

# Chapitre 3

## Ministère de l'Éducation

### Transport scolaire

## Contenu

Contexte .....	25
Étendue .....	26
Résumé des résultats .....	27
Planification des itinéraires .....	29
Critères d'embauche des conducteurs .....	36
Formation des conducteurs .....	44
Responsabilités des conducteurs .....	52
Responsabilités du personnel du ministère .....	58
Assurance de l'état sécuritaire des véhicules .....	64
Formation en matière de sécurité pour les élèves .....	70
Autres moyens de transport .....	73

# Ministère de l'Éducation

## Transport scolaire

### Contexte

**3.1** Sur les quelque 127 000 enfants d'âge scolaire inscrits dans les écoles du Nouveau-Brunswick, environ 89 000 montent à bord d'un autobus scolaire jaune tous les jours et 6 000 voyagent à bord d'une mini-fourgonnette, d'un véhicule ou d'un autobus des transports en commun sous contrat. La flotte compte environ 1 650 autobus appartenant à la province ou sous contrat et 1 500 conducteurs d'autobus provinciaux. Les parents ont chargé le gouvernement provincial de mettre en place un système de transport scolaire sécuritaire et fiable.

**3.2** L'autobus scolaire transporte des enfants de tout âge et de toute taille à destination et en provenance de l'école et de diverses activités scolaires. Il circule dans des conditions variées et des lieux variés.

**3.3** Au Canada, un peu plus de deux millions d'enfants sont transportés à destination et en provenance de l'école durant l'année scolaire et parcourent annuellement des millions de kilomètres. Transports Canada signale que, pour les années 1988 à 1997, il y a eu au Canada 204 accidents mortels impliquant des autobus scolaires et 10 480 blessures. Parmi les personnes mortellement blessées, on compte 8 occupants d'un autobus scolaire, 3 conducteurs d'autobus, 51 piétons (dont la majorité étaient âgés de 5 à 17 ans) et 142 passagers d'autres véhicules. Il est intéressant de noter que la majorité des élèves tués ont été écrasés par leur propre autobus. Le nombre élevé d'enfants qui voyagent à bord de ces véhicules dans des circonstances variées est en soi une raison suffisante pour que le ministère ait en place des systèmes solides. N'avoir eu aucun accident mortel ces dernières années est un bilan impressionnant. Mais cela ne règle pas nécessairement la question du risque.

**3.4** Comme notre bureau s'intéresse depuis un certain temps au thème de la sécurité, nous avons estimé important de nous pencher sur la question du transport scolaire au Nouveau-Brunswick. Nous croyons que, pour assurer la sécurité des milliers d'élèves transportés dans la province chaque jour, le ministère de l'Éducation doit avoir mis en place des systèmes et des méthodes sûrs pour le faire. De plus, le ministère doit faire preuve de conformité aux normes et aux règlements de sécurité établis pour la province. Dans cet esprit, nous avons entrepris une

vérification au ministère de l'Éducation en septembre 2000, que nous avons en grande partie achevé en mai 2001.

**3.5** La province a établi des règlements et des normes de sécurité pour le transport scolaire en vertu de la *Loi sur l'éducation* et de la *Loi sur les véhicules à moteur*. Notre vérification a surtout porté sur le *Règlement sur le transport et le logement des élèves* établi en vertu de la *Loi sur l'éducation*, qui est administrée par le ministère de l'Éducation. Une partie des normes établies par le règlement ont trait aux arrangements de transport, à la conduite des élèves, à l'embauche et aux responsabilités des conducteurs, à l'état des véhicules et aux responsabilités du personnel du ministère. En ce qui concerne le transport scolaire, la *Loi sur les véhicules à moteur* établit des normes concernant la délivrance des permis des conducteurs d'autobus scolaire.

**3.6** Au ministère de l'Éducation, la Direction du transport scolaire élabore des directives et des règlements provinciaux. Parmi ses responsabilités, la direction s'occupe notamment de la formation des conducteurs, des spécifications et de l'achat des autobus scolaires, de l'établissement des normes concernant les itinéraires, de la tenue de statistiques sur les accidents impliquant des autobus, de la production et de la promotion de documentation sur la sécurité et des préoccupations du public. La direction est composée de quatre employés. Son mandat est de travailler de concert avec les districts scolaires pour administrer un système de transport scolaire sécuritaire, efficace et fiable.

**3.7** Au moment de notre vérification, il y avait 18 districts scolaires dans la province, regroupés en 8 unités administratives. Chaque unité comprenait un directeur général, un directeur de l'éducation, un directeur des finances et de l'administration, un gestionnaire de transport et, dans certains cas, un gestionnaire adjoint de transport, ainsi qu'un personnel de soutien composé de plusieurs membres. Les responsabilités des unités administratives (ou des bureaux de district) comprenaient, mais sans s'y limiter, l'application des règlements et des directives, les applications pour les itinéraires, la planification des itinéraires et les horaires, la tenue de dossiers sur les conducteurs, les programmes de formation locale, la délimitation des zones scolaires ainsi que les enquêtes et le suivi sur les accidents. À la suite de notre vérification, le gouvernement provincial a établi une nouvelle structure de gouverne prévoyant 14 conseils d'éducation de district, en vigueur à compter du 1<sup>er</sup> juillet 2001.

## Étendue

**3.8** L'objectif de notre vérification était le suivant :

*Déterminer si le ministère de l'Éducation a en place des systèmes et des méthodes adéquats pour assurer le transport sécuritaire des élèves, y compris le respect de ses responsabilités législatives et réglementaires.*

**3.9** Nous avons élaboré sept critères pour nous aider dans la réalisation de notre vérification.

**3.10** L'étape de planification initiale de notre vérification a consisté principalement à examiner la documentation et à mener des entrevues avec le personnel du ministère de l'Éducation, en particulier la Direction du transport scolaire.

**3.11** Durant l'étape de réalisation de notre vérification, nous avons obtenu des éléments probants en effectuant des contrôles par sondages à la Direction du transport scolaire du ministère de l'Éducation, dans plusieurs bureaux de district et dans un certain nombre d'écoles de la province. Étant donné que, en vertu de la directive gouvernementale, le ministère des Transports s'occupe de l'entretien de tous les autobus appartenant à la province, nous nous sommes rendus à l'Agence de gestion des véhicules et dans un garage du ministère. Nous avons aussi interviewé des membres du personnel et des conducteurs d'autobus. Afin d'enrichir nos propres connaissances dans le domaine du transport scolaire, notre vérificateur principal sur le terrain a assisté à la conférence de la Nouvelle-Écosse sur le transport scolaire. Nous nous sommes servis de toute l'information recueillie pour appuyer les constatations, les conclusions et les recommandations que nous présentons dans ce chapitre.

## Résumé des résultats

**3.12** Le ministère n'a pas de fonction de surveillance globale. Il n'y a pas de surveillance ou presque des directeurs généraux, des directeurs d'école et des conducteurs d'autobus pour vérifier s'ils s'acquittent des responsabilités que leur confère le règlement. L'entretien des véhicules est un domaine où une telle situation est évidente. Les directeurs généraux ont un rôle tout à fait non interventionniste en ce qui concerne le maintien des véhicules dans un état sécuritaire, malgré les responsabilités qui leur sont clairement assignées par le règlement. Le ministère ne surveille pas l'entretien des autobus appartenant à la province et des autobus sous contrat. Les conducteurs d'autobus nous ont dit ne pas souvent effectuer l'inspection pré-départ quotidienne selon la liste de vérification actuelle. Les responsables du ministère nous ont admis s'en douter, mais aucune mesure n'a été prise pour surveiller et corriger la situation.

