Fédération des Augustines au 2285, chemin Saint-Louis à Sillery de 9 h à 16 h 15. Mme Johanne St-Cyr de la Société de l'assurance automobile du Québec était chargée d'animer la séance accompagnée de Mme Nathalie Roy de PricewaterhouseCoopers chargée de prendre les notes. On se doit de préciser que cette séance, contrairement à celles qui l'ont précédées, a été organisée par les représentants de la Société de l'assurance automobile du Québec et non par PricewaterhouseCoopers. Au nombre des participants figuraient des représentants des différents groupes intéressés, parmi lesquels les transporteurs, les associations de parents, les constructeurs d'autobus, les représentants des ministères fédéral et provincial des transports, le Ministère de l'Éducation du Québec, les commissions scolaires et les administrateurs.

Mme Nicole Pageot, de Transports Canada, a exposé le contexte dans lequel se tenait la consultation. Il a été fait mention du mandat reçu par le Ministre David Collonette en 1999 pour améliorer la sécurité dans les autobus à la suite d'accidents qui ont relancé le débat sur le port de la ceinture de sécurité à bord des autobus. Basés sur les consultations précédentes, les organisateurs ont identifié 4 thèmes pour fins de discussion. Il s'agit des conducteurs, des passagers, des véhicules et de la réglementation, et ce, tant pour les autobus scolaires que les autocars. Mme Pageot a mentionné que la sécurité routière est une responsabilité partagée entre le fédéral et les provinces et que l'objectif de la consultation nationale est de trouver des moyens pour améliorer, le dossier déjà exemplaire de la sécurité des autobus, en travaillant de concert avec les provinces.

Les objectifs de la rencontre étaient les suivants :

- Partager les connaissances sur le sujet;
- Recueillir les préoccupations des principaux intervenants au Québec;
- Identifier les problématiques qui doivent faire l'objet d'une attention spéciale;
- Dégager, le cas échéant, des consensus sur des actions concrètes à réaliser.

A la fin de la rencontre, Mme Pageot a mentionné que les participants recevront, par voie électronique ou par courrier, un exemplaire du rapport produit par PricewaterhouseCoopers sur l'atelier du Québec. 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 et à faire leurs commentaires sur le site.

Il convient de noter que le présent rapport vise à transmettre 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.

- Les préoccupations relatives aux conducteurs d'autobus scolaires se résument au recrutement, à la règle d'accès graduel à la conduite, à l'absence d'outils et de programmes de formation subventionnés ainsi qu'à la formation des conducteurs.
- Le recrutement et la formation constituent également les enjeux importants concernant les conducteurs d'autocars bien qu'ils soient moins criants que pour les conducteurs d'autobus scolaires.
- Le sous-financement a eu des effets au niveau des passagers qui se voient plus nombreux à voyager à bord des autobus scolaires, ce qui tend à réduire la sécurité à bord. La notion de sensibilisation à la sécurité dans l'autobus ainsi qu'autour de l'autobus est ressorti comme une préoccupation importante particulièrement pour les enfants âgés entre 5 et 11 ans. La population 5 – 11 ans semble constituer la clientèle la plus à risque et, conséquemment, des efforts particuliers ont été proposés pour assurer leur sécurité.
- Les passagers d'autocars constituent une clientèle bien différente du transport scolaire mais certains nombre de préoccupations sont communes dont les passagers qui circulent ou qui sont debouts durant un voyage.
- Concernant l'autobus scolaire comme véhicule de transport, quatre sujets ont été identifiés. Il s'agit de : 1) la ceinture de sécurité qui ne semble pas représenter un problème pour l'industrie mais plutôt pour le public dont les parents; 2) les berlines utilisées comme moyen de transport scolaire alors qu'elles ne sont pas assujetties à une réglementation spécifique; 3) la visibilité limitée des conducteurs et 4) l'absence d'uniformité concernant les feux de pré-signalisation pouvant causer de la confusion.
- Peu de choses ont été dites sur les autocars comme véhicule de transport. La principale préoccupation était reliée aux freins et au système de freinage. Concernant la construction générale, on a dit des autocars qu'ils sont sécuritaires et qu'ils bénéficient des caractéristiques de sécurité retrouvées dans les autobus scolaires telles la compartementalisation.
- Les discussions sur l'encadrement réglementaire ont permis d'identifier certaines difficultés concernant les autobus scolaires. Il s'agit de 1) la règle d'accès graduel à la conduite, 2) l'absence de réglementation concernant les berlines, 3) le caractère optionnel de certaines caractéristiques reliées aux autobus scolaires, 4) l'absence de programmes de formation subventionnés, 5) la venue de réglementation concernant l'équipement anti-pollution et 6) la distance et la fréquence des arrêts sur les routes à grande vitesse.
- Tout comme pour les conducteurs d'autobus scolaires, l'accès graduel à la conduite constitue un problème relatif à la réglementation. A celle-ci s'ajoutent la difficulté de répondre aux exigences étrangères et l'absence de formation pour y arriver, ainsi que le manque d'uniformité dans la réglementation en général.

3.0 Commentaires particuliers concernant les conducteurs

Cette section résume les commentaires particuliers des participants recueillis sur le sujet des conducteurs. Des statistiques ont été présentées sur chacun des types de conducteurs, soit conducteurs d'autobus scolaires et d'autocars. Les statistiques sont disponibles pour référence à l'annexe C.

3.1 Commentaires particuliers concernant les conducteurs d'autobus scolaires

3.1.1 Recrutement des conducteurs d'autobus scolaires

- La difficulté à recruter des candidats semble faire partie des défis auxquels doivent faire face les transporteurs. La générosité des régimes sociaux, les conventions collectives et la réglementation au niveau de la formation ont été citées comme des facteurs rendant le recrutement difficile. Les compressions financières viennent s'ajouter à cette liste et représentent une difficulté majeure puisqu'il est difficile de recruter des gens compétents à un salaire horaire variant entre \$12.50 et \$13.50 pour une moyenne de 25 heures de travail par semaine. On a aussi comparé les conditions d'emploi des conducteurs d'autobus scolaires à celles des conducteurs d'autobus interurbains. Ces derniers gagnent un salaire moyen annuel de \$50,000 et n'ont pas, ou peu, à se préoccuper de la sécurité (comme le démontre les étudiants voyageant debouts). Les conducteurs d'autobus scolaires pour leur part doivent assurer la sécurité de jeunes enfants, gérer l'autobus et faire la discipline pour une salaire variant entre \$14,000 et \$16,000 par année. On estime que les exigences sont trop grandes pour le salaire payé.
- L'accès graduel à la conduite, soit le permis d'apprenti d'une période de trois mois, fait également partie de la problématique entourant le recrutement des conducteurs d'autobus scolaires. Un participant a dit : « l'attente de 3 mois, c'est une aberration! ». Tous les groupes représentés semblaient soutenir ce point de vue. Les difficultés liées à la conduite graduelle nécessitant trois mois d'accompagnement a non seulement des implications financières liées à la nécessité de payer un deuxième conducteur mais s'étend à la question de disponibilité d'autres conducteurs. Les participants ont plutôt proposé une période de probation de 3 mois sans accompagnement. Toutefois, il n'est pas clair pour les participants à quel problème cette loi du « 3 mois » répond. La représentante de Transports Canada a toutefois indiqué qu'il y a des travaux en cours à l'échelle canadienne pour revoir l'accès graduel à la conduite.
- Une participante a mentionné que le haut taux de roulement contribue à diminuer la qualité des conducteurs. Toutefois, d'autres participants ont réagi fortement à ce commentaire en disant que c'est surtout au niveau du renouvellement des gens d'expérience qui quittent que la difficulté réside. Une participante a déclaré que sa commission scolaire contracte avec les transporteurs et, conséquemment, les conducteurs ne sont pas leurs employés et ne peuvent évaluer la compétence des conducteurs.
- Les participants se sont aussi interrogés sur la validité du permis de conduire. Selon un participant, tout détenteur d'un permis de classe 2 pourrait être embauché comme conducteur même sans avoir conduit un autobus scolaire depuis plusieurs années. Cette situation est aussi problématique.

3.1.2 Formation des conducteurs d'autobus scolaires

- Les parties intéressées ont relevé que la formation des conducteurs était une source de sérieuses préoccupations. Il semble que les employeurs qui subventionnent et dispensent de la formation ne peuvent retenir la main-d'œuvre formée qui quitte pour des emplois offrant de meilleures conditions d'emploi. Ces entreprises deviennent des écoles de formation pour des industries plus lucratives telles le transport nolisé. À titre d'exemple, un participant a fait état d'un projet pilote de formation pour les conducteurs d'autobus scolaires, soit un programme de formation de 150 heures développé par le Centre de formation du transport routier de Charlesbourg et de St-Jérôme. Les participants ont tout de même revendiqué que le Ministère de l'éducation dispense un cours professionnel pour donner des outils aux conducteurs d'autobus scolaires au même titre que les conducteurs de véhicules lourds.
- Les participants ont parlé à quelques reprises du FPS. On dit que le cadre du FPS est un bon moyen pour former les conducteurs en matières de sécurité mais il faut être prudent car le FPS peut facilement devenir un fourre-tout où peuvent se perdre les consignes de sécurité concernant les autobus. Il semble que plusieurs passagers souffrent d'allergies et on a proposé de préparer les conducteurs à faire face à des situations d'urgence impliquant des cas d'allergies en ajoutant ces notions au FPS. Ceci sous-entend que les parents procurent l'information nécessaires aux autorités scolaires. Le FPS pourrait aussi inclure la sensibilisation à la routine. Un participant a rapporté que le pire ennemi des conducteurs est la routine et qu'il faut trouver des moyens pour faire prendre conscience aux conducteurs qu'ils transportent une clientèle infantile et que celle-ci est souvent imprévisible. On dit qu'il faudrait que les transporteurs le rappellent régulièrement aux conducteurs.
- Il existe une perception des parents qu'il n'y a pas suffisamment de formation offerte aux conducteurs et pour les parents, l'accès graduel à la conduite (3 mois d'accompagnement) constitue une bonne formation. Certains parents pensent que l'on peut s'improviser conducteur. Toutefois, des participants ont parlé de la formation dispensée aux conducteurs et une représentante de parents a dit qu'il serait bénéfique d'éduquer les parents à ce sujet. Les participants ont suggéré que si c'est un problème de perception, il doit être réglé par la communication et non par la réglementation.
- Les participants étaient unanimes que la sécurité touche non seulement les conducteurs et les transporteurs mais également les parents, les écoles et les commissions scolaires et que tous doivent contribuer pour maintenir et améliorer ce dossier exemplaire sur la sécurité à bord des autobus.

3.2 Commentaires particuliers concernant les conducteurs d'autocars

3.2.1 Recrutement des conducteurs d'autocars

- La problématique entourant le recrutement des conducteurs d'autocars est moins alarmante que celle des conducteurs d'autobus scolaires compte tenu des meilleures conditions d'emploi (i.e. le nombre

d'heures de travail, la formation offerte, meilleur salaire). Il semble que cette industrie soit liée à la loi de l'offre et de la demande et conséquemment, on envisage des difficultés pour remplacer le départ prochain des « baby boomers ».

- L'industrie dit rechercher plus « que quelqu'un qui est capable de shifter ». Les conducteurs d'autocars doivent avoir du « savoir être » ainsi qu'un bon comportement. On recherche aussi des gens capables d'opérer à l'extérieur du territoire québécois, augmentant la nécessité d'avoir un personnel bilingue. Ces caractéristiques démontrent le besoin de formation.
- La saisonnalité de l'emploi dans la demande d'autocars fait en sorte que le recrutement peut s'avérer particulièrement difficile lors des « pics » dans la saison du tourisme. Ainsi, en plus de ne pas avoir suffisamment de véhicules, il semble aussi très difficile d'embaucher des conducteurs pour quelques semaines seulement lors des « pics ». Ce sont donc le nombre de véhicules disponibles ainsi que le nombre de conducteurs compétents qui composent la problématique de la crise du « pic » du tourisme.

3.2.2 *Formation des conducteurs d'autocars*

- On a rapporté que les employeurs font de plus en plus de formation et d'éducation auprès de leurs conducteurs ce qui a pour effet de changer leur comportement en matières de sécurité. En fait, la formation des conducteurs d'autocars prend d'autant plus d'importance qu'ils opèrent dans un but commercial. Un participant a fait référence à un projet pilote offert par le Centre de formation du transport routier qui offre aux conducteurs d'autocars un programme de formation de 300 heures. Toutefois, ce programme n'est pas subventionné par le ministère ce qui pourrait limiter la participation au programme.
- Certains participants ont soutenu que la formation offerte aux conducteurs d'autobus scolaires crée aussi un bassin de candidats pour le nolisé. Tout comme pour le conducteur d'autobus scolaire, la notion de routine est également importante chez les conducteurs d'autocars qui sont appelés à conduire de longues distances. Curieusement, le bassin de candidats formés dans le domaine des autocars peut, dans certains cas, à son tour procurer un exode de la main-d'œuvre formée vers le domaine du camionnage.
- Étant donné la saisonnalité du monde de l'autocar, les conducteurs pourraient bénéficier d'une formation d'appoint pour demeurer sur le marché du travail avant et après la haute saison touristique.

4.0 Commentaires particuliers concernant les passagers

Cette section résume les commentaires particuliers que les participants ont formulés concernant les passagers d'autobus scolaires et d'autocars. Des statistiques à cet égard sont présentées à l'annexe C.

4.1 Commentaires particuliers concernant les passagers d'autobus scolaires

- Les participants ont déclaré que le sous-financement a pour effet d'augmenter le nombre de passagers à bord des autobus, ce qui en retour accroît les risques d'accidents lorsque les enfants ne sont pas sécuritairement assis sur les banquettes ou lorsqu'ils se tiennent debout. On a ajouté que le nombre d'écoliers à bord des autobus constitue un problème de sécurité; cependant, en réduisant ce nombre, on augmenterait le nombre d'autobus sur la route ce qui aurait pour effet de diminuer sensiblement les salaires des conducteurs et la qualité du personnel que l'industrie pourrait recruter. Il était clair pour un participant que la réduction du nombre de passagers à bord des autobus scolaires doit nécessairement s'accompagner d'une enveloppe budgétaire plus généreuse de la part du gouvernement.
- Un aspect important du passager d'autobus scolaire est la sensibilisation à la sécurité dans l'autobus ou sur la route autour de l'autobus. On observe que les jeunes enfants ne savent pas comment se comporter ou quoi faire dans l'autobus. Les participants étaient d'avis qu'il est nécessaire de responsabiliser les parents à cet égard. Il a été démontré que les campagnes de sécurité sur l'embarquement et le débarquement visées vers les jeunes sont insuffisantes. On vise maintenant les parents. Une représentante de parents a tout de même affirmé qu'il y a des parents qui travaillent à sensibiliser leurs enfants. Cette participante a aussi réitéré que l'information doit se rendre aux parents et a suggéré de faire parvenir l'information aux Comités de parents du Québec. Pour la majorité des participants, la sensibilisation des enfants commence à la maison.
- On a jugé que les commissions scolaires jouent aussi un rôle dans l'éducation des parents particulièrement lorsque l'enfant commence l'école. On estime également que pour améliorer la sécurité, les automobilistes doivent également être informés.
- Une discussion importante a eu lieu sur la capacité des enfants de 5 à 11 ans d'évaluer le danger. En fait, on a ajouté que ce sont les 5-8 ans qui sont les plus susceptibles d'être victimes d'accidents. Étant donné les limites cognitives des enfants, une participante a suggéré de mettre l'emphase sur des mesures « passives » ou externes à l'enfant pour le protéger malgré lui. Ces mesures réfèrent à l'utilisation de brigadiers, d'accompagnement des parents ou de nouvelles technologies. Ce commentaire a suscité de vives réactions de la part d'autres participants qui estiment qu'une telle approche peut créer un faux sentiment de sécurité affectant les conducteurs, les employeurs, les parents et les commissions scolaires. De plus, des nouvelles mesures de nature technologique entraîneraient non seulement des implications financières difficiles à surmonter mais aussi augmenteraient la responsabilité du conducteur qui aurait un élément de plus à ajouter à sa routine. Plusieurs participants ont soutenu qu'en se fiant à l'équipement on augmente les risques si l'équipement venait à faire défaut. Ainsi, selon la majorité des participants, il semble préférable

d'avoir de meilleurs comportements de la part de tous les intervenants plutôt que de créer une dépendance à l'équipement.

- Les participants ont aussi souligné que la distance de marche pour se rendre à l'école est parfois déraisonnable et que certains enfants doivent traverser des zones dites dangereuses et ce à cause des contraintes budgétaires. En réduisant la distance que doit marcher un étudiant, on augmente le nombre d'enfants éligibles au transport scolaire et par conséquent, le nombre d'enfants qui bénéficient des conditions de déplacement plus sécuritaires. Il a été mentionné que les municipalités ont aussi une responsabilité envers les élèves qui doivent marcher pour se rendre à l'école; on s'attend à ce que l'on favorise la présence des piétons en diminuant les risques associés à des trottoirs non déblayés par exemple.
- Certains moyens pour aider à sensibiliser l'enfant à la sécurité ont été mentionnés tels l'intégration des notions de sécurité dans les messages pédagogiques, la répétition fréquente des consignes de sécurité bien claires, l'utilisation des barrières d'éloignement qui aident à rétablir le contact visuel avec le conducteur, le recours à des brigadiers, la livraison à chaque foyer d'un guide de la sécurité routière au Québec et l'assurance que la sécurité à bord et autour de l'autobus font partie du curriculum dispensé à l'école et ce en très bas âge. On a également mentionné que certaines commissions scolaires offrent des « tours d'autobus » aux enfants en compagnie de leurs parents pour les initier à l'autobus. Une participante a ajouté que le transport scolaire est un privilège et non un droit et par conséquent, les enfants doivent se comporter convenablement au risque de voir ce privilège suspendu.

4.2 Commentaires particuliers concernant les passagers d'autocars

- Un certain nombre de préoccupations sont communes aux autocars et aux autobus scolaires, mais avec des variantes. C'est le cas, par exemple, des problèmes reliés aux gens qui se lèvent et circulent dans l'autobus lorsque le véhicule est en marche. Les risques associés aux passagers voyageant debout est surtout vraie pour le transport de type urbain. Néanmoins, ces situations augmentent les risques d'accidents.
- Une représentante de l'Age d'or a fait l'éloge des conducteurs d'autocars. Basé sur de nombreuses expériences en autocars, la dame s'est dite entièrement satisfaite du comportement des conducteurs et de la qualité des services reçus. Elle croit que la formation offerte a eu de bons résultats.
- Une participante a parlé d'un vidéo développé par le Ministère du transport et l'APAQ pour faire la promotion de la sécurité. Elle a aussi rapporté que lorsque des produits de formation sont disponibles, on inclut aussi la sécurité, surtout orienté vers le service à la clientèle.

5.0 Commentaires particuliers concernant les véhicules

Cette section résume les commentaires particuliers que les participants ont formulés concernant les véhicules, c'est-à-dire les autobus scolaires et les autocars. Des statistiques à cet égard sont présentées à l'annexe C.

5.1 Commentaires particuliers concernant les autobus scolaires

La problématique concernant l'autobus scolaire comme véhicule de transport gravite autour de l'harmonisation des normes de constructions fédérales et provinciales en plus des particularités des transporteurs. Les incompatibilités des normes fédérales et provinciales semblent poser le plus grand défis aux gens de l'industrie. On a aussi remarqué que les véhicules neufs coûtent beaucoup plus cher et l'adaptation de la réglementation y est certainement pour quelque chose. Les sujets abordés sous le thème véhicule pour les autobus scolaires sont les suivants : la ceinture de sécurité, l'utilisation de berlines à des fins de transport scolaire, la visibilité du chauffeur et les feux de pré-signallement.

5.1.1 Ceinture de sécurité

- Quelques participants ont rapporté avoir reçu davantage de questions concernant le port des ceintures de sécurité suite à l'accident survenu à Nicolet où de jeunes enfants qui prenaient place à bord d'une mini-fourgonnette ont perdu la vie. L'intervenante a dit avoir expliqué aux parents concernés que le port de la ceinture n'augmente pas la sécurité à bord des autobus, en fait, le port de la ceinture pelvienne augmente les risques de blessures. La sécurité est plutôt assurée par la compartementalisation, les sièges élevés et bien coussinés. Néanmoins, certains parents ne semblaient pas satisfaits et demandaient que d'autres études soient menées. La représentante de Transports Canada a indiqué l'existence d'un projet de recherche pour confirmer que ces éléments sont encore valides. On a aussi mentionné que la recherche est surtout orientée vers les enfants d'âge pré-scolaire.
- Certaines considérations pratiques ont été faites concernant l'installation de ceintures de sécurité. En outre, l'installation de ceintures de sécurité à bord des autobus a pour effet de diminuer la capacité de passagers et pas ricochet d'augmenter les coûts de transport pour les commissions scolaires. Les questions suivantes sont demeurées sans réponse : qui sera responsable d'attacher les ceintures et de les détacher? Comment pourra-t-on détacher rapidement les enfants en cas d'accident? Qui s'assurera qu'elles sont utilisées à bon escient? Est-ce que la structure des autobus peut accommoder la pose de ceintures de sécurité? Certaines commissions scolaires aux États-Unis ont mis en place des ceintures de sécurité et ont constaté des conséquences sérieuses telles des étranglements et des coups de ceintures. Les participants ont revendiqué que Transports Canada fasse le point sur les ceintures de sécurité et donne une réponse claire sur leur impact.
- Malgré que la majorité des gens de l'industrie ne considère pas la ceinture de sécurité comme une problématique sérieuse, il n'en demeure pas moins que les parents ont besoin d'information sur les raisons expliquant l'absence de ceintures de sécurité à bord des autobus scolaires.

5.1.2 *Berlines*

- Le sujet des berlines comme moyen de transport d'écopliers a longuement été débattu. Des préoccupations sérieuses sont liées au fait que ces véhicules ne font pas l'objet de réglementation à l'exception du libellé « ECOLIERS ». Certains participants croient ardemment que les berlines ne devraient pas être utilisées pour le transport scolaire. Certaines préoccupations ont également été partagées sur le sujet des taxis pour le transport scolaire. Ces derniers sont soumis au même examen mécanique que les autobus traditionnels (2 x année) mais non à l'entretien préventif. Ainsi, plusieurs participants croient qu'étant donné le nombre croissant de berlines utilisées pour le transport scolaire, ces véhicules devraient être davantage réglementés.
- Les participants ont conclu que l'utilisation des berlines sert surtout comme service d'appoint et s'adresse à un nombre restreint d'étudiants, particulièrement pour transporter les élèves en milieu rural. Un autre participant a été plus critique face aux berlines et a demandé que des études soient faites pour déterminer si ces dernières constituent un risque sur la route et, le cas échéant, que la population en soit informée.

5.1.3 *Visibilité*

- Il est apparu essentiel d'améliorer la vision du chauffeur. Reconnaissant que les accidents surviennent majoritairement en périphérie de l'autobus, la qualité des miroirs et les angles morts qu'ils créent sont préoccupants pour les transporteurs et les conducteurs.

5.1.4 *Feux de pré-signallement*

- Le besoin d'uniformité des feux de pré-signallement a vivement été exprimé par un participant et soutenu par plusieurs autres personnes présentes. Tous s'entendent sur la signification internationale du rouge pour arrêter et du jaune pour faire attention et ralentir. Toutefois, les provinces n'ont pas toutes embrassé le même système de signalisation ce qui a pour conséquence que certaines provinces utilisent les feux intermittents jaunes pour ralentir alors que d'autres utilisent les feux intermittents rouges. Ce manque d'uniformité semble créer de la confusion tant chez les conducteurs que les automobilistes, accroissant ainsi les risques d'accidents. La question d'uniformité est non seulement un problème au niveau des frontières mais également dans le transport urbain versus rural.
- Compte tenu que la confusion autour de la signalisation pourrait être diminuée par une uniformité accrue des systèmes de signalisation, certains participants ont demandé que Transports Canada prennent les mesures nécessaires pour y arriver. Cependant, tel que mentionné précédemment, Transport Canada élabore les normes minimales mais n'a aucun droit au niveau de l'application. La représentante de Transports Canada a indiqué que s'il y a besoin d'uniformité, Transports Canada en collaboration avec les provinces, est prêt à se pencher sur la question.

5.2 Commentaires particuliers concernant les autocars

- Peu de choses ont été dites sur les autocars comme véhicule de transport. La principale préoccupation était reliée aux freins et au système de freinage. On a fait référence au tragique accident survenu aux Éboulements. Les participants se sont interrogés à savoir si tous les autocars devraient être munis de freins moteurs, bien que ces derniers soient déjà très populaires.
- Concernant la construction générale, on a dit des autocars qu'ils sont sécuritaires et qu'ils bénéficient des caractéristiques de sécurité retrouvées dans les autobus scolaires telles la compartementalisation et les hauts sièges rembourrés. Toutefois, certains ont rapporté l'installation de ceintures de sécurité pour le chauffeur et les premières rangées. On a mentionné qu'une nouvelle réglementation est attendue sur l'encrage des sièges d'enfants.

6.0 Commentaires particuliers concernant l'encadrement réglementaire

Cette section résume les commentaires particuliers que les participants ont formulés concernant l'encadrement réglementaire pour les autobus scolaires et les autocars. Des statistiques à cet égard sont présentées à l'annexe C.

6.1 Commentaires particuliers concernant l'encadrement réglementaire pour les autobus scolaires

On a débuté la conversation en soulignant que les autobus scolaires sont déjà très réglementés. Les préoccupations abordées sous ce thème ont majoritairement été discutées précédemment. Elles concernent les éléments suivants :

- Règle d'accès graduel à la conduite qui complique le recrutement et la formation, et ne semble pas répondre à aucun besoin spécifique;
- L'absence de réglementation concernant les berlines utilisées pour le transport scolaire qui a pour effet de diminuer la sécurité des passagers;
- Le caractère optionnel de certaines caractéristiques qui fait en sorte que le client joue un rôle qui devrait appartenir exclusivement à la réglementation;
- L'absence de programmes de formation subventionnés;
- La venue de réglementation concernant l'équipement anti-pollution prévue pour 2001;
- Les risques associés à la fréquence et la distance entre les arrêts, particulièrement sur les routes à haute vitesse.

6.2 Commentaires particuliers concernant l'encadrement réglementaire pour les autocars

Une brève discussion a eu lieu sur la réglementation des autocars. Elle peut se résumer dans les points suivants :

- Tout comme pour les conducteurs d'autobus scolaires, l'accès graduel à la conduite est problématique;
- La difficulté de répondre à la réglementation étrangère, c'est-à-dire de répondre aux réglementations additionnelles comme les freins;
- L'absence d'outils et de formation pour répondre à la réglementation étrangère;
- Besoin de l'intervention de Transports Canada pour assurer une meilleure uniformité.

Annexe A
Ordre du jour

Ordre du jour

9 h 00 à 9 h 10 Introduction

Objectif de la consultation nationale : Nicole Pageot, Transports Canada

Objectif et fonctionnement de la réunion : Johanne St-Cyr, SAAQ

9 h 10 à 9 h 30 Financement du transport scolaire

Portrait du secteur du transport scolaire au Québec

Portrait du secteur du transport par autocar

9 h 30 à 9 h 35

Présentation et interprétation des statistiques d'accidents dans chacun des secteurs

9 h 35 à 12 h 00

Échange sur chacun des thèmes principaux présentés dans la liste ci-jointe

12 h 00 à 13 h 00

Dîner

Salades, sandwiches et boissons seront offerts

13 h 00 à 16 h 00

Suite des travaux

16 h 00 à 16 h 30

Synthèse

Revue de l'ensemble des discussions sur les autobus scolaires et les autocars (Johanne St-Cyr)

Clôture de l'atelier (Nicole Pageau et Johanne St-Cyr)

Annexe B
Liste des participants

**Consultation nationale sur la sécurité des autobus
Québec, le 15 juin 2000**

Présences

FABRICANTS	
Bernard Dubé, directeur général Autobus Thomas 2275 Canadien Drummondville (Québec) J2B 8A9	1-800 567-0971 fax: 1-819 472-4002 bdube@autobusthomas.com
Cliff Kirkland Canadian Blue Bird Coach Ltd P.O. Box 880 Airport Road Brantford, Ontario N3T 5R7	tél: 519 752-9415 (108) Fax: 519 752-9893 cgkirkla@bluebird.com
Fernand Roy Girardin minibus Route transcanadienne Drummondville (Québec) J2B 6V4)	Tél: 819 477-8222 Fax: 819 475-9633
Jean-Yves Le Bouthillier responsable des normes Les entreprises Michel Corbeil 304, 12 ^e Avenue Ville des Laurentides, (Québec) J0R 1C0.	tél.: 450 439-3577 fax: 450 439-6852 leboutjy@ent-corbeil.com
Jules Perreault, vice-président fiabilité, maintenabilité et sécurité Prévost Car inc. 35, boul Gagnon, Sainte-Claire G0R 2V0	tél : 418 883-3391 fax : 418 883-3531 bus3.julesp@memo.volvo.com

GOVERNEMENT	
Johanne St-Cyr, directrice Direction des politiques et des programmes en sécurité routière Société de l'assurance automobile du Québec 333, boul. Jean-Lesage, (C-4-21) C.P. 19600 Québec (Québec) G1K 8J6	
Nicole Pageot, directrice Sécurité routière et réglementation automobile Transport Canada 330, rue Sparks, Tour C, 8 ^e étage Ottawa, On. K1A 0N5	tél: 613 993-6735 fax: 613 990-2914 pageon@tc.gc.ca
Louise de la Sablonnière, directrice Direction de la prospective et des politiques de financement Ministère de l'éducation du Québec (MEQ) 1035, rue de la Chevrotière MG: 14 e étage, Québec (Québec) G1R 5A5	tél: 418 643-1497 fax: 418 643-9224 lsablonnière@meq.gouv.qc.ca
Lise Cardinal, médecin conseil Sécurité dans les milieux de vie Centre de santé publique de Québec 2400, D'Estimauville, Beauport (Québec) G1C 7G9	tél: 418 666-7000 (476) fax: 418 666-2776 lcardinal@cspq.qc.ca
Denis Gagnon, agent de recherche Service du transport terrestre des personnes Ministère des Transport du Québec (MTQ) 00, boul. René-Lévesque Est, 24 ^e étage, Québec (Québec) G1R 5H1	643-4254 646-4904 deganion@mtq.gouv.qc.ca
Marie-Michelle Dion, agent de recherche Service du transport terrestre des personnes Ministère des Transport du Québec 700, boul. René-Lévesque Est, 24 ^e étage, Québec (Québec) G1R 5H1	
Gilles Richard Service de la sécurité routière Ministère des Transport du Québec 700, boul. René-Lévesque Est, 24 ^e étage, Québec (Québec) G1R 5H1	418 644-4717 fax: 418 528-5670 girichard@mtq.gouv.qc.ca
Yves Gemme, agent de recherche Commission des Transport du Québec 545, boul. Crémazie Est, bureau 1000 Montréal (Québec) H2M 2V1	tél: 514 864-2276 tél: (514) 873-3342 yves.gemmes@ctq.gouv.qc.ca

GOUVERNEMENT

André St-Laurent, ingénieur en sécurité
Sécurité routière et réglementation
Transport Canada
330, rue Sparks, Tour C, 8^e étage
Ottawa, On. K1A ON5
tél: 613 998-1964
fax: 613 990-2913
stlaua@tc.qc.ca

TRANSPORTEURS

Romain Girard, directeur
Association des propriétaires d'autobus du Québec
225 Boul Charest EST, bureau 107,
Québec (Québec)
G1K 3G9

réf: (418) 522-7131
fax (418) 522-6455
romaingirard@apaq.qc.ca

Claire R. Drolet, directrice, transport scolaire
Association des propriétaires d'autobus du Québec
225 Boul Charest EST, bureau 107,
Québec (Québec)
G1K 3G9

réf: (418) 522-7131
fax (418) 522-6455
cdrolet@apaq.qc.ca

Marie-Josée Banville, directrice,
Transport nolisé, touristique, abonnement
Association des propriétaires d'autobus du Québec
225 Boul Charest EST, bureau 107,
Québec (Québec)
G1K 3G9

réf: (418) 522-7131
fax (418) 522-6455
mjbanville@apaq.qc.ca

Gabrielle Brochu
Association des propriétaires d'autobus du Québec
225 Boul Charest EST, bureau 107,
Québec (Québec)
G1K 3G9

réf: (418) 522-7131
fax (418) 522-6455

Pierre Maheux, vice-président
Autobus Maheux
3280, rue Saguenay
Rouyn Noranda (Québec)
J9X 5A3

tél: 819 797-3200
fax. 819 797-3626

Luc Lafrance, directeur général
Association du transport écolier du Québec
5300, boul. des Galeries,
bureau 300,
Québec, (Québec)
G2K 2A2

tél: (418) 622-6544
fax. 418 622-6595

Serge Lefebvre, président
Association du transport écolier du Québec
5300, boul. des Galeries,
bureau 300,
Québec, (Québec)
G2K 2A2

tél: (418) 622-6544
fax. 418 622-6595

TRANSPORTEURS	
Gaston Lemay, vice-président Transport Scolaire Émilius Lemay 129, Auger, St-Édouard C.P. 158, St-Édouard, Qc G0S 1Y0	418 796-2081 418-796-3082
Pierre Tremblay, contrôleur Autobus Tremblay et Paradis 2625, rue Watt Sainte-Foy (Québec) G1P 3T2	tél. 418 658-0914 fax:(418) 658-6072
Francine Levesque, coordonnatrice, Formation et sécurité routière Société des transports de la CUQ 720, des Rocailles Québec (Québec)	tél: 418 627-2351 (271) fax 418 627-3142

COMMISSIONS SCOLAIRES	
Lucie Bordeleau, responsable du transport scolaire Fédération des Commission scolaire du Québec 2072, rue Gignac, Shawinigan-sud (Québec) G9P 4E6	tél: 819 539-6971 (285) fax: 819 539-7797 lbordeleau@csenergie.qc.ca
Louise Tremblay, conseillère Financement en transport scolaire Fédération des Commission scolaire du Québec(FCSQ) 1001, avenue Bégon, C.P. 490 Sainte-Foy (Québec) G1V 4C7	tél: (418 651-3220 fax: 418 651-2574 ltremblay@fscs.qc.ca
Diane Bernard-Riberdy, présidente Commission scolaire des Samares 4671, rue principale Saint-Félix-de-Valois, (Québec) J0K 2M0	tél:450-889-5531, poste 223 pres@cssamares.qc.ca
Michel Tremblay, coordonateur Commission scolaire de Montréal 3737, rue Sherbrooke est Montréal (Québec) H1X 3B3	tél: 514 596-4330 fax 514 596-7700 tremblaymi@csdm.qc.ca
Félix Lapointe, régisseur du transport Commission scolaire du pays des Bleuets 1950, boul. Sacré-Cœur Dolbeau (Québec) G8L 2R3	Tél: 418 276-2012, poste 237 Fax.: 418 276-2341 lapointef@cspaysbleuets.qc.ca
Gaston Jobin, président Commission professionnelle des responsable de transport Commission scolaire des Premières Seigneuries 2233, ave Royale Beauport (Québec) G1C 1P3	tél: 418 821-4358 fsx: 418 821-4364 jobing@csdps.qc.ca

USAGERS	
Anne Beaulieu Fédération des comités de parents de la province de Québec 389, blv. Rochette, Beauport, (Québec) G1C 1A4	tél: 667-2432 fax: 667-6713 courrier@fcppq.qc.ca
Jeanne D'Arc Champagne Fédération de l'Âge d'or du Québec 4545, Pierre de Coubertin c.p. 1000 Succ M Montréal (Québec) H1V 3R2	tél: 514 252 3017

CONSULTANTS ET SPÉCIALISTES	
Guy Poliquin, conseiller Camo-route inc 1100, boul. Crémazie Est Bureau 202, Montréal (Québec) H2P 2X2	réf: (418) 624-8646 tél: 514 593-5811 fax: 514 593-5611 guypol@camo-route.com
Robert Geoffrion, conseiller en formation Centre de formation du transport routier 17000, rue Aubin Mirabel (Québec) J7J 1B1	tél: 450 435-0167 fax: 405 6435-9682 geoffrionr@csrdn.gc.ca
Langis Lafrance, conseiller aux établissements ASTE 6555 boul. Métropolitain Est bureau 401 St-Léonard (Québec) H1P 3H3	tél: 514 955-0454 fax: 514 955-0449 langis.lafrance@aste.qc.ca
Marie Brillon, directrice des programme Ligue de sécurité AQTR 1595, rue Saint-Hubert Bureau 100 Montréal (Québec) H2L 3Z2	tél: 514 523-6444 fax: 514 523-2666 info@aqtr.qc.ca
OBSERVATEURS ET ENCADREMENT DE L'ATELIER	
Georges Cyr,	SAAQ
Jean Desroches,	SAAQ
Jocelyne Doyon,	SAAQ
Philippe Haid,	Institut sur la gouvernance
Nathalie Roy,	PricewaterhouseCoopers
Rémi Coté,	SAAQ
Claude Corbeil,	SAAQ
René Martel,	MTQ

Annexe C
Présentation



Bienvenue

*Consultation
sur la sécurité
des autobus*

Ordre du jour

- 9 h 00 à 9 h 10 Introduction
Objectif de la consultation nationale : Nicole Pageot, Transports Canada
Objectif et fonctionnement de la réunion : Johanne St-Cyr, SAAQ
- 9 h 10 à 9 h 30 Financement du transport scolaire
Portrait du secteur du transport scolaire au Québec
Portrait du secteur du transport par autocar
- 9 h 30 à 9 h 35 Présentation et interprétation des statistiques d'accidents dans chacun des secteurs
- 9 h 35 à 12 h 00 Échange sur chacun des thèmes principaux présentés dans la liste ci-jointe
- 12 h 00 à 13 h 00 Dîner
Salades, sandwiches et boissons seront offerts
- 13 h 00 à 16 h 00 Suite des travaux
- 16 h 00 à 16 h 30 Synthèse
Revue de l'ensemble des discussions sur les autobus scolaires et les autocars (Johanne St-Cyr)
Clôture de l'atelier (Nicole Pageau et Johanne St-Cyr)



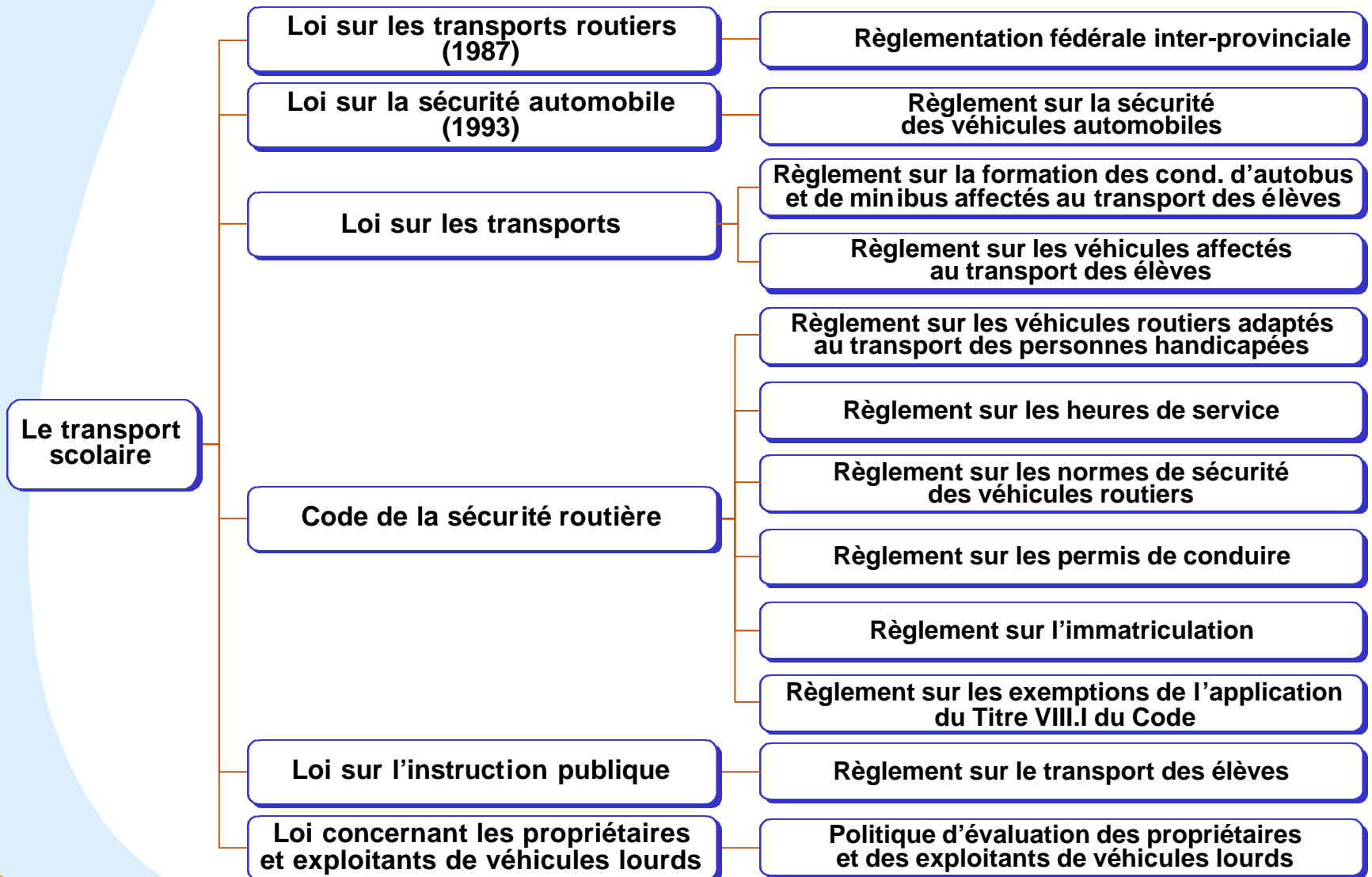
***Objectif
de la consultation
nationale***

Objectifs de la rencontre

- ❑ Partager les connaissances sur le sujet
- ❑ Recueillir les préoccupations des principaux intervenants au Québec
- ❑ Identifier les problématiques qui doivent faire l'objet d'une attention spéciale
- ❑ Dégager, le cas échéant, des consensus sur des actions concrètes à réaliser

Transport scolaire

Encadrement



Transport scolaire

Partage des responsabilités

- ❑ Ministère de l'Éducation (*MEQ*)
 - ◆ Droits et obligations des commissions scolaires
 - ◆ Modalités d'octroi de contrats
 - ◆ Stipulations minimales
 - ◆ Contribution de ± 90 % au financement
- ❑ Ministère des Transports du Québec (*MTQ*)
 - ◆ Encadrement en matière de sécurité en transport scolaire
 - ◆ Formation des conducteurs
- ❑ Commission des Transports du Québec (*CTQ*)
 - ◆ Inscription à la CTQ
 - ◆ Imposition de sanctions

***T**ransport *scolaire**

Partage des responsabilités

- ❑ Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ)
 - ◆ Définition et gestion du droit d'accès au réseau routier
 - ◆ Promotion de la sécurité routière
 - ◆ Encadrement de la réglementation

- ❑ Commissions scolaires (72)
 - ◆ Organisation et planification du transport scolaire
(admissibilité, horaire, mode de transport exclusif/intégré)
 - ◆ Gestion financière et liens contractuels
 - ◆ Contribution de $\pm 10\%$ au financement

Transport scolaire

Portrait général

- ❑ Dessert l'ensemble du territoire québécois habité
- ❑ 66 % des élèves du primaire et du secondaire l'utilisent pour se rendre à leur école
- ❑ 93 % des élèves transportés le sont par le mode exclusif; l'autre 7 % le sont par le transport en commun
- ❑ 5 lois et 9 règlements encadrent cette activité
- ❑ 500 millions \$ en retombées économiques

Transport scolaire

Transport exclusif

- ❑ 654 000 écoliers, soir et matin
- ❑ 1 million de kilomètres par jour
- ❑ 8 500 autobus scolaires
 - ◆ 354 véhicules adaptés
 - ◆ 1 716 berlines
- ❑ 10 000 conducteurs ou conductrices et employés de garage ou de bureau
- ❑ 850 transporteurs scolaires

Transport scolaire

Tendances de l'industrie

- ❑ Décroissance de la clientèle scolaire
 - ◆ D'ici 2003-2004, baisse de 18,9 % au niveau préscolaire et de 4,7 % au niveau primaire
- ❑ Diminution du nombre d'autobus, augmentation du nombre de berlines
- ❑ Augmentation du nombre de kilomètres parcourus par circuit
- ❑ Augmentation du temps alloué pour effectuer un parcours



Transport scolaire (APAQ)

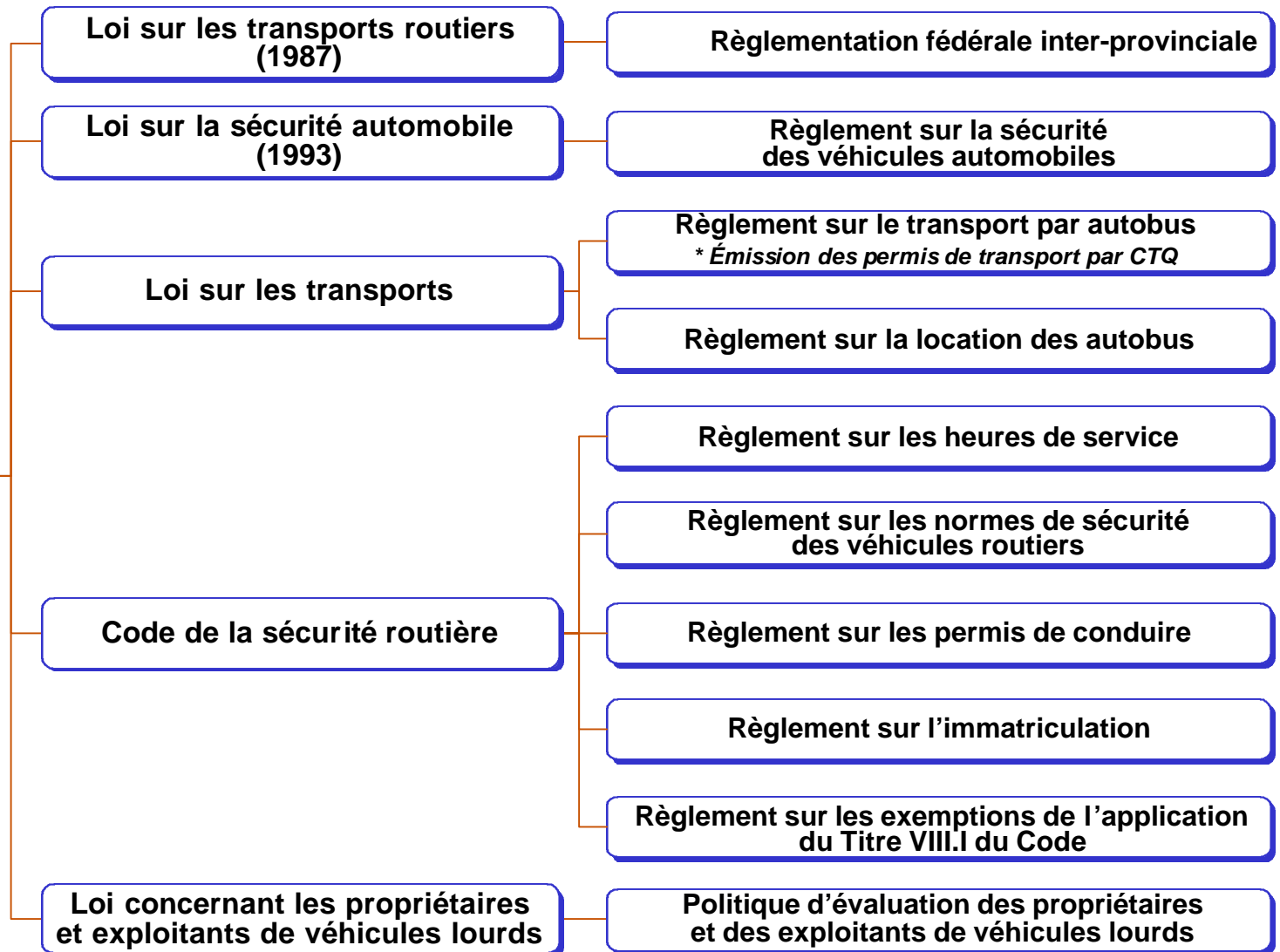
Tendances de l'industrie

- ❑ Intégration de nouvelles clientèles

Transport interurbain/nolisé

Encadrement

**Le transport
interurbain
et nolisé**



Transport interurbain

- ❑ Existence de 2 réseaux :
 - ◆ De base (relie les principales agglomérations, compte pour 65 % de l'ensemble des déplacements)
 - ◆ Régional (dessert l'intérieur d'une région, permet le rabattement sur le réseau de base)
 - ◆ Dessert 80 % de la population
- ❑ 34 entreprises avec permis interurbains
- ❑ 200 véhicules
- ❑ 3,5 millions de voyageurs
- ❑ 35 millions de kilomètres par année

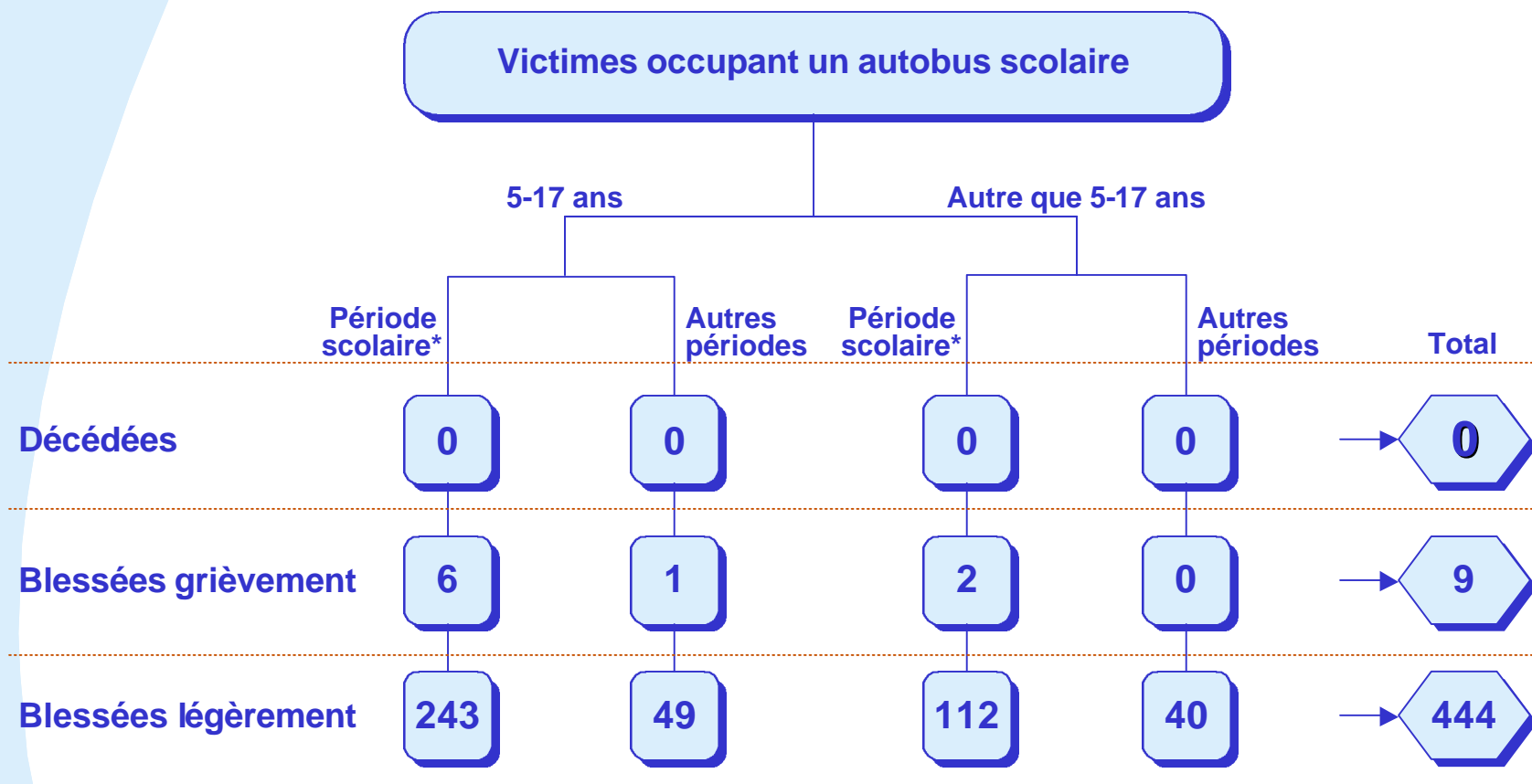
Transport nolisé

- ❑ 291 transporteurs
- ❑ 700 véhicules affectés au transport nolisé
- ❑ 45 millions de kilomètres par année au Québec
- ❑ En progression, tel que démontré par l'augmentation du nombre de permis émis au cours des dernières années



***Vic times
d'accidents***

Victimes impliquant un autobus scolaire au Québec, 1994-1998



* Période scolaire : du 1^{er} septembre au 23 juin, du lundi au vendredi, entre 07h00 et 18h00

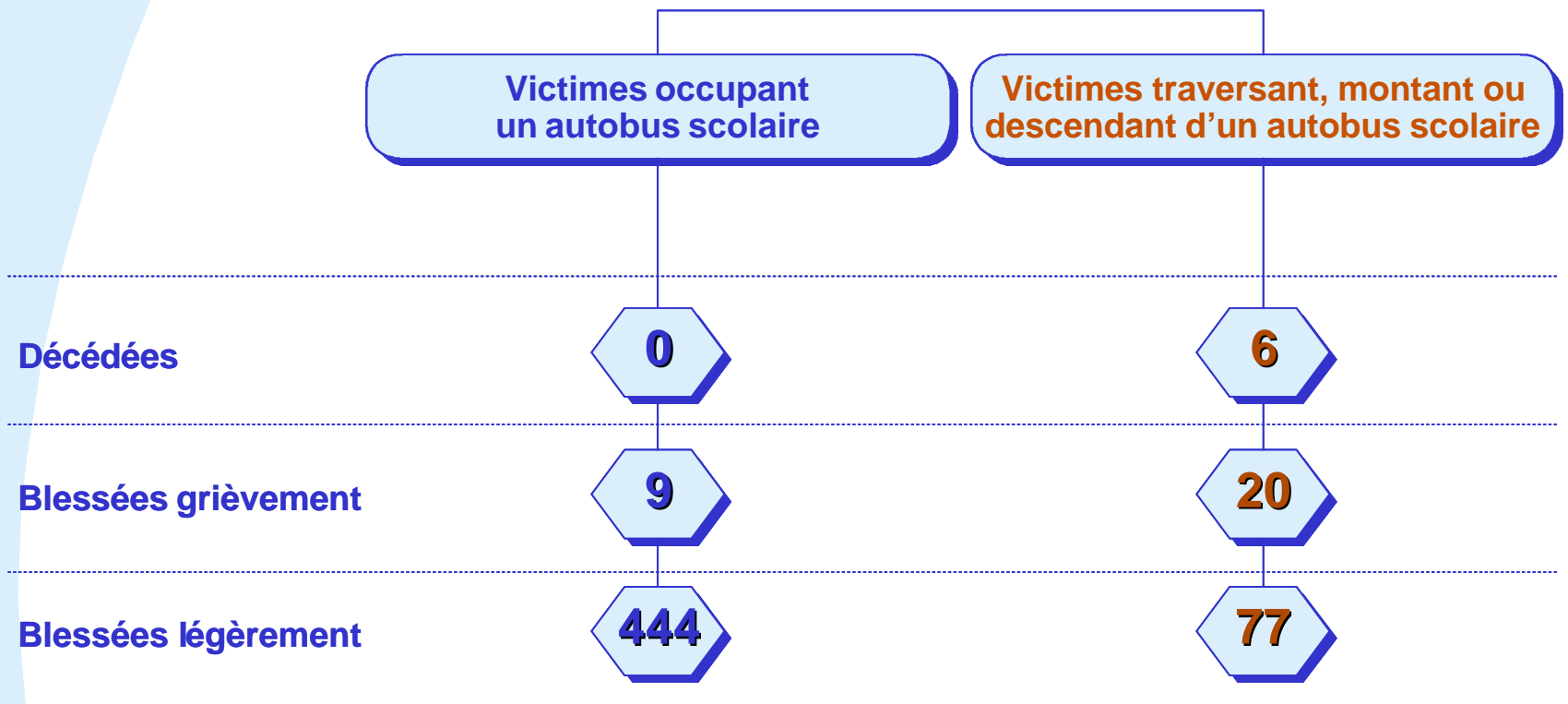
Victimes impliquant un autobus scolaire au Québec, 1994-1998

Victimes traversant, montant ou descendant d'un autobus scolaire

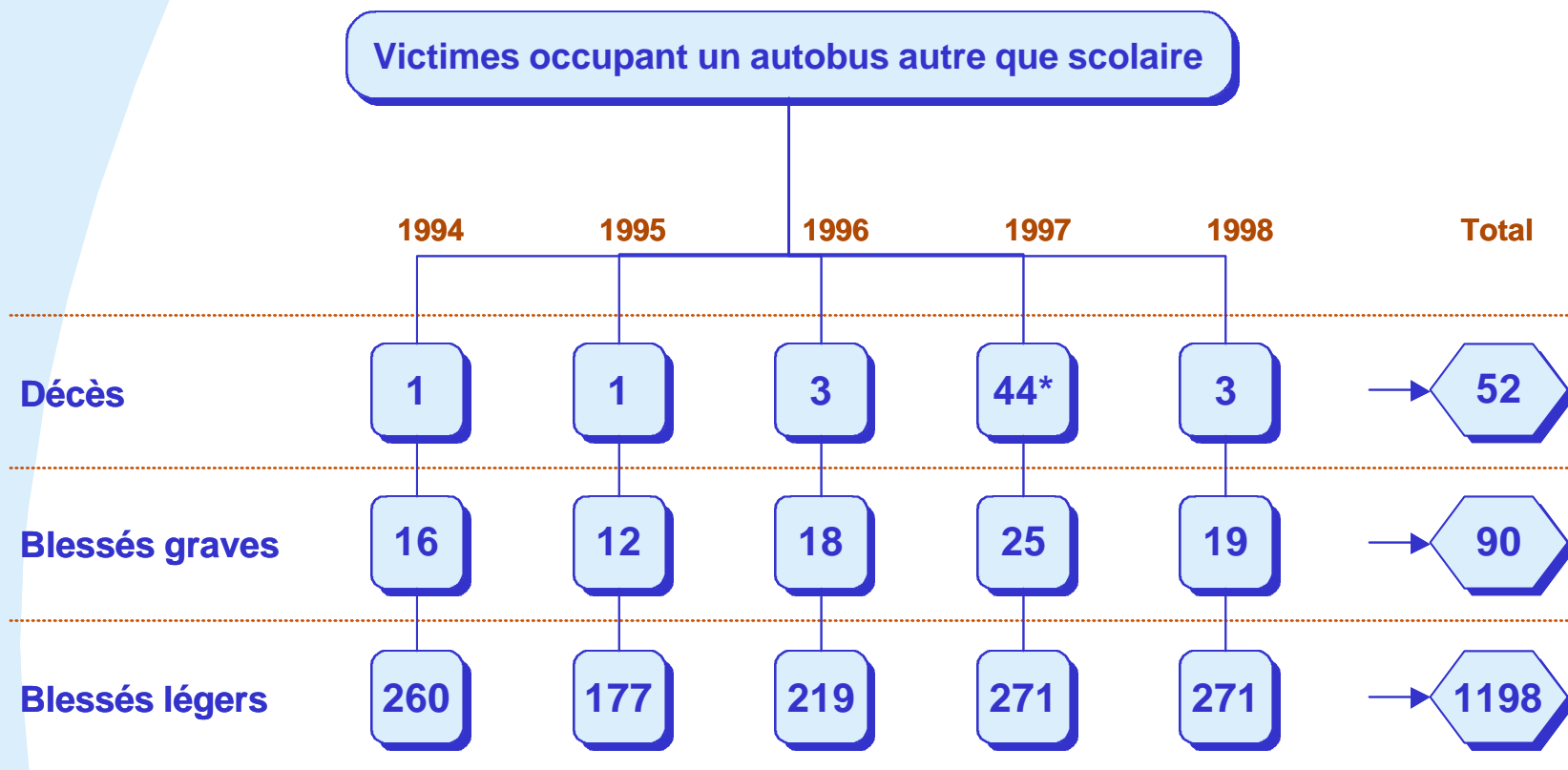
	5-17 ans		Autre que 5-17 ans		Total
	Période scolaire*	Autres périodes	Période scolaire*	Autres périodes	
Décédées	2	0	4	0	6
Blessées grièvement	13	1	6	0	20
Blessées légèrement	53	1	20	3	77

* Période scolaire : du 1^{er} septembre au 23 juin, du lundi au vendredi, entre 07h00 et 18h00

Victimes impliquant un autobus scolaire au Québec, 1994-1998



Victimes impliquant un autobus autre que scolaire au Québec, 1994-1998



* Tragédie des Éboulements

Sécurité des différents modes de transport de personnes (moyenne 1978-1997)

	Taux de décès par 10 ⁹ occupant-km	Taux de victimes par 10 ⁹ occupant-km
Automobile (véhicule léger)	12,1	599,1
Autobus scolaire	0,1	24,4
Autobus ou minibus	1,3	52,8

L'autobus demeure, et de loin, le mode de transport le plus sécuritaire.



Thèmes de discussion

- ❑ ***Les conducteurs***
- ❑ ***Les véhicules***
- ❑ ***Les passagers***
- ❑ ***L'encadrement réglementaire***

Conducteurs scolaires

Nombre 10 000

Homme/Femme 60 / 40

Âge moyen 48 ans

Scolarité Diplôme d'études secondaires

Compétences spécifiques .. Titulaire d'un permis de conduire de classe 2
Formation à la tâche de 15 heures
Rafraîchissement de 6 heures aux 3 ans

Taux de syndicalisation 75 %

Salaire horaire moyen Syndiqués : 13,50 \$
Non syndiqués : 12,50 \$



Conducteurs d'autocar



	<i>Interurbain</i>	<i>Nolisé</i>
<i>Homme/Femme</i>	Majoritairement des hommes	Majoritairement des hommes
<i>Âge moyen</i>	Élevé (<i>baby boomers</i>)	n.d.
<i>Compétence spécifique - permis</i>	Classe 2	Classe 2
<i>- formation</i>	Service à la clientèle (97 %) Vérification avant départ Loi 430 Heures de conduite	Service à la clientèle (% élevé) Vérification avant départ Loi 430 Heures de conduite Règles applicables USA/Canada
<i>Taux de syndicalisation</i>	90 %	40 % (dans les grandes entreprises)
<i>Rémunération</i>	Horaire Bonnes conditions de travail Bonne stabilité d'emploi	Taux fixe à la journée Temps plein saisonnier

Préoccupations principales

1. L'ampleur du problème et les personnes affectées
2. Les activités :
 - Réalisées*
 - En cours*
 - Prévues*
3. Les autres mesures à prévoir
4. Les responsables des mesures

Véhicules



<i>Nombre</i>	8 500	900
<i>Âge moyen</i>	6,4 ans	7,2 ans
<i>Normes de sécurité applicables</i>	35+	25+
<i>Nombre minimal d'entretiens mécaniques annuels</i>	4	4
<i>Vérification avant départ</i>	Quotidien	Quotidien
<i>Taux de non conformité majeure*</i>	4 %	6 %

* Taux de non conformité majeure pour l'ensemble des véhicules lourds : 19 %

Préoccupations principales

1. L'ampleur du problème et les personnes affectées
2. Les activités :
 - ❑ *Réalisées*
 - ❑ *En cours*
 - ❑ *Prévues*
3. Les autres mesures à prévoir
4. Les responsables des mesures

Passagers

❑ 654 000 écoliers



❑ 4 millions de voyageurs interurbains



Préoccupations principales

1. L'ampleur du problème et les personnes affectées
2. Les activités :
 - Réalisées*
 - En cours*
 - Prévues*
3. Les autres mesures à prévoir
4. Les responsables des mesures

Encadrement réglementaire

- ❑ 25 - 35 normes de sécurité applicables aux véhicules
- ❑ 5 lois et 19 règlements
 - ◆ Loi sur les transports routiers (1987) - TC
 - ◆ Loi sur l'instruction publique - MEQ
 - ◆ Loi sur les transports - MTQ
 - ◆ Code de la sécurité routière - SAAQ
 - ◆ Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds - MTQ

Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds

- ❑ Inscription à la Commission des transports du Québec
- ❑ Suivi et évaluation du comportement sur la route et en entreprise
- ❑ Imposition de certaines sanctions à ceux dont le comportement est jugé insatisfaisant

Préoccupations principales

1. L'ampleur du problème et les personnes affectées
2. Les activités :
 - Réalisées*
 - En cours*
 - Prévues*
3. Les autres mesures à prévoir
4. Les responsables des mesures



***Merci
de votre
participation!***