

## **Consultation sur la sécurité des autobus au Manitoba**

**Résumé des débats  
Winnipeg (Manitoba)**

**Le 14 mars 2000**

# Consultation sur la sécurité des autobus au Manitoba

Résumé des débats  
Winnipeg (Manitoba)

## Table des matières

---

<b>1.0</b>	<b>INTRODUCTION</b> .....	<b>1</b>
<b>2.0</b>	<b>THÈMES PRINCIPAUX</b> .....	<b>3</b>
<b>3.0</b>	<b>COMMENTAIRES PARTICULIERS CONCERNANT LES AUTOBUS SCOLAIRES</b> .....	<b>5</b>
3.1	CEINTURE DE SÉCURITÉ .....	5
3.2	SENSIBILISATION DU PUBLIC .....	6
3.3	CHAUFFEURS : FORMATION, NORMES ET ÉVALUATION .....	7
3.4	RECRUTEMENT .....	8
3.5	NOMBRE DE PLACES ASSISES .....	8
3.6	LOCALISATION DES ÉCOLIERS .....	9
3.7	ÂGE DES AUTOBUS SCOLAIRES .....	10
3.8	COMPORTEMENT DES ENFANTS .....	10
<b>4.0</b>	<b>COMMENTAIRES PARTICULIERS CONCERNANT LES AUTOCARS</b> .....	<b>11</b>
4.1	CEINTURE DE SÉCURITÉ .....	11
4.2	AUTRES QUESTIONS DE SÉCURITÉ .....	12

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 du Manitoba fait suite aux ateliers des Maritimes et des Prairies, tenus respectivement le 29 février 2000 et le 7 mars 2000. La séance au Manitoba a eu lieu le 14 mars 2000, à Place Louis Riel All-Suite Hotel, 190 Smith Street, Winnipeg au Manitoba, de 9 h à 16 h. M<sup>me</sup> Nathalie Roy et M<sup>me</sup> Suzanne Forget de PricewaterhouseCoopers ont été chargées d'animer la réunion. Au nombre des participants figuraient des représentants des différents groupes intéressés : les transporteurs, les constructeurs, les organismes de sécurité et de santé, les conseils scolaires et administrateurs, les écoliers du niveau secondaire, les représentants du troisième âge, les représentants des ministères fédéraux et provinciaux des Transports et les représentants provinciaux du ministère de l'Éducation.

M. Derek Sweet de Transports Canada a exposé le contexte dans lequel se tenait la consultation. Il fut 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 obtenir une représentation équitable de l'industrie et des diverses parties intéressées. M. Sweet insista sur la nécessité de débattre de la question de la ceinture de sécurité étant donné que Transports Canada 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 est à 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 recevront, 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](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 tenu 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, qu'ils pourraient 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;
- leurs points de vue sur le port de la ceinture de sécurité dans les autobus scolaires et les autocars;
- leurs 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;
- les chauffeurs; la formation, les normes et l'évaluation;
- le recrutement;
- le nombre de places assises;
- la localisation des écoliers;
- l'âge scolaire des autobus;
- le comportement des enfants.

Les questions portant sur la sécurité des autocars ont été débattues par le grand groupe en séance plénière. Les débats ont porté sur la ceinture de sécurité, la vitesse et la formation des chauffeurs.

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 conclusion. 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 avis des participants sur la question de la ceinture de sécurité étaient partagés. Certains étaient en faveur, tandis que d'autres étaient contre la pose de ceintures de sécurité dans les autobus scolaires. D'autres encore voulaient être mieux informés avant de faire connaître leur avis sur l'utilisation de la ceinture de sécurité dans les autobus scolaires.
- Bon nombre de participants avaient le sentiment qu'il était trop tôt pour parler de sensibilisation du public vu l'insuffisance des données. Des remarques ont également été passées sur le peu d'argent investi dans la recherche. Pour certains participants, il est prioritaire de déterminer les questions qu'il reste à examiner. Plus précisément, ils veulent savoir quelles sont les lacunes de la recherche.
- Même si certains participants ont souhaité qu'on pousse davantage les études sur la sécurité des autobus scolaires, bon nombre se sont dits satisfaits des données existantes indiquant que les autobus scolaires sont plus sûrs sans ceinture de sécurité. De ce point de vue, la prochaine étape consisterait à préparer une campagne de sensibilisation du public. Parmi les moyens recommandés pour atteindre la population cible, on a cité l'envoi de lettres au domicile des écoliers par la poste ou par l'intermédiaire de l'école, des messages télévisés, le recours à Internet, des films vidéos accompagnés de dépliants, des contes pour enfants, des cahiers à colorier ainsi que des réunions parents-enseignants.
- Il a été mentionné que la campagne de promotion devrait s'adresser aux parents, aux enseignants, au grand public, aux commissions scolaires, aux écoliers et aux preneurs de décision (comme les administrateurs et les membres de la classe politique). Les participants étaient d'avis que les éléments suivants devraient faire partie du message : diverses statistiques pour ou contre la pose de ceintures de sécurité, des données empiriques et des résultats de recherche, la nécessité d'expliquer que la plupart des accidents surviennent dans la zone qui sépare le domicile de la montée dans l'autobus, la conception actuelle des autobus et la façon dont les enfants sont protégés, les inconvénients de la ceinture de sécurité et le rôle des parents dans l'éducation des enfants.
- Bon nombre de participants ont convenu qu'on devrait disposer de certaines normes en ce qui concerne le nombre minimal d'heures de formation et en entretien, le nombre minimal d'heures de conduite et des normes d'aptitudes physiques comprenant un examen médical et une évaluation de la forme physique.
- Les participants ont reconnu que la plupart des chauffeurs d'autobus scolaires aiment leur métier ainsi que la compagnie des enfants. Cependant, étant donné la réglementation de cette activité et la rareté de la main-d'œuvre, on risque de rendre le recrutement encore plus difficile si les normes deviennent trop exigeantes.
- Les moyens suivants ont été donnés pour faciliter le recrutement de chauffeurs d'autobus scolaires : améliorer l'image du métier (par une amélioration des normes et un mécanisme d'évaluation officiel), la promotion de cette nouvelle image, une meilleure rémunération, de l'équipement moderne, le bon

comportement des enfants, le professionnalisme des employés, un cadre de travail agréable et valorisé, la souplesse de l'employeur (p. ex., partage d'emploi, vacances).

- Les politiques entourant le nombre de places assises ont été débattues. La grande question était de savoir qui fixe le nombre maximal de places assises; d'autres parties intéressées ont fait état d'échos importants liés au nombre de places assises.
- Les participants n'en sont pas arrivés à un consensus sur la façon de localiser les écoliers. La plupart ont convenu que la localisation des écoliers exigeait une surveillance et que l'école et non les chauffeurs devrait en être responsable. On a conclu que cette localisation était avant tout une question d'argent. On a aussi le sentiment qu'avant d'élaborer un plan d'action, les autorités devraient savoir ce que le public veut et qu'elles sont les ressources dont on dispose.
- Dans les débats sur les autocars, on a reconnu d'emblée que ces véhicules étaient en général sûrs. Cependant, certaines personnes avaient le sentiment de manquer d'information pour pouvoir se prononcer sur la pertinence de la pose de ceintures de sécurité dans les autocars. On a aussi reconnu que ces véhicules étaient durables.
- La ceinture de sécurité n'est pas la solution miracle pour améliorer le niveau de sécurité dans les autocars. La vitesse de conduite a été citée comme important risque d'accident que la pose de ceintures de sécurité ne peut pas nécessairement prévenir.
- Parmi les principales préoccupations ont figuré la notion d'heures de services ainsi que l'insuffisance des normes concernant la formation des chauffeurs. Les participants ont signalé que l'industrie de l'autocar s'adresse à une clientèle exigeante et que, par conséquent, il est nécessaire de chercher à améliorer le service à la clientèle et notamment des façons d'accroître sa sécurité.

### 3.0 Commentaires particuliers concernant les autobus scolaires

La présente section résume les commentaires particuliers que les participants ont fait au cours de la séance introductive et de la séance plénière sur la question de la sécurité des autobus scolaires.

Comme on le voit ci-dessous, les participants ont recensé 25 problèmes liés aux autobus scolaires.

- |  |   |
|--|---|
| 1. Existence de statistiques                           | 2. Âge des autobus scolaires                      |
| 3. Formation des chauffeurs d'autobus scolaires        | 4. Période pour le testing                        |
| 5. Gestion des enfants                                 | 6. Gestion de la discipline                       |
| 7. Comportement des écoliers                           | 8. Sensibilisation des parents                    |
| 9. Sensibilisation du public                           | 10. Conception des autobus                        |
| 11. Ceinture de sécurité                               | 12. Visibilité à bord des autobus                 |
| 13. Éclairage et signalisation                         | 14. Sensibilisation des enseignants               |
| 15. Code de conduite pour tous                         | 16. Localisation des passagers                    |
| 17. Examen des politiques                              | 18. Entretien de la structure                     |
| 19. Caractéristiques du milieu rural                   | 20. Places assises et sécurité                    |
| 21. Transport de jeunes enfants                        | 22. Propriété des autobus                         |
| 23. Définition de l'autobus scolaire/mini-fourgonnette | 24. Financement du transport par autobus scolaire |
| 25. L'autobus urbain comme autobus scolaire            |   |

La section qui suit présente les points saillants des débats sur les questions jugées les plus importantes par les participants : la ceinture de sécurité, la sensibilisation du public, la formation des chauffeurs, le recrutement, le nombre de places assises et la localisation des écoliers. Il était impératif pour Transports Canada que la question de la ceinture de sécurité soit traitée dans les débats.

#### 3.1 Ceinture de sécurité

- Les avis concernant la question de la ceinture de sécurité étaient partagés. Certains participants étaient pour et d'autres contre la pose de la ceinture de sécurité dans les autobus scolaires. D'autres voulaient être mieux informés avant de faire connaître leur avis sur l'utilisation de la ceinture de sécurité dans les autobus scolaires.
- Les participants ont eu droit à la lecture d'une lettre de M. Milton Tenenbein sur la nécessité de poser des ceintures de sécurité dans les autobus scolaires. Même si de nombreux participants n'ont pas été convaincus que la ceinture de sécurité augmenterait la sécurité des enfants, ils ont convenu de la nécessité de faire des recherches plus pointues pour déterminer les véritables avantages de la ceinture de sécurité puisque les résultats d'essais existants prêtent à confusion (les résultats étant à la fois pour et contre la ceinture). En outre, ils ont convenu que la ceinture « trois points » pourrait être un modèle plus sûr de dispositif de retenue. En outre, tous ont convenu que certaines mesures pourraient être prises pour accroître la sécurité des enfants à bord des autobus scolaires.

- Certains participants ont signalé que malgré les résultats de recherche prouvant que les autobus scolaires sont plus sûrs sans ceintures de sécurité, certaines villes américaines en ont fait poser pour des motifs politiques. Une fois de plus, certaines personnes ont répété que la ceinture fixée en trois points est plus sûre pour les enfants qui la portent.
- Un participant a fait remarquer qu'il existe de nombreux facteurs extérieurs sur lesquels on ne peut intervenir comme les conducteurs sur la route. Il a aussi été question du nombre de places assises au cours des débats.
- Le représentant de Transports Canada ainsi qu'un constructeur ont cité deux rapports qui présentaient des résultats sur des questions de sécurité : Review of Bus Safety Issue (TP 13330E) et School Bus Collision Summary Canada 1989-1997 (TP 13412E). Les rapports suivants pourraient aussi fournir un complément d'information aux participants : School Bus Safety Study Vol. I and Vol.II 1985 (TP 6222E); Background Paper on School Bus Occupant Protection (TP 8013E); School Bus Seat Development Study 1987 (TP 8445E). Ces rapports ont été publiés dans les deux langues officielles.

### 3.2 Sensibilisation du public

- Beaucoup de participants étaient d'avis qu'il était trop tôt pour parler de sensibilisation du public vu l'insuffisance des données. Des remarques ont également été passées sur le peu d'argent investi dans la recherche. Pour certains participants, il est prioritaire de définir les questions qu'il reste à examiner. Plus précisément, ils veulent connaître les lacunes en recherche. Le sentiment général du groupe était que la question de la ceinture de sécurité n'était pas tranchée : il existe de solides arguments pour et contre la pose de la ceinture de sécurité dans les autobus scolaires.
- Même si certains participants ont souhaité que l'on pousse la recherche sur la sécurité des autobus scolaires, bon nombre se sont dit satisfaits des données existantes qui soutiennent que les autobus scolaires sont plus sûrs sans ceinture de sécurité. De ce point de vue, la prochaine étape serait de préparer une campagne de sensibilisation du public. Parmi les moyens cités pour atteindre la population cible, on a cité l'envoi de lettres au domicile des écoliers par courrier ou par l'intermédiaire de l'école, des messages télévisés, Internet, des films vidéos accompagnés d'un dépliant, des contes pour enfants et des cahiers à colorier ainsi que des réunions parents-enseignants.
- Il a été mentionné que la campagne de promotion devrait s'adresser aux parents, aux enseignants, au grand public, aux commissions scolaires, aux écoliers et aux preneurs de décision (comme les administrateurs et les membres de la classe politique). Les participants étaient d'avis que les éléments suivants devraient faire partie du message : diverses statistiques pour ou contre la pose de la ceinture de sécurité, des données empiriques et des résultats de recherche, le fait que la plupart des accidents surviennent dans la zone entre le domicile et la montée dans l'autobus, la conception actuelle des autobus et la façon dont les enfants sont protégés, les inconvénients de la ceinture de sécurité et le rôle des parents dans l'éducation des enfants. Un participant a proposé qu'un message différent soit envoyé aux usagers occasionnels et courants.

### 3.3 Chauffeurs : formation, normes et évaluation

Cette section présente les vues des participants à propos de la formation des chauffeurs, des normes relatives à cette formation et de l'évaluation des chauffeurs.

- Selon certains participants, la formation des chauffeurs d'autobus scolaires représente le meilleur moyen de réduire les fautes de conduite attribuables à l'erreur humaine. Il a été signalé que la plupart des accidents qui impliquent des autobus scolaires sont causés par une erreur humaine.
- Les personnes âgées ont souligné l'importance de la langue : il a été avancé que pour communiquer efficacement et établir une relation avec les enfants, les chauffeurs devaient parler la langue que les enfants comprennent. C'est particulièrement vrai pour les régions qui desservent plusieurs communautés culturelles.
- Bon nombre de participants ont convenu qu'il fallait établir certaines normes concernant les points suivants : le nombre minimal d'heures de formation et de service, le nombre minimal d'heures de conduite et les conditions d'aptitudes physiques comprenant un examen médical et une évaluation de la condition physique. On a eu le sentiment qu'il fallait accorder plus d'importance aux résultats de l'évaluation de la condition physique. On a donné l'exemple des exigences physiques requises dans une situation d'évacuation. Il n'y a pas d'âge limite pour les chauffeurs et les participants ont conclu qu'il ne devrait y avoir aucune discrimination en raison de l'âge mais plutôt s'en remettre à l'aptitude physique pour maintenir les chauffeurs dans leur emploi.
- Certains participants ont mentionné que les chauffeurs devaient non seulement posséder des compétences de conduite mais aussi acquérir des compétences en gestion du comportement pour obtenir leur permis. Pour aider au maintien de la discipline, certains participants ont proposé que l'on fournisse des uniformes aux chauffeurs d'autobus scolaires. Certains participants ont signalé que les travailleurs en uniforme tendent à avoir moins de problèmes de discipline. Finalement, il a aussi été dit qu'un cours de premiers soins devait être un élément essentiel du curriculum du chauffeur d'autobus scolaire.
- De nombreuses personnes ont appuyé la proposition d'un participant qui demandait que l'évaluation soit obligatoire. Étant donné que les problèmes sont souvent liés à des habitudes ancrées chez les chauffeurs, l'évaluation devrait être faite par la division ou un entrepreneur. Il reste à définir les critères d'évaluation des chauffeurs. Certains participants ont aussi mentionné que ce n'est pas tout le monde qui peut se permettre de faire des évaluations régulières.
- Certains participants ont fait savoir que les attentes des parents étaient plus élevées que ce que les politiques en vigueur exigent. En effet, certains ont relancé la question des pouvoirs conférés aux associations de parents et leur capacité de changer les politiques.
- Il a été fait mention de programmes de dépistage de drogues et d'alcool; le sujet est considéré comme très délicat. Certains participants ont dit avoir une liste de règles à suivre advenant un test positif. Certains auraient souhaité disposer d'une liste de choses à faire et à ne pas faire.

- Il est ressorti que la formation des chauffeurs, les normes les visant et les évaluations étaient reliées à la question du financement. Il a été dit que si la question était suffisamment importante, elle devrait avoir l'appui de Transports Canada et des provinces. Les participants ont cité le manque de financement comme la principale raison de l'amélioration peu sensible de la formation des chauffeurs. Cependant, ils ont aussi convenu que des mesures comme la conduite d'évaluations annuelles et l'établissement de normes nationales contribueraient à améliorer les compétences des chauffeurs. Pour assurer l'uniformité des normes visant les chauffeurs et leur évaluation, il faut les réglementer.
- Étant donné que le ministère de l'Éducation a la responsabilité de fournir des ressources en formation, les participants ont aussi convenus que la province devrait se charger de fixer les normes en matière de formation et d'évaluation. Les participants ont aussi jugé qu'il serait avantageux de créer un partenariat entre les divers « organismes » pour relever la formation des chauffeurs. Cette initiative devrait être prise à l'échelle fédérale.
- Un participant a affirmé que cette évaluation officielle, comme le dépistage des drogues, rehausserait l'image du métier et faciliterait par conséquent le recrutement.

### **3.4 Recrutement**

- Les participants ont convenu que bon nombre des personnes qui conduisent un autobus scolaire le font parce qu'ils aiment leur travail et la compagnie des enfants. Cependant, étant donné la réglementation dont fait déjà l'objet ce secteur et la rareté de la main-d'œuvre, le recrutement risque d'être encore plus difficile si les normes deviennent trop exigeantes. Bon nombre ont dit devoir annoncer à grands renforts les postes à combler pour recruter des candidats.
- On pourrait améliorer l'image du métier pour modifier la perception qui existe de l'emploi de chauffeur d'autobus scolaire. De nombreux participants étaient d'avis que la plupart des gens ne comprennent pas les responsabilités assumées par ces chauffeurs.
- Les moyens suivants ont été proposés pour attirer des candidats de valeur : l'amélioration de l'image du métier (par l'adoption de meilleures normes et d'une évaluation officielle), la promotion de cette image, une meilleure rémunération, de l'équipement moderne, la bonne conduite des enfants, le professionnalisme des employés, un cadre de travail agréable et valorisé, la souplesse de l'employeur (p. ex., partage d'emploi, vacances). Le problème posé par la dernière option tient à l'absence de chauffeur de remplacement. Il est par conséquent difficile pour l'employeur de faire preuve de souplesse.

### **3.5 Nombre de places assises**

- Il n'était pas évident pour les participants de savoir si le nombre de places assises soulevait un problème de sécurité ou était une question de confort. Deux écolières ont dit avoir voyagé à bord

d'autobus scolaires tellement bondés que l'une de leurs jambes se trouvait dans l'allée. Selon le règlement, il faut toujours que l'allée soit dégagée et par conséquent la sécurité était en cause.

- Certains participants ont fait état de la politique de leur commission scolaire sur les places assises. Elle est habituellement liée à l'âge et au poids des passagers. Cependant, la politique peut varier d'une commission à l'autre. Certains participants ont mentionné que l'existence d'une politique simplifie la vie des chauffeurs en leur permettant de refuser l'accès à des passagers une fois que l'autobus est rempli. Dans ce cas, il faut appeler un second autobus pour accueillir les passagers en trop. On a eu le sentiment que la question des autobus surchargés était un problème lié à l'éducation des chauffeurs. La question centrale était de savoir qui fixe le nombre maximal de places assises?
- D'autres parties intéressées ont parlé des frais liés à une sous-utilisation des places assises; d'importants frais sont associés au nombre de places assises. Certaines divisions disposent d'un programme à cet égard et une élève était d'avis que ce genre de programme influencerait favorablement sur ses déplacements pour aller à l'école.

### 3.6 Localisation des écoliers

- Les participants n'ont pas pu établir de consensus sur la façon de localiser les écoliers. La plupart ont convenu que la localisation des écoliers exige un contrôle et que ce sont les écoles et non les chauffeurs qui doivent en être chargés. En effet, on a dit que les parents s'attendaient à ce que l'école sache où sont leurs enfants et les participants ont ajouté que les parents ne peuvent s'attendre à ce que ce soit les chauffeurs qui le sachent.
- L'exemple de la carte de crédit avec un code à barres (à radiofréquence) a été donné comme moyen de localiser les enfants. On a jugé l'idée bonne pour les jeunes enfants. Cependant, le problème des parents qui n'informent pas l'école d'un changement à l'horaire de leurs enfants reste entier. La situation vient aussi se compliquer quand il y a plusieurs adresses pour le même enfant. Les élèves du niveau secondaire n'étaient pas très chauds à l'idée d'être fichés au moyen d'un code à barres mais ils ont reconnu l'importance de pouvoir localiser les élèves sur le plan de la sécurité.
- Une élève a révélé ne pas avoir le droit de prendre un autobus différent sans l'autorisation de ses parents. L'un des groupes de travail a jugé l'initiative heureuse. Les élèves ont déclaré que la présence d'un enseignant, d'un aide enseignant ou d'un moniteur dans la cour d'école ainsi qu'à bord de l'autobus scolaire accroîtrait la sécurité et viendrait rappeler aux élèves qu'ils ne doivent pas rater leur autobus.
- On a conclut que la localisation des écoliers était surtout une question d'argent. On était aussi d'avis qu'avant d'élaborer un plan d'action, les autorités devaient savoir ce que le public veut et quelles sont les ressources dont on dispose. Une analyse des lacunes à combler donnerait une bonne idée de l'ampleur du problème.
- Une question importante a été posée : « Sommes-nous prêts à en payer le coût ? » Bien que la localisation des écoliers soit considérée comme la préoccupation d'une clientèle, ce sont les contribuables qui paieront en bout de piste.

### 3.7 Âge des autobus scolaires

- Tout en reconnaissant que les vieux autobus scolaires sont sûrs, les participants ont aussi convenu qu'il serait pertinent de lancer une recherche sur la durée de vie utile et le degré de sécurité des véhicules moins récents. Cette information devrait ensuite être rendue publique pour aider à changer la perception du public qui considère que les modèles moins récents ne sont pas sûrs. Cependant, les participants ont reconnu que les autobus scolaires d'aujourd'hui sont construits et équipés pour assurer un maximum de sécurité. Le nombre d'autobus scolaires moins récents toujours utilisés pour transporter les enfants s'explique par l'insuffisance du financement accordé par la province. Les participants ont aussi exprimé leur inquiétude quant aux transporteurs qui ne modernisent pas leurs anciens autobus du fait de la clause des droits acquis.
- Les participants ont proposé la formation d'un groupe de travail pour élaborer un plan d'attaque pour établir le bien-fondé du financement d'autobus scolaires neufs auprès du ministre de l'Éducation. Il a été proposé que le groupe de travail soit composé de représentants de chaque principale partie intéressée. Les participants ont convenu que le groupe de travail devrait à tout le moins comprendre des membres du Manitoba Association of School Business Officials (administrateurs des affaires scolaires) et l'Association des commissaires d'écoles du Manitoba. En outre, ils ont convenu que le plan d'activités devrait comprendre les éléments suivants : une justification de la demande de fonds supplémentaires, les avantages à en retirer sur le plan de la sécurité, une analyse des coûts de l'achat de véhicules neufs par rapport au maintien de véhicules âgés, d'autres options de financement (comprenant la publicité à bord des autobus, l'affectation des autobus scolaires à d'autres fins, le changement de la définition d'un autobus scolaire pour pouvoir y inclure d'autres véhicules servant à transporter les enfants à l'école – cependant, les participants ont exprimé des réserves à l'endroit des deux dernières options en raison de la question de la responsabilité. Ils ont convenu que l'étendue des responsabilités devait être clairement définie et étayée dans le plan d'activités).

### 3.8 Comportement des enfants

- Les participants ont convenu que le comportement des enfants était un important sujet de préoccupation. Ce problème ne sera pas facile à régler car il suppose non seulement un changement de comportement des enfants mais aussi d'attitude des parents, des enseignants, de la classe politique, etc. Les participants ont recensé plusieurs façons d'appuyer les chauffeurs à cet égard : respect du programme de transport et soutien des chauffeurs, prise de mesures pour résoudre les problèmes de discipline, promotion de politiques qui définissent un cadre de responsabilité et définition des lignes directrices mises à la disposition des chauffeurs pour faire respecter ce cadre, le cas échéant.
- Les participants ont convenu qu'il serait utile d'avoir un code de conduite ou certaines normes nationales visant le comportement des élèves sur le plan de la sécurité.

- Certaines initiatives comme la présence de moniteurs, de film vidéo à bord des autobus scolaires aident dans une certaine mesure à améliorer le comportement. Cependant, les participants ont aussi suggéré l'augmentation des amendes comme autre moyen pour changer les choses.
- Les participants ont aussi convenu que la discipline commence à la maison. Par conséquent, les parents devraient être encouragés à enseigner à leurs enfants la sécurité et son importance à bord des autobus scolaires.

## 4.0 Commentaires particuliers concernant les autocars

Cette section présente les points saillants de la séance plénière sur les questions jugées les plus importantes par les participants en ce qui concerne la sécurité des autocars : la ceinture de sécurité, la vitesse et la formation des chauffeurs. La question de la ceinture de sécurité a été imposée par Transports Canada comme sujet à l'ordre du jour.

### 4.1 Ceinture de sécurité

- On a entamé les débats en reconnaissant que les autocars étaient généralement sûrs. Cependant, certaines personnes ont jugé être insuffisamment informées pour pouvoir se prononcer sur la pertinence de la ceinture de sécurité dans les autocars. On a aussi reconnu que les autocars étaient durables.
- Dans l'ensemble, les avis étaient partagés sur les avantages de la ceinture de sécurité dans les autocars étant donné que, dans certaines circonstances, elle peut accroître le nombre de blessures. Il a aussi été mentionné que la ceinture de sécurité était conçue principalement pour contrer un impact frontal, ce qui veut dire qu'elle n'est pas toujours avantageuse.
- Il faut noter que seulement deux participants avaient une connaissance poussée du secteur des autocars. Selon ces deux participants, les autocars ne seraient pas sûrs avec des ceintures de sécurité. Cependant, l'un des représentants a mentionné que les sièges qui ne bénéficient pas d'une « compartimentation » devraient être munis d'une ceinture de sécurité. Il s'agit des sièges situés dans les premières rangées derrière le siège du chauffeur ainsi que le siège du milieu au fond de l'autobus, face au couloir central.
- Du point de vue du client, les exigences portent plutôt sur le luxe que sur les éléments de sécurité. Ainsi, les clients préféreraient avoir plus de postes de télévision et de meilleure qualité plutôt que des ceintures de sécurité.
- Les participants avaient le sentiment que les médias jouent un rôle important en faisant connaître au public la perception de la sécurité des autocars. En effet, ils tendent à « en faire toute une affaire ». Cependant, étant donné que les mesures prises sont souvent dictées par un programme politique, les organismes de réglementation doivent être prudents et s'appuyer sur une solide recherche pour rendre leur décision.

## 4.2 Autres problèmes de sécurité

- La ceinture de sécurité n'est pas une solution miracle. La vitesse a été reconnue comme une cause importante d'accident que la ceinture de sécurité ne peut pas nécessairement prévenir.
- On a soutenu que la circulation intense de véhicules roulant à haute vitesse constituait un risque élevé. Les chauffeurs d'autocars doivent être sensibilisés à ce risque. Un représentant a mentionné qu'une vitesse maximale avait été fixée pour le parc de ses autobus. Bien que les chauffeurs se soient plaints de ce que les autres autocars peuvent rouler à plus haute vitesse, la compagnie n'a pas modifié les moteurs pour des raisons de sécurité. Les participants ont bien accueilli cette initiative.
- Les heures de service constituent un autre problème. En dépit des pauses obligatoires qui sont exigées avant de prendre le volant, les transporteurs sont incapables de contrôler les activités de leurs chauffeurs avant qu'ils prennent leur quart de travail. On a cité l'exemple d'un employé qui travaille toute la journée à la maison avant d'entreprendre un long voyage. L'un des participants a proposé l'instauration d'un quart de repos (rotation).
- Il a aussi été question du dossier de la formation des chauffeurs d'autocars. Cependant, on a signalé qu'il n'existe pas de normes nationales sauf en ce qui concerne l'attribution de la catégorie de permis pertinente. Il apparaît très difficile de promouvoir l'établissement de normes minimales. Certaines comparaisons ont aussi été faites avec les États-Unis.
- Il existe certaines lignes directrices concernant l'alcool au volant et l'usage de drogue et d'alcool. Certaines entreprises font passer des tests à leurs chauffeurs mais les résultats sont confidentiels et ne peuvent être communiqués à d'autres entreprises. Il a été proposé qu'on mette sur pied une structure pour augmenter la valeur de l'information mise en commun. Les participants étaient d'avis qu'il faudrait la réglementer pour obtenir l'appui des syndicats concernant la diffusion de renseignements personnels sur les chauffeurs.
- La question du recrutement ne semble pas aussi critique dans le secteur de l'autocar qu'elle ne l'est dans celui de l'autobus scolaire. Néanmoins, les représentants du secteur de l'autocar ont noté une diminution du bassin de candidats compétents.
- Des participants ont signalé que l'industrie de l'autocar s'adresse à une clientèle exigeante et que, par conséquent, elle doit chercher à améliorer son service à la clientèle, notamment des façons d'améliorer la sécurité des passagers. Il est ressorti clairement que des modifications devraient s'appuyer sur des sources d'information améliorées et des données empiriques. On s'en remet pour cela à la validité des données et des sources de Transports Canada.
- On a eu le sentiment qu'il est toujours possible d'améliorer la fiche de sécurité des autocars. Il a été fait mention de la mise en application des normes d'entretien par les exploitants.
- Il a aussi été question de la tendance à opter pour de plus petits véhicules. On a cité l'exemple des navettes d'aéroport et l'absence de réglementation de ces véhicules, et plus précisément l'absence de ceinture de sécurité.

- Les participants ont conclu que, dans bien des cas, les problèmes renvoient à la définition d'un autocar.
- L'idée d'afficher le dossier du chauffeur n'a pas été particulièrement bien accueillie.

---

**Annexe A**  
**Ordre du jour**

---

# Consultation sur la sécurité des autobus au Manitoba Workshop Agenda

*Winnipeg  
March 14, 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;
- your opinions regarding possible strategies to address these concerns.

## **Part I**

- |               |   |
|---------------|---|
| 9:00 - 9:30   | Continental Breakfast   |
| 9:30 - 9:50   | Introduction<br><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 - 10:15 | General Views on Bus Passenger Protection<br><i>discussion of participants's views on bus passenger protection</i>  |
| 10:15 - 11:00 | School Buses: Safety Factors and Related Concerns<br><i>identification of areas of concern<br/>exploration of the issue of seatbelts</i>                                |
| 11:00 - 11:15 | Refreshment Break   |
| 11:15 - 12:15 | School Buses: Safety Factors and Related Concerns (con'd)<br><i>further discussion on identification of areas of concern and seatbelts<br/>prioritization of issues</i> |
| 12:15 - 1:15  | Lunch<br><i>salads, sandwiches and beverages will be provided in the meeting room<br/>round table discussion over lunch</i>   |
| 1:15 - 1:45   | School Buses: Action Scenario(s)<br><i>potential initiatives to address safety issues<br/>next steps</i>  |

# Consultation sur la sécurité des autobus au Manitoba Workshop Agenda

**Winnipeg**  
**March 14, 2000**

## **Part II**

- 1:45 - 3:00      Motor Coaches: Safety Factors and Related Concerns  
*identification of areas of concern*  
*exploration of the issue of seatbelts*  
*prioritization of issues*
- 3:00 - 3:15      Refreshment Break
- 3:15 - 4:00      Motor Coaches: Action Scenario(s)  
*potential initiatives to address safety issues*  
*next steps*
- 4:00 - 4:30      Synthesis  
*review of overall discussions on school buses and motor coaches*  
*wrap up and evaluation*
- 4:30      End of Session

---

**Annexe B**  
**Liste des participants**

---

## **Winnipeg Participants List Bus Manufacturers**

Paul Murphy  
Motor Coach Industries Ltd.  
1475 Clarence Ave.  
Winnipeg, MB  
204-287-4982

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

### **Bus Operators**

Bruce Law  
Lakeshore School Division #23  
P.O. Box 100  
Eriksdale, MB  
204-739-2101

John Fehr  
339 Archibald Street  
Winnipeg, MB  
204-235-1134

Wayne Lehman  
Manitoba Association of School Bus Operators  
1031 - 6th Street, Brandon R7A 4K5  
204-729-3975

Bill Langdon  
King Transportation  
3051 St. Mary's Road  
St. Germain  
R0G 2A0  
257-0696

**Parents/Parent-Teacher Associations**

Deborah Giesbrecht  
Manitoba Association of Parents Council  
401 York Ave  
Winnipeg, R3T 0C2  
204-956-1770

**Provincial Representatives (Education and Transportation/Infrastructure)**

Susan Boulter  
Manitoba Driver and Vehicle Liscening  
201-1075 Portage Ave  
Winnipeg, MB  
204-945-7876

Patrick Rougeau  
Manitoba Driver and Vehicle Listening  
201-1075 Portage Ave  
Winnipeg, MB  
204-945-4603

Charles Beaudry  
Manitoba Education and Training, Pupil Transportation Unit  
507-1181 Portage Ave  
Winnipeg, MB  
204-945-6898

Sandy Campbell  
Manitoba Education and Training, Pupil Transportation Unit  
P.O. Box 250  
Rivers, MB  
204-328-5403

Marlene Zyluk  
Manitoba Driver and Vehicle Liscening  
201-1075 Portage Ave  
Winnipeg, MB  
204-945-7370

### **Safety/Medical Organizations**

Lynn Warda, MD  
(IM-PACT) Injuries Manitoba-Prevention of Adolescent & Childhood Trauma Children's  
Hospital  
820 Sherbrook Street, Winnipeg R3A 1R9  
204-787-1873

Milton Tenenbein, MD  
Children's Hospital Emergency Services  
820 Sherbrook Street, Winnipeg R3A 1R9  
204-787-2445

### **Schoolboards and Trustees**

Wayne Tyerman  
Transportation Manager  
Interlake School Division #21  
170-2<sup>nd</sup> Ave.N.  
Stonewall, MB  
204-467-5100

Bill Laing  
Lord Selkirk School Division #11  
205 Mercy Street  
Selkirk, MB  
204-482-5942

Keith Thomas  
Manitoba Association of School Trustees  
191 Provencher Blvd.  
Winnipeg, MB  
204-233-1595

Claude Huot  
St. Boniface School Division  
50 Monterrey Road  
Winnipeg, R2J 1X1  
204-253-2681

Rey Toews,  
Vice-President, Manitoba Associations of School Trustees  
191 Provencher Blvd. Winnipeg R2H 0G4  
204-476-0706

Doug McGiffin,  
President, Manitoba Association of School Trustees  
191 Provencher Blvd. Winnipeg R2H 0G4  
204-233-1595

### **Seniors**

Dorothy Serediuk  
Age and Opportunity Centre  
211-865 Sinclair Street  
Winnipeg, MB R2V 3H3  
204-942-7486

Florence Krulicky  
Age and Opportunity Centre  
313-865 Sinclair Street  
Winnipeg, MB R2V 3H3  
204-942-7486

Mary Woroniak  
Age and Opportunity Centre  
831 College Ave  
Winnipeg, MB R2X 1A8  
204-942-7486

Mary Elliott  
Age and Opportunity Centre  
831 College Ave  
Winnipeg, MB R2X 1A8  
204-942-7486

### **Students**

Erin Verrier  
Student, Lord Selkirk Regional Comprehensive Secondary School  
401-421 Assiniboine  
Winnipeg, MB  
204-774-2292

Chelsea Clague  
St. Boniface School Division  
50 Monterrey Road  
Winnipeg, R2J 1X1  
204-253-2681

**The Institute on Governance**

Phillip Haid  
Institute on Governance  
122 Clarence  
Ottawa, Ontario

**Federal Representatives**

Derek Sweet  
Place de Ville, Tower C  
8<sup>th</sup> Floor  
330 Sparks Street

Dan Davis  
Place de Ville, Tower C  
8<sup>th</sup> Floor  
330 Sparks Street



---

**Annexe C**

**Rapport sur l'amélioration des consultations**

---

# **Consultation sur la sécurité des autobus au Manitoba**

**Rapport sur l'amélioration des consultations  
Winnipeg (Manitoba)**

**le 14 mars 2000**

## 1.0 Introduction

Ce rapport est un bref résumé de la réaction des participants à l'atelier tenu à Winnipeg le 14 mars 2000 et des façons d'améliorer les échanges entre les parties au cours des consultations qui restent à venir. Ce document se fonde sur les commentaires des participants, l'expérience de PwC et les renseignements tirés du compte-rendu de l'Institut sur la gouvernance.

## 2.0 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, le groupe a eu des commentaires favorables sur l'atelier dans son ensemble. Ils ont trouvé qu'il avait été bien organisé, structuré et conduit. Certains participants ont souligné la pertinence des sujets choisis pour les débats mais l'un d'entre eux a signalé le manque d'information des animateurs concernant les statistiques sur les accidents.
- Dans l'ensemble, les participants ont estimé que les discussions de groupe avaient été excellentes, qu'ils avaient mis en commun de précieux renseignements et que de bonnes idées avaient été proposées. Cela a aussi été l'occasion de rencontrer d'autres parties intéressées à la sécurité des autobus et de recueillir de l'information à partager avec les collègues. Les débats sur l'âge des autobus ainsi que sur les stratégies pour améliorer le financement ont été particulièrement bien reçus.
- Les participants ont été satisfaits de la représentation des différentes parties intéressées. Cependant, bon nombre ont estimé que les débats sur la sécurité des autocars ont été faibles en raison d'un manque de représentants et d'information au départ. L'un des participants a proposé de tenir des séances distinctes pour les autobus scolaires et les autocars. On a néanmoins considéré que c'était une bonne occasion d'apprendre de divers usagers.
- Une personne a souligné la bonne représentation technique de Transports Canada. Deux participants auraient aimé en savoir plus sur les essais de collision et la recherche sur les autobus scolaires de Transports Canada. L'un des participants a demandé pour quels motifs ce ministère cherchait à améliorer un dossier déjà excellent.
- Les participants de l'atelier ont eu des commentaires favorables à l'égard de l'équipe d'animation. Ils ont signalé que l'atelier avait été bien organisé et que les animateurs avaient fait évoluer les débats à un bon rythme tout en empêchant que les participants s'écartent du sujet.
- De nombreux participants ont été d'avis qu'il s'agissait d'une excellente tribune pour permettre aux diverses parties de faire connaître leurs vues sur la sécurité. On a aussi jugé favorablement le fait que l'opinion de tout le monde était prise en considération. Cependant,

certain participants ont jugé avoir manqué de temps pour épuiser toutes les idées sur chaque débat et que trop peu de temps avait été accordé pour débattre des problèmes. Un participant a jugé que trop de questions avaient été traitées au cours d'une séance d'un jour et un autre aurait souhaité que des exemplaires des rapports cités soient mis à la disposition des participants. L'une des façons d'améliorer les prochaines séances serait de pouvoir disposer d'un complément d'information documentaire; l'un des participants a jugé que les débats passaient trop vite aux solutions sans que l'on dispose d'information documentaire suffisante et précise.

- L'initiative de Transports Canada d'examiner le dossier de la sécurité des autobus au Canada afin de comprendre les besoins du secteur a été bien reçue par un des participants. On s'attend à ce que Transports Canada réagisse aux questions soulevées lors des consultations.
- Les débats entourant la ceinture de sécurité ont suscité divers commentaires. L'un des participants a été d'avis que les débats auraient été utiles si on avait consacré plus de temps à discuter de la question, pour permettre de développer plus de points, en particulier en ce qui concerne la faiblesse de certains arguments pour ou contre la pose de la ceinture de sécurité. L'un des participants a jugé qu'on avait consacré trop de temps à cette question étant donné qu'elle n'était pas considérée comme un enjeu. Un autre participant a eu le sentiment que les priorités de l'ordre du jour avaient été décidées d'avance et que les conclusions en avaient déjà été tirées; la question de la ceinture de sécurité a été citée en exemple.
- Certains commentaires ont porté sur la salle où l'atelier s'est tenu. Certains ont aimé l'aménagement et jugé que la salle était d'une bonne dimension, tandis que d'autres auraient aimé disposer de plus d'espace. L'un des participants a toutefois mentionné qu'avec des salles d'atelier on aurait été moins dérangés et interrompus par l'autre groupe. Des commentaires favorables et défavorables ont été faits à l'endroit de la nourriture et du service fourni par l'hôtel.

### 3.0 Recommandations

Cette section présente certaines recommandations visant à améliorer la tenue des prochaines consultations. La plupart des recommandations ont été débattues avec Phillip Haid de l'Institut sur la gouvernance.

- Pour la séance qui doit avoir lieu à Toronto, tenir deux séances distinctes sur la sécurité des autobus scolaires et celle des autocars. Il est proposé de tenir une séance de un jour sur la sécurité des autobus. Les pourparlers avec Transports Canada devront se poursuivre pour déterminer s'il faudra consacrer une demi-journée ou une journée entière au débat sur le dossier des autocars.
- La participation des personnes âgées et des jeunes a été appréciée; des efforts devraient être consentis pour assurer la représentation du public au cours des prochaines séances.

- Reprendre la formule qui consiste à diviser les participants en deux groupes tout en assurant une représentation équitable des diverses parties dans chaque groupe.
- La salle principale devrait être aménagée en forme de U. Cependant, pour la prochaine séance, prévoir une salle d'atelier pour limiter les distractions au cours des discussions de groupe. PricewaterhouseCoopers et l'Institut sur la gouvernance ont tous deux convenu que les installations et services n'étaient pas parfaits à Winnipeg : nombre insuffisant de tasses, salle trop petite, nettoyage irrégulier des lieux.
- Le représentant de l'Institut sur la gouvernance a proposé que la prochaine séance soit tenue dans une salle à la lumière du jour.
- Conserver l'exercice d'introduction au cours duquel les participants font connaissance deux par deux. L'exercice peut prendre du temps mais il donne à chacun la chance de parler.
- Conserver le même équilibre entre les débats en groupe et séance plénière. Les pauses étaient bien programmées; conserver deux pauses l'après-midi.
- Laisser aux participants une pause d'une demi-heure à l'heure du déjeuner; ne pas faire de déjeuner de travail.
- L'exposé de Transports Canada à l'ouverture de la séance a été bien reçu par les participants. Selon leur réaction, il faudrait davantage d'information, comme des statistiques et de la recherche sur les collisions, dans l'allocution d'introduction de Transports Canada.
- Bien que les animateurs soient tenus de soulever la question de la ceinture de sécurité, certaines précisions qui ont été données pour expliquer la raison pour laquelle le sujet devait être traité ont aidé à comprendre le contexte dans lequel a lieu le débat sur la ceinture de sécurité. La présentation de statistiques permettra aux animateurs de réorienter la question de la ceinture de sécurité vers celle de la sensibilisation du public plus facilement qu'en imposant le débat aux participants. Les animateurs devront une fois de plus porter le débat sur la préparation d'une campagne de sensibilisation, le cas échéant (définir la population cible, le support médiatique et le message).
- Les animateurs sont invités à restituer le débat et à 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 Toronto à la lumière des présentes recommandations. Il a été proposé de débiter la séance de Toronto à 9 h plutôt qu'à 9 h 30.