**3.13** Les piètres résultats d'inspection fournis par la Section de l'application des lois sur les véhicules utilitaires nous préoccupent. En effet, comme 44 % des autobus inspectés ont été mis hors service en 1999 et 20 % l'année suivante, il semble que les systèmes en place pour assurer l'entretien adéquat des véhicules ne fonctionnent pas comme ils le devraient.

**3.14** Un autre aspect où la surveillance est faible est l'évaluation du rendement au travail. Durant notre vérification, les directeurs généraux ne réalisaient pas les évaluations du rendement au travail des conducteurs d'autobus exigées par le règlement. Ainsi, la majorité des conducteurs d'autobus de la province n'ont jamais fait l'objet d'une évaluation du rendement. En l'absence d'évaluations du

rendement appropriées, il est difficile de s'assurer que les conducteurs s'acquittent de leurs responsabilités. Un système amélioré d'évaluation du rendement donnerait au ministère une excellente occasion d'examiner les rapports d'accident, d'inspecter les registres, de s'assurer de la réalisation des inspections pré-départ quotidiennes selon la liste de vérification et de donner suite à toute plainte formulée contre le conducteur.

**3.15** Un autre problème dans le domaine des ressources humaines est la qualité médiocre des dossiers d'embauche des conducteurs. La documentation à verser au dossier concernant l'embauche du conducteur est souvent incomplète ou absente.

**3.16** Les gestionnaires de transport, qui semblent avoir une charge de travail exigeante, nous ont informés qu'ils sont incapables de consacrer le temps nécessaire à la planification des itinéraires et à la collecte des données sur les élèves. Le manque de planification explique peut-être en partie pourquoi les autobus sont souvent trop bondés au début de l'année. Malgré la directive officielle interdisant les élèves debout, les élèves doivent parfois se tenir debout, surtout au début de l'année scolaire.

**3.17** Nous avons constaté avec plaisir que le ministère a mis en œuvre un programme de formation théorique pour les nouveaux conducteurs. Par contre, la formation au volant offerte à ces conducteurs n'est pas uniforme partout dans la province. Les personnes qui fournissent cette formation au volant aux nouveaux conducteurs d'autobus n'ont reçu que très peu de formation si ce n'est pas du tout.

**3.18** Comme les élèves jouent un rôle essentiel dans leur propre sécurité, nous sommes d'avis qu'une formation adéquate en matière de sécurité s'impose. Au cours de notre vérification, nous avons noté que le contenu, la quantité et la qualité de la formation offerte aux élèves varient beaucoup dans la province. En particulier, nous avons constaté que, contrairement au règlement, des exercices d'évacuation d'urgence ne sont pas organisés deux fois par année.

**3.19** Nous formulons un certain nombre de recommandations au sujet des autres moyens de transport. Notre intention n'est pas de commenter la pertinence de la prestation d'un tel service, mais d'inciter le ministère, dans le cadre de sa stratégie de gestion des risques, à examiner les autres moyens de transport utilisés pour s'assurer qu'ils répondent aux normes de sécurité applicables.

## **Planification des itinéraires**

**3.20** Notre premier critère est le suivant :

*Le ministère devrait dûment tenir compte de la sécurité du transport scolaire dans l'évaluation des besoins en matière de transport et de la planification des itinéraires.*

**3.21** Le ministère aborde l'importance de la planification des itinéraires dans son propre guide pratique *Planification des itinéraires d'autobus scolaires* en déclarant que la planification des itinéraires est une activité qui « exige une attention soignée et beaucoup de temps. Elle suppose aussi un engagement total pour amorcer et mener à bien ce processus ».

**3.22** La planification des itinéraires demande l'établissement d'itinéraires et d'arrêts d'autobus et la création d'horaires. Pour ce faire, il est nécessaire d'évaluer quels seront les besoins en matière de transport pour l'année. Il faut donc connaître le nombre et l'âge des enfants à transporter afin d'attribuer correctement le nombre et le genre de véhicules nécessaires au transport. Il est important pour le ministère de savoir combien d'élèves voyagent à bord des autobus pour éviter de les surcharger.

**3.23** Bien que nous ayons constaté avec plaisir que la majorité du personnel interviewé manifeste une préoccupation et un intérêt réels à l'égard de la sécurité des élèves en ce qui concerne la planification des itinéraires, certains employés nous ont dit ne pas avoir souvent le temps de mettre les efforts nécessaires pour mener la tâche à bien. Des gestionnaires de transport nous ont souvent déclaré qu'ils n'avaient tout simplement pas de ressources ni de temps à consacrer à la planification des itinéraires. Un gestionnaire du transport a affirmé qu'il aurait besoin d'un commis à temps plein pour maintenir le système. Un autre a souligné que des réductions récentes dans le personnel de bureau aura des répercussions néfastes sur la capacité de tenir à jour la base de données sur les élèves. Ces personnes estiment que ce sont là des facteurs qui contribuent de façon importante aux problèmes que nous notons dans les paragraphes qui suivent. Au cours de notre évaluation, nous avons d'ailleurs remarqué que le personnel est chargé de nombreuses tâches. Leurs responsabilités consistent, entre autres, à gérer entre 100 et 150 conducteurs d'autobus et leurs véhicules, à surveiller l'état des routes et à répondre aux demandes de renseignements des parents et du public.

**3.24** Sans avoir étudié la mesure du volume de travail, nous avons tout de même des préoccupations relatives aux problèmes de dotation soulevés par les gestionnaires de transport.

### **Recommandation**

**3.25** **Nous avons recommandé que le ministère examine le volume de travail des gestionnaires de transport pour s'assurer que des ressources adéquates leur sont fournies afin qu'ils soient en mesure de s'acquitter de leurs différentes responsabilités.**

### **Réponse du ministère**

**3.26** *Le 1<sup>er</sup> juillet 2001, une nouvelle structure de gouverne a été instaurée, et les districts scolaires ne partagent plus les mêmes unités administratives. Nous croyons que l'augmentation du nombre d'unités administratives, qui passe de 8 à 14, ainsi que les postes permanents additionnels contribueront à régler les problèmes qui pourraient exister.*

*Nous examinerons la charge de travail des districts à l'automne 2002, ce qui donnera le temps aux districts de s'habituer à la nouvelle structure organisationnelle. [Traduction.]*

### **Le niveau de service à assurer n'est pas officialisé**

**3.27** Nous avons déterminé que le ministère n'a pas officialisé le niveau de service à assurer aux élèves et que le niveau de service fourni varie grandement d'une région à l'autre. Bien que le règlement établisse des lignes directrices concernant la distance minimale, peu de conseils guident les autres éléments du niveau de service. Nos entrevues nous ont permis de constater que le personnel des districts a des perceptions qui varient beaucoup quant à ce qui est considéré comme acceptable pour le temps d'attente, la durée des déplacements, la première heure de ramassage et la dernière heure de dépôt et le nombre d'élèves par autobus. Le ministère offre peu de conseils en la matière, se limitant à indiquer qu'il évalue de tels services sur une base individuelle.

**3.28** Selon le personnel du ministère, une directive officieuse limite le nombre d'élèves que peuvent transporter les autobus au nombre maximum d'élèves recommandé par le fabricant. Pour les autobus scolaires ordinaires, le nombre varie entre 72 et 84 élèves (maximum de trois par siège), selon la longueur de l'autobus. Les responsables du ministère admettent toutefois que ce maximum ne tient pas compte de l'âge ni de la taille des enfants.

**3.29** En partie, la limite placée sur le nombre d'élèves par siège vise à assurer l'efficacité de la compartementalisation, qui désigne le fait que l'espace entre les sièges et la hauteur des dossiers est conçu de façon à éviter que les occupants soient projetés s'il y a collision. Les normes fédérales actuelles prévoient des sièges à haut dossier fabriqués de matériaux souples à absorption d'énergie pour garder les occupants à leur place en cas d'accident. Cette conception offre un niveau élevé de protection des occupants. La recherche montre que la compartementalisation (c'est-à-dire le « compartiment » qui est créé entre deux sièges à dossier élevé coussiné) assure dans la plupart des cas une protection suffisante aux élèves à bord d'un autobus scolaire. Cependant, cette hypothèse repose en partie sur la supposition que les enfants sont assis correctement dans ce compartiment.

**3.30** À la lumière de ce qui précède, le ministère nous a informés que le nombre maximum de trois élèves par siège recommandé par le fabricant ne convient qu'aux enfants plus jeunes, de la maternelle à la 6<sup>e</sup> année. Pour les élèves de la 7<sup>e</sup> à la 12<sup>e</sup> année, deux personnes par siège conviennent mieux. Malgré tout, le ministère n'a pas de directive officielle concernant le nombre maximum d'enfants par groupe d'âge par siège. Au cours de l'un des parcours en autobus auxquels notre personnel a participé, le vérificateur a constaté que, dans les cas où trois enfants de niveau intermédiaire partageaient un siège, un des passagers était littéralement suspendu dans l'allée.

**Recommandation**

**3.31** Nous avons recommandé que le ministère officialise le niveau de service qu'il compte offrir aux élèves. Les normes devraient comprendre le nombre d'élèves par siège (selon l'âge) par autobus, le temps d'attente acceptable, la durée acceptable du parcours en autobus, la première heure de ramassage et la dernière heure de dépôt.

**Réponse du ministère**

**3.32** À l'hiver 2000, le ministère a entrepris une enquête provinciale sur les niveaux de service en matière de transport. L'un des objectifs du projet est de déterminer la mesure dans laquelle les normes portant sur les niveaux de service peuvent être élargies au-delà de la norme actuelle en ce qui concerne la distance minimale. Ce projet devrait être achevé à l'automne 2002. [Traduction.]

**Manque de formation concernant la planification des itinéraires**

**3.33** Nous avons constaté avec satisfaction que le ministère a élaboré ce que nous considérons comme deux excellents documents visant à aider le personnel dans la planification des itinéraires. À notre avis, *Planification des itinéraires d'autobus scolaires* et *Les arrêts d'autobus scolaire* sont des outils utiles pour le personnel. Les guides fournissent des renseignements très détaillés sur la planification, l'application et l'évaluation des itinéraires. Très peu des gestionnaires de transport interviewés se servaient des guides de manière régulière. De plus, la plupart nous ont déclaré n'avoir reçu aucune formation en bonne et due forme sur la planification des itinéraires et que, en fin de compte, ils apprenaient sur le tas.

**Recommandation**

**3.34** Nous avons recommandé que le ministère établisse un programme de formation en bonne et due forme pour aider les gestionnaires de transport dans leurs responsabilités à l'égard de la planification des itinéraires.

**Réponse du ministère**

**3.35** La formation du personnel est maintenant la responsabilité des conseils d'éducation de district. Le ministère discutera avec les districts de la nécessité d'offrir des possibilités de formation et des cours disponibles. [Traduction.]

**Manque d'évaluation des itinéraires et des arrêts d'autobus**

**3.36** À notre avis, une planification des itinéraires réussie exige en partie une surveillance et une évaluation régulières et uniformes. Comme le suggère le propre guide de planification des itinéraires du ministère, il est potentiellement dangereux de supposer que, une fois les arrêts et les itinéraires des autobus scolaires établis, ceux-ci seront toujours sûrs. Souvent, la circulation routière évolue, le nombre et le genre d'élèves sur un trajet changent et de nouveaux lotissements sont créés, facteurs qui pourraient tous influencer sur la sécurité des itinéraires actuels. Un conducteur d'autobus a parlé de sa propre expérience « d'hypnose de l'itinéraire », faisant que l'on en vient à être moins apte à remarquer les questions de sécurité quand on conduit le même parcours depuis longtemps. Dans nos entrevues avec le personnel des districts sur la question, nous avons clairement eu l'impression que les itinéraires et les

arrêts étaient à peu près les mêmes depuis un certain nombre d'années. Le ministère nous a informés qu'il se fie aux conducteurs d'autobus pour lui faire part de tout problème. Même si nous reconnaissons qu'il est bon de se fier aux conducteurs d'autobus pour savoir où sont les arrêts les plus sécuritaires, nous nous attendrions à ce que le ministère examine périodiquement les itinéraires et les arrêts pour en assurer la sécurité.

**Recommandation**

**3.37 Nous avons recommandé que le ministère s'assure que les itinéraires et les arrêts d'autobus sont régulièrement réévalués.**

**Réponse du ministère**

**3.38** *Chaque année, avant la rentrée scolaire, les districts examinent les itinéraires des autobus scolaires et l'emplacement des arrêts d'autobus afin d'accommoder les nouveaux élèves de la maternelle qui entrent dans le système et d'évaluer les répercussions sur les itinéraires des élèves qui ont obtenu leur diplôme l'année scolaire précédente. Le ministère discutera avec les districts à tour de rôle de la faisabilité et de l'avantage d'élargir cet examen.* [Traduction.]

**Manque de données fiables et actuelles sur les élèves**

**3.39** Pour éviter des autobus trop bondés, il est important de déterminer à l'avance le nombre d'élèves qui voyagent sur chaque autobus. Au début de notre vérification, nous nous attendions à pouvoir facilement obtenir des données fiables et actuelles sur les élèves et les horaires des autobus. Par exemple, nous voulions savoir quels élèves sont sur quels autobus à quelles heures. Ces données ne sont pas toujours faciles à obtenir.

**3.40** Dans certaines régions, les conducteurs d'autobus nous ont dit qu'on leur demande de mettre les données sur les élèves à jour pendant qu'ils conduisent leur autobus ou aux arrêts. Ils sont censés consigner le nombre d'élèves (et les noms dans certains cas) à chaque arrêt. Les conducteurs d'autobus que nous avons interviewés nous ont fait part à cet égard de leurs préoccupations relatives à la sécurité. Nous sommes d'accord pour dire que cette façon de procéder peut détourner l'attention du conducteur de la route ou lui faire passer trop de temps à un arrêt en particulier. À notre avis, cette méthode de collecte des données pourrait donner lieu à des situations dangereuses. L'un des conducteurs que nous avons interviewés trouvait cette méthode de collecte des données tellement éprouvante qu'il emmenait sa femme avec lui pour qu'elle recueille les données.

**Recommandation**

**3.41 Nous avons recommandé que le ministère revoie ses méthodes actuelles de collecte des données sur les élèves pour s'assurer que la méthode de mise à jour des données la plus sûre possible soit suivie.**

**Réponse du ministère**

**3.42** *Le ministère décourage les districts scolaires de faire appel aux conducteurs pour recueillir des données sur les itinéraires et les élèves durant la conduite de leur autobus. Il sera rappelé aux districts qu'une telle pratique n'est pas appropriée.* [Traduction.]

**Application incohérente de la règle des 2,4 km**

**3.43** Les paragraphes 3(1) et 3(2) du *Règlement sur le transport et le logement des élèves* se lisent comme suit :

*Le directeur général d'un district scolaire peut assurer le transport de tous les élèves demeurant à deux kilomètres et quatre dixièmes au moins de l'école qu'ils fréquentent.*

*Le Ministre peut, pour toute raison qu'il juge suffisante et après consultation avec le directeur général du district scolaire, autoriser le transport des élèves sur une distance inférieure à celle visée au paragraphe (1).*

**3.44** Durant notre vérification, nous avons déterminé qu'aucune des régions que nous avons visitées n'applique la règle de 2,4 km de manière cohérente. Dans les faits, les gestionnaires de transport (parfois, mais rarement, en consultation avec les directeurs généraux ou la Direction du transport scolaire ou les deux) décident de la pertinence du transport à offrir. En réalité, cela signifie que, dans certaines régions de la province, le transport de plusieurs enfants qui habitent à moins de 2,4 km est assuré, alors qu'il ne l'est pas ailleurs. La distance minimale pour le transport varie dans la province. Certains districts nous ont dit qu'ils transportent des élèves qui habitent aussi près qu'à 0,5 km de l'école, tandis que d'autres transportent des élèves qui habitent à une distance variant de 1,5 à 2,4 km de l'école. Un gestionnaire de transport a essayé d'appliquer la règle des 2,4 km aux nouveaux élèves et tenu un dossier pour consigner les raisons pour lesquelles le service était fourni à des élèves qui habitaient à moins de 2,4 km de l'école. Par contre, le ministère n'a pas pu nous fournir une seule autorisation écrite du ministre. Il est facile de comprendre, comme nous l'a dit le personnel, qu'il est malaisé de cesser de fournir le service à des élèves qui en bénéficiaient auparavant.

**3.45** Bien que notre rôle ne soit pas de commenter le niveau de service que le ministère devrait assurer ou non, il nous incombe de faire rapport sur le respect du règlement. Une récente enquête du ministère auprès de tous les districts montre qu'il assure actuellement dans la province le transport de plus de 12 500 élèves qui habitent à moins de 2,4 km de l'école. Nous avons déterminé que les divers districts fondent leur décision concernant le transport de ces élèves sur aucun critère cohérent. Ils ne prennent pas en considération la possibilité que ces élèves supplémentaires puissent surcharger les autobus.

**Recommandation**

**3.46** Nous avons recommandé que la distance minimale de 2,4 km en rapport avec le transport des élèves soit appliquée de manière uniforme dans toute la province. Pour toutes les exceptions à cette règle des 2,4 km, nous avons recommandé que le ministère s'assure d'avoir en dossier une autorisation du ministre en bonne et due forme (selon le paragraphe 3(2) du règlement). Si cette façon de procéder n'est pas réaliste, nous avons recommandé que le ministère modifie le règlement en conséquence.

**Réponse du ministère**

**3.47** Le règlement sur le transport des élèves a été modifié à compter du 1<sup>er</sup> juillet 2001. Les directeurs généraux sont maintenant tenus d'assurer le transport des élèves qui habitent à plus de 2,4 km de l'école. L'approbation du ministère n'est plus nécessaire pour assurer le transport d'élèves qui habitent dans un rayon de 2,4 km de l'école. Les directeurs généraux peuvent assurer le transport d'élèves qui habitent dans un rayon plus court sur approbation du conseil d'éducation de district.

[Traduction.]

**Absence d'une directive officielle sur les élèves debout**

**3.48** Étant donné l'importance de la compartementalisation dont il est question précédemment, nous croyons fermement que le ministère de l'Éducation devrait élaborer une directive officielle interdisant les élèves debout. Bien que le ministère nous dise que, dans la pratique, il est interdit d'avoir des élèves debout, nous avons observé des variations dans les normes d'un endroit à l'autre de la province.

**3.49** Dans un questionnaire que le ministère a remis à divers districts l'année dernière, l'ensemble des gestionnaires de transport a signalé au ministère qu'aucun élève n'était debout sur aucun autobus. Nous avons donc été passablement étonnés, au cours de la majorité de nos visites en région, d'entendre les gestionnaires de transport et les conducteurs d'autobus nous dire qu'il y a régulièrement des élèves debout, surtout durant les premières semaines de l'année, lorsque les parcours sont encore en phase d'ajustement. Un gestionnaire de transport nous a déclaré que, à sa connaissance, la directive ministérielle permet un élève debout par rangée de sièges. Sur un autobus de 72 passagers, il y pourrait donc y avoir 12 élèves debout.

**3.50** Un conducteur d'autobus nous a dit qu'il lui est arrivé de conduire avec des élèves pleins l'allée et même jusqu'à la porte d'en avant à une occasion. Les conducteurs ont déclaré qu'ils ne savent pas vraiment ce qu'ils sont censés faire lorsque l'autobus est trop bondé. D'après nos entrevues, certains conducteurs se sont fait dire de ne jamais laisser d'élèves à l'arrêt d'autobus, même si ces élèves seront debout, tandis que d'autres se sont fait dire de ne jamais conduire si des élèves sont debout. Les gestionnaires de transport ont exprimé leur malaise devant l'absence d'une directive officielle sur la question.

**Recommandation**

**3.51** Nous avons recommandé que le ministère élabore et applique une directive interdisant les « élèves debout ». Cette directive devrait être consignée, communiquée, surveillée, exécutée et appliquée de façon uniforme dans toute la province.

**Réponse du ministère**

**3.52** Cette exigence est prévue dans le nouveau règlement et fera l'objet d'une surveillance. [Traduction.]

**Manque de communication avec les parties concernées au sujet des ceintures de sécurité**

**3.53** Au cours de notre vérification, la question des ceintures de sécurité sur les autobus a été soulevée à maintes reprises. Au cours des derniers mois, nous avons remarqué de nombreux articles et éditoriaux dans les journaux sur la question. Avant d'amorcer notre vérification, nous n'étions pas au courant des nombreuses préoccupations relatives aux ceintures de sécurité. Nous avons eu le plaisir d'apprendre grâce à notre recherche que de nombreux spécialistes, dont certains travaillent à Transports Canada, étudient la question de manière approfondie.

**3.54** Selon le plus récent rapport publié par Transports Canada, le port de la ceinture dans les genres d'accidents dans lesquels les autobus scolaires sont le plus susceptibles d'être impliqués ferait plus de mal que de bien. Transports Canada tient la « compartementalisation » comme un excellent moyen d'assurer la sécurité de nos enfants. Bien que de telles constatations nous rassurent, nous sommes déçus de noter que cette information n'a pas été communiquée aux élèves, aux parents et au grand public.

**3.55** Nous avons tenu de nombreuses discussions sur le sujet avec des responsables du ministère. Nous sommes convaincus que le ministère fonde sa décision de ne pas exiger des ceintures de sécurité sur l'aspect sécurité et non sur l'aspect financier. Nous incitons le ministère à éduquer toutes les parties concernées au sujet des ceintures de sécurité à chaque occasion qui se présente. Nous suggérons au ministère d'envoyer aux parents des renseignements pour leur communiquer les statistiques sur les recherches au sujet des ceintures de sécurité, leur expliquer que la plupart des accidents ne se produisent pas à bord mais autour des autobus et les renseigner sur la conception actuelle des autobus et les avantages de cette conception.

**Recommandation**

**3.56** **Le ministère devrait fournir des renseignements aux élèves et aux parents sur la question du port de la ceinture de sécurité.**

**Réponse du ministère**

**3.57** *Le ministère et les districts scolaires fourniront des renseignements au sujet des ceintures de sécurité et de toute autre question de sécurité à toute partie qui le demande. [Traduction.]*

**Conclusion**

**3.58** Il est partiellement satisfait au critère. Bien que le ministère ait réussi à renforcer la planification des itinéraires en mettant au point des guides et qu'il ait tenté de mettre en œuvre de meilleurs systèmes de bases de données, nous croyons que des améliorations supplémentaires sont encore possibles dans le domaine. Le ministère n'a pas établi un niveau de service officiel, de sorte que le niveau de service fourni varie grandement d'un endroit à l'autre de la province. Le ministère n'a pas de directive officielle interdisant les élèves debout, et les élèves sont effectivement debout dans les autobus de certaines régions de la province. Comme les données sur les élèves ne sont pas toujours exactes ni à jour, certains districts ont de la difficulté à planifier les itinéraires et les arrêts ainsi que le nombre d'autobus nécessaire.

## Critères d'embauche des conducteurs

3.59 Notre deuxième critère est le suivant :

*Le ministère de l'Éducation devrait s'assurer que les conducteurs des véhicules transportant des élèves satisfont à des critères d'emploi appropriés.*

3.60 État donné le rôle essentiel que jouent les conducteurs de véhicules scolaires dans la sécurité des élèves, nous trouvons important que le ministère s'assure que ces conducteurs satisfont à des critères d'emploi appropriés.

3.61 Nous nous sommes rendus dans six unités administratives de la province pour examiner les critères d'embauche des conducteurs. À cette occasion, nous avons interviewé des gestionnaires de transport, des gestionnaires adjoints de transport, des membres du personnel de bureau et de la paye et des conducteurs. Nous avons examiné 94 dossiers d'emploi de conducteurs.

3.62 À des fins de vérification, nous avons inclus les caractéristiques qui suivent dans notre définition de « critères d'embauche appropriés » :

- **Permis de conduire valide**
- **En bonne forme physique**
- **D'un âge approprié (de 21 à 65 ans)**
- **Dossier de conduite satisfaisant**
- **Personne de nature sobre, industrielle, bien mise et en bonne santé**
- **Capable de faire preuve de jugement et d'assurer le contrôle des élèves**
- **Capable d'effectuer des vérifications et des réparations mineures sur un véhicule**
- **Une vérification du casier judiciaire dont le résultat est satisfaisant**

3.63 À part le dernier point, tous les critères mentionnés sont tirés du *Règlement sur le transport et le logement des élèves*. La nécessité d'obtenir un résultat satisfaisant à une vérification du casier judiciaire est pratique courante au ministère, mais ce point n'est pas exigé dans le règlement actuel.

## Manque de surveillance des critères d'embauche

### *Critères relatifs au permis de conduire*

3.64 Au Nouveau-Brunswick, une personne qui veut conduire un autobus (un véhicule de plus de 24 passagers) obtient habituellement un permis de conduire de classe 2 avec un endossement B. Le *Règlement sur le transport et le logement des élèves* précise que le permis doit être renouvelé selon ce que détermine le directeur général. Même si le règlement ne l'exige pas, le ministère, en collaboration avec le ministère de la Sécurité publique, demande que les permis de conduire de classe 2 soient renouvelés aux deux ans.

**3.65** Au cours de notre vérification des divers districts, nous avons été déçus de constater que certains ne surveillent pas la validité des permis de manière cohérente. Dans trois districts, nous avons trouvé un permis de conduire valide dans chaque dossier d'employé. Dans l'un de ces trois, cependant, le gestionnaire de transport nous a admis ne pas vérifier la validité des permis, les conservant en dossier à titre de référence facile. Dans les trois autres districts, nous avons constaté que 22 % des dossiers des conducteurs ne contenaient pas de copie d'un permis valide. De plus, le ministère n'avait aucun dossier des permis ni aucun système lui permettant de vérifier la validité des permis des conducteurs. Les responsables du ministère nous ont dit être persuadés que leurs conducteurs sont titulaires d'un permis valide. Mais, en l'absence de surveillance, il pourrait arriver qu'une personne conduise un autobus scolaire sans détenir un permis valide.

**3.66** Nous avons demandé à différents membres du personnel des districts s'ils ont en place un mécanisme pour « signaler » sur une base mensuelle les permis qui approchent de leur date de renouvellement. La majorité nous ont informés qu'aucun mécanisme de la sorte n'est en place, alors qu'ils estiment avoir la capacité de le faire. Nous avons incité le ministère à s'assurer que les districts signalent les renouvellements à venir sur une base mensuelle.

**3.67** Avant 2000, le ministère de l'Éducation avait, avec la Division des véhicules à moteur, une entente officieuse selon laquelle il était informé en temps opportun de tout conducteur qui perdait son permis. Dans nos discussions avec des gestionnaires de transport, ceux-ci nous ont dit ne pas savoir quelle était la situation à cet égard avec le nouveau ministère de la Sécurité publique. Ils se demandaient si le système fonctionne toujours.

#### *Recommandation*

**3.68** Nous avons recommandé que le ministère officialise l'entente avec le nouveau ministère de la Sécurité publique pour assurer l'établissement de voies de communication visant à informer le ministère de l'Éducation des pertes de permis.

#### *Réponse du ministère*

**3.69** *Le ministère entamera des discussions avec le ministère de la Sécurité publique. [Traduction.]*

#### *Aptitude physique et âge*

**3.70** Le *Règlement sur le transport et le logement des élèves* précise que les personnes employées comme conducteurs de véhicules scolaires doivent présenter une preuve de leur aptitude physique au moment de leur embauche et à chaque renouvellement de leur permis de conduire. Nous avons constaté avec satisfaction que des mécanismes sont en place pour faire en sorte qu'un conducteur ne peut renouveler son permis à la Division des véhicules à moteur sans d'abord présenter une preuve de son aptitude physique à l'examineur. Le ministère se fie à un tel contrôle pour s'assurer que ses conducteurs sont en bonne forme physique. Comme nous le mentionnons précédemment, toutefois, si le ministère ne surveille

pas la validité des permis, il ne s'assure pas non plus de l'aptitude physique des conducteurs.

**3.71** Le *Règlement sur le transport et le logement des élèves* stipule que les conducteurs de véhicules scolaires doivent être âgés de 21 ans au moins et de 65 ans au plus. Là encore, le ministère se fie à la Division des véhicules à moteur pour ne pas renouveler le permis des conducteurs qui n'ont pas l'âge voulu. Et, encore une fois, sans une surveillance cohérente de la validité des permis de conduire, le ministère ne peut s'assurer que les conducteurs sont dans le groupe d'âge prescrit.

*Recommandation*

**3.72** Nous avons recommandé que le ministère établisse un mécanisme pour surveiller la validité continue des permis des conducteurs.

*Réponse du ministère*

**3.73** Le ministère entamera des discussions avec le ministère de la Sécurité publique. [Traduction.]

**Le dossier de conduite n'est pas toujours obtenu**

**3.74** Le dossier de conduite est un bilan des antécédents de conduite d'une personne. Il contient toute infraction aux lois relatives aux véhicules à moteur du Nouveau-Brunswick ainsi que les infractions envoyées par d'autres gouvernements participants du Canada ou des États-Unis. Le *Règlement sur le transport et le logement des élèves* précise que les directeurs généraux doivent obtenir le dossier de conduite d'une personne avant son embauche. En conséquence, le ministère a l'habitude d'obtenir ce dossier depuis 1997 environ. Parmi les dossiers des conducteurs que nous avons examinés durant notre vérification, 62 % ne contenait pas de dossier de conduite. Bien que certains de ces conducteurs aient été embauchés avant 1997, ce n'est pas le cas pour d'autres.

**3.75** Alors que la pratique actuelle est d'obtenir le dossier de conduite au moment de l'embauche, un gestionnaire de transport que nous avons interviewé l'exige chaque année. À notre avis, voilà une excellente manière de s'assurer que les conducteurs d'autobus continuent à faire preuve d'une conduite acceptable. Le ministère songe à adopter une telle pratique, et nous l'encourageons à le faire.

*Recommandation*

**3.76** Nous avons recommandé que le ministère obtienne les dossiers de conduite, comme l'exige le règlement. Le ministère devrait aussi examiner les avantages d'obtenir les dossiers de conduite sur une base régulière.

*Réponse du ministère*

**3.77** En vertu du règlement sur le transport des élèves, dont les modifications sont entrées en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 2001, les conducteurs doivent soumettre leur dossier de conduite au district non seulement pour répondre aux critères d'embauche, mais aussi au renouvellement de leur permis aux deux ans. En consultation avec les districts scolaires, le ministère élaborera un mécanisme de surveillance pour assurer la conformité. [Traduction.]

**Absence d'une définition de dossier de conduite acceptable**

**3.78** Étant donné que le dossier de conduite est exigé, nous pensons que le ministère avait établi une définition officielle de ce qui constitue un dossier de conduite acceptable. Nous avons constaté que ce n'est pas le cas. Ce qui est considéré comme « acceptable » ou « inacceptable » est laissé à la discrétion de chaque gestionnaire de transport. Dans nos entrevues avec différents gestionnaires, nous avons relevé plusieurs variations dans la définition de ce qui est acceptable. Pour certains, il est acceptable d'avoir à son dossier de nombreuses infractions aux lois relatives aux véhicules à moteur, alors que pour d'autres, cela ne l'est pas. La plupart des gestionnaires tentent de tenir compte du moment et de la fréquence de ces incidents. Bien que la situation varie d'une région à l'autre, nous avons noté de multiples cas d'accidents et d'infractions pour vitesse excessive dans notre examen des dossiers des conducteurs. C'est la raison pour laquelle nous sommes d'avis qu'il est important pour le ministère d'élaborer des normes sur ce qui constitue un dossier de conduite acceptable et d'appliquer ces normes en conséquence.

**Recommandation**

**3.79** Nous avons recommandé que le ministère élabore des normes pour définir ce qu'est un dossier de conduite acceptable et qu'il applique cette définition de manière uniforme à l'échelle de la province.

**Réponse du ministère**

**3.80** *Le ministère collaborera avec les districts scolaires pour élaborer une série de lignes directrices.* [Traduction.]

**Manque de précision des attentes**

**3.81** Sous le titre « Critères d'embauche », le *Règlement sur le transport et le logement des élèves* décrit les conducteurs comme devant être des personnes « de nature sobre, industrieuses, bien mises et en bonne santé ». Le règlement mentionne également parmi les critères d'embauche la capacité de « faire preuve de jugement dans l'utilisation d'un véhicule scolaire ou dans le contrôle des élèves ». Nous nous attendions donc à ce que le ministère ait officialisé les attentes à cet égard. Cependant, la plupart des gestionnaires de transport scolaire des districts nous ont informés s'en remettre à leur bon jugement pour déterminer si une personne possède ou non ces caractéristiques. Nous ne contestons pas la valeur d'un tel jugement, mais nous estimons qu'il serait utile que le ministère fournisse aux districts des conseils concernant les activités ou le comportement qui peuvent porter un employeur à considérer qu'un employé éventuel est « de nature sobre » par exemple. Nous n'avons trouvé que peu de documentation sur la question dans les dossiers des employés. En exigeant une telle documentation, on s'assurerait que ces critères ont été à tout le moins pris en considération dans le processus d'embauche.

**Recommandations**

**3.82** Nous avons recommandé que le ministère établisse des lignes directrices officielles quant à ce que signifie des personnes « de nature sobre, industrieuses, bien mises et en bonne santé » comme il est décrit dans le règlement afin que ces lignes directrices puissent être appliquées uniformément dans toute la province. Nous avons

recommandé que des exemples de l'observation d'un tel critère soient documentés dans les dossiers des employés.

**3.83** Nous avons recommandé que le ministère établisse des lignes directrices officielles quant à ce que signifie la capacité de « faire preuve de jugement dans l'utilisation d'un véhicule scolaire ou dans le contrôle des élèves » comme il est décrit dans le règlement afin que ces lignes directrices puissent être appliquées uniformément dans toute la province. Nous avons recommandé que des exemples de l'observation d'un tel critère soient clairement documentés dans les dossiers des employés.

*Réponse du ministère*

**3.84** *Le ministère préfère laisser les districts déterminer des normes ou des lignes directrices concernant l'aptitude physique et le comportement. [Traduction.]*

**Manque d'uniformité dans l'obtention d'une vérification du casier judiciaire**

**3.85** Comme nous le mentionnons précédemment, le règlement n'exige pas des employés qu'ils consentent à une vérification du casier judiciaire ou qu'ils en produisent une avant leur embauche ou en cours d'emploi. On nous a dit, toutefois, que le ministère a l'habitude de le faire. Le manuel du conducteur en fait mention, tout comme le formulaire d'admission au cours de formation des conducteurs. Notre examen des dossiers de conducteurs nous a toutefois révélé que la pratique varie grandement d'un endroit à l'autre de la province. Certains districts nous ont informés qu'ils obtiennent une vérification du casier judiciaire depuis 1996, d'autres depuis 1998. Parmi les dossiers que nous avons examinés, seulement 23 % contenaient une preuve de vérification de casier judiciaire. Le ministère nous a expliqué que, dans la majorité des cas, c'est parce que les conducteurs ont été embauchés avant que soit instaurée la pratique d'obtenir une vérification du casier judiciaire, mais nous avons remarqué des cas où les conducteurs ont été embauchés à une date plus récente, mais sans vérification de casier judiciaire en dossier. Les vérifications de casier judiciaire, lorsqu'elles sont faites, n'ont lieu à l'heure actuelle qu'avant l'embauche. Aucun district n'obtient une vérification du casier judiciaire sur une base périodique.

*Recommandation*

**3.86** Nous avons recommandé que le ministère officialise la directive concernant l'obtention d'une vérification de casier judiciaire pour les conducteurs d'autobus. Le ministère devrait s'assurer que la directive est appliquée à l'échelle de la province.

*Réponse du ministère*

**3.87** *Le règlement sur le transport des élèves, dont les modifications sont entrées en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 2001, exige que tous les conducteurs potentiels consentent à une vérification de casier judiciaire. Un mécanisme de surveillance de la conformité sera mis en place. [Traduction.]*

### **Absence de normes concernant la vérification de casier judiciaire**

**3.88** Comme dans le cas des dossiers de conduite, le ministère n'a pas défini de façon officielle ce qu'est un casier judiciaire « acceptable ». Les gestionnaires de transport décident chacun pour soi de l'acceptabilité des casiers judiciaires, et les seuils d'acceptabilité varient dans la province. Tous les gestionnaires de transport que nous avons interviewés nous ont informés qu'ils n'embaucheraient jamais une personne ayant des antécédents d'actes criminels violents ou d'actes criminels contre des enfants, mais ils n'étaient pas certains de ce qu'ils feraient si le casier contenait des infractions reliées à la marijuana ou à d'autres drogues. Dans notre examen de la vérification de casier judiciaire des conducteurs, nous avons trouvé un cas de condamnation pour possession de marijuana. Les gestionnaires de transport nous ont informés qu'ils prennent en considération le délai écoulé depuis l'infraction. Ainsi, une infraction en matière de drogue qui s'est produite il y a 15 ans serait, de prime abord, moins pertinente qu'une infraction ayant eu lieu l'année précédente. À notre avis, il serait prudent que le ministère officialise les normes en matière de vérification de casier judiciaire.

### *Recommandation*

**3.89** Nous avons recommandé que le ministère définisse de façon officielle ce qu'est un casier judiciaire « acceptable » et qu'il s'assure que la définition est appliquée uniformément à l'échelle de la province.

### *Réponse du ministère*

**3.90** *En consultation avec les districts scolaires, le ministère élaborera des lignes directrices qui établissent ce qu'est un dossier criminel « acceptable ».* [Traduction.]

### **Absence d'un processus d'embauche normalisé**

**3.91** La Direction du transport scolaire nous a informés du processus d'embauche normalisé qui suit pour l'embauche des conducteurs d'autobus. Une annonce est placée dans les journaux, et les personnes intéressées posent leur candidature. Pour ce faire, elles remplissent un formulaire de demande (qui n'est pas réservé exclusivement aux conducteurs d'autobus, mais qui s'applique à l'embauche du personnel de soutien en général) auquel elles joignent un curriculum vitae, et elles déposent le tout au bureau local du transport. Le gestionnaire de transport examine les demandes et retient pour une entrevue les personnes les mieux qualifiées. Il est demandé aux candidats qui réussissent l'entrevue de présenter une vérification de casier judiciaire, leur dossier de conduite et un certificat médical. S'il y a lieu, les personnes retenues sont ensuite admises à un cours provincial de formation des conducteurs de cinq jours. La réussite du cours rend la personne admissible à l'examen écrit pour l'obtention d'un permis d'apprenti. À cette étape, la personne ne peut toujours pas conduire un autobus avec des enfants à bord. Elle doit d'abord acquérir de l'expérience dans la conduite de l'autobus, puis obtenir son permis régulier, après quoi elle est placée sur la liste de disponibilité du ministère et appelée au besoin. La plupart des conducteurs suppléants sont d'ailleurs appelés assez régulièrement. Lorsqu'un poste à temps plein s'ouvre, les conducteurs suppléants peuvent poser leur candidature.

**3.92** Notre vérification des différents districts nous a révélé que le processus d'embauche varie d'un district à l'autre. Tandis que certains gestionnaires de transport tiennent des entrevues officielles, d'autres ne le font pas. En fait, 90 % des dossiers de conducteur que nous avons examinés ne contenaient aucune preuve de la tenue d'une entrevue.

**3.93** Le ministère n'a pas de formulaire de demande d'emploi normalisé réservé aux conducteurs d'autobus. Certains districts utilisent le même formulaire de demande d'emploi pour l'ensemble du personnel de soutien (conducteurs d'autobus, personnel de bureau, personnel d'entretien), tandis que d'autres ont élaboré un formulaire expressément pour les conducteurs d'autobus. Une des unités administratives que nous avons visitées nous a montré un formulaire de demande très détaillé qu'elle remet aux conducteurs d'autobus potentiels. Nous avons noté avec une satisfaction particulière que ce formulaire prévoit un espace où l'employé potentiel peut consigner toute expérience de travail auprès de groupes importants d'enfants et fournir des références assorties de numéros de téléphone. Une section est également prévue pour permettre à l'employé du ministère d'apposer sa signature afin d'indiquer qu'il a contrôlé les références, s'il y a lieu, et consigner tout commentaire concernant ce contrôle. Nous avons par contre été déçus de constater, dans ces mêmes districts, que les formulaires semblent très peu utilisés. Dans plusieurs cas, le formulaire de demandes d'emploi ne figurait pas au dossier de l'employé. S'il s'y trouvait, il était souvent incomplet.

**3.94** Dans cinq des six unités administratives que nous avons visitées, nous n'avons trouvé pratiquement aucun dossier de conducteur montrant qu'il y avait eu contrôle des références de quelque manière que ce soit. Alors que certains curriculum vitae mentionnent des références, rien n'indique que le ministère a effectivement communiqué avec les personnes citées en référence et quels ont été les résultats d'une telle communication.

#### *Recommandation*

**3.95** Nous avons recommandé que le ministère officialise les exigences en matière de contrôle des références pour tous les conducteurs de véhicules scolaires potentiels. Nous avons recommandé que le ministère consigne aux dossiers des employés les résultats des entrevues et des contrôles des références.

#### *Réponse du ministère*

**3.96** *En consultation avec les districts scolaires, une méthode de documentation des résultats des entrevues et des contrôles des références sera élaborée.* [Traduction.]

**3.97** Plusieurs gestionnaires de transport nous ont informés qu'il arrive que des conducteurs soient admis au cours de formation des conducteurs avant d'avoir satisfait aux critères d'embauche (casier judiciaire acceptable, dossier de conduite, examen médical, réussite de l'entrevue). Ils nous ont dit qu'il arrive parfois qu'un cours de conduite commence dans leur région et qu'ils permettent à la personne de prendre le cours

avant d'avoir satisfait aux critères mentionnés. Ainsi, si un cours est offert à partir du lundi et que le candidat remet son formulaire de demande le vendredi, le délai peut être trop court pour laisser au ministère le temps de rassembler les données d'emploi nécessaires avant le début du cours. Le personnel du ministère nous a déclaré que, dans de telles situations, il lui arrive d'oublier de revenir en arrière et d'obtenir les données relatives aux critères d'embauche.

**3.98** Nous avons eu la satisfaction, durant notre vérification, d'apprendre du ministère qu'il a instauré un mécanisme grâce auquel une personne ne peut recevoir un certificat d'achèvement du cours de formation des conducteurs avant d'avoir d'abord satisfait aux critères d'embauche. Nous avons ensuite vérifié ce mécanisme en examinant la documentation concernant trois participants de chacun de trois cours de formation des conducteurs offerts. Parmi ces neuf conducteurs qui ont reçu leur certificat d'achèvement du cours, nous avons constaté qu'il manquait un certificat médical dans deux dossiers et des preuves à l'appui d'une entrevue dans trois dossiers. Toutefois, nous avons observé que tous les incidents concernaient une région en particulier; il se peut que le problème se limite à cette région. La situation souligne par contre la nécessité d'uniformiser l'application de la directive à toutes les régions. En conséquence, nous incitons le ministère à continuer sa pratique de retenir les certificats d'achèvement tant que les critères d'embauche ne sont pas tous respectés et de s'assurer que cette pratique est appliquée de façon uniforme.

#### *Recommandations*

**3.99** Nous avons recommandé que le ministère s'assure qu'aucune personne n'est embauchée comme conducteur d'autobus avant d'avoir satisfait aux critères d'embauche.

**3.100** Nous avons recommandé que le ministère élabore et mette en œuvre un processus d'embauche uniforme des conducteurs d'autobus.

#### *Réponse du ministère*

**3.101** *Au printemps 2001, un processus a été instauré pour faire en sorte qu'aucun nouveau conducteur ne puisse obtenir un certificat provincial de formation de conducteur d'autobus scolaire à moins que la Direction du transport scolaire ait reçu la documentation montrant que les critères d'embauche (examen médical, dossier de conduite et vérification de casier judiciaire) ont été observés. [Traduction.]*

#### **Manque de surveillance des critères d'embauche des conducteurs sous contrat**

**3.102** Le ministère a une entente normalisée pour le transport par autobus scolaire visant les autobus de grandeur normale utilisés en vertu de tous les contrats de transport. Il est précisé dans les modalités du contrat que l'entrepreneur doit fournir des conducteurs pleinement compétents. Le contrat précise également que ces conducteurs doivent se conformer aux dispositions de la *Loi sur l'éducation* et de la *Loi sur les véhicules à moteur* qui touchent les autobus scolaires et les conducteurs d'autobus scolaires ainsi qu'aux règlements afférents.

**3.103** Les responsables du ministère nous ont dit ne pas surveiller un tel aspect du contrat. Ils ne connaissent pas les critères d'embauche des entreprises d'autobus actuellement sous contrat. Sans nous attendre à ce que le ministère examine les dossiers des employés sous contrat, nous nous voudrions par contre qu'il s'assure du respect par les entrepreneurs des critères d'embauche décrits dans le règlement.

#### **Recommandation**

**3.104** Nous avons recommandé que le ministère surveille les critères d'embauche des conducteurs d'autobus scolaires sous contrat pour s'assurer que ces critères sont conformes aux lois et aux règlements énoncés.

#### **Réponse du ministère**

**3.105** *Les conducteurs d'autobus scolaire employés par un entrepreneur doivent satisfaire aux mêmes critères d'embauche que les conducteurs d'autobus scolaire employés par la province. Le ministère, de concert avec l'administration du district scolaire, effectuera un examen des dossiers des employés.* [Traduction.]

#### **Conclusion**

**3.106** Il n'est pas satisfait au critère. Nous avons déterminé que le ministère n'applique pas des pratiques d'embauche uniformes. Les critères d'embauche varient dans la province, ce qui souligne la nécessité de clarifier ces critères. La documentation versée aux dossiers des employés est médiocre et a grandement besoin d'être améliorée. Nous avons trouvé plusieurs cas où les critères d'embauche prescrits par règlement n'étaient pas validés.

#### **Formation des conducteurs**

**3.107** Notre troisième critère est le suivant :

*Le ministère de l'Éducation devrait s'assurer que les conducteurs des véhicules qui transportent des élèves ont reçu une formation adéquate.*

**3.108** Le ministère de l'Éducation a mis en œuvre un programme obligatoire de formation des conducteurs. En 2000, le ministère a réalisé un sondage sur le transport scolaire. Parmi les huit provinces qui ont répondu au sondage, seulement deux exigent une formation obligatoire pour les conducteurs de la province. Nous félicitons donc le ministère pour son approche proactive à cet égard.

**3.109** Le programme de formation du ministère consiste en quatre jours de formation en classe et d'une demi-journée de formation en premiers soins. Dans le cadre de notre vérification, nous avons examiné le contenu du programme de formation. Les sujets traités sont, entre autres, la réglementation, les registres, les rapports sur les collisions, les inspections pré-départ, les freins pneumatiques et la discipline des élèves.

**3.110** En compagnie des 10 candidats potentiels, deux membres de notre personnel ont assisté à une partie du cours de formation offert à Moncton. Tant le moniteur que le contenu du cours nous ont impressionnés. Nous avons toutefois cerné dans la formation des conducteurs des domaines

que, à notre avis, le ministère pourrait améliorer pour s'assurer que cette formation demeure l'une des meilleures au pays.

### **Non-respect du règlement en ce qui concerne les conducteurs de mini-fourgonnette**

**3.111** Le ministère emploie actuellement quelque 200 conducteurs de voitures ou de mini-fourgonnettes sous contrat. Étant donné le faible nombre d'élèves dans certaines régions, il arrive que le ministère utilise des voitures et des mini-fourgonnettes au lieu d'autobus pour transporter ces élèves. Une mini-fourgonnette peut être une fourgonnette de 7 passagers ou une fourgonnette plus grande pouvant transporter entre 10 et 24 passagers. Selon le règlement, les conducteurs de « mini-fourgonnette » doivent suivre le cours de formation des conducteurs prescrit. Bien que, pour le ministère, une mini-fourgonnette soit un véhicule de plus de 10 passagers, le règlement ne définit pas ce genre de véhicule ainsi. Le ministère nous a informés qu'il « incite » actuellement les conducteurs de mini-fourgonnette transportant plus de 10 passagers à suivre le cours de formation des conducteurs, mais il ne l'exige pas. Les conducteurs de mini-fourgonnette ne sont pas tenus de suivre une formation en bonne et due forme. Bien que nous soyons conscients que la conduite d'une mini-fourgonnette diffère de la conduite d'un autobus, nous incitons le ministère à suivre son propre règlement. Si le ministère juge que les critères de formation ne conviennent pas aux conducteurs de mini-fourgonnette, il devrait examiner les besoins de formation particuliers des conducteurs de ces mini-fourgonnettes. Par exemple, il serait certainement pertinent de donner aux conducteurs de mini-fourgonnette une formation sur des sujets comme la discipline des élèves et les procédures à suivre en cas d'urgence.

### **Recommandations**

**3.112** Nous avons recommandé que le ministère respecte le règlement en s'assurant que tous les conducteurs de mini-fourgonnette ont suivi le programme de formation obligatoire. Si le ministère juge que des aspects de cette formation ne sont pas pertinents, le règlement devrait être modifié en conséquence.

**3.113** Nous avons recommandé que le ministère examine les besoins de formation particuliers des conducteurs de mini-fourgonnette.

**3.114** Nous avons recommandé que le ministère définisse ce qu'est une « fourgonnette » aux fins de l'application du règlement.

### **Réponse du ministère**

**3.115** *Le règlement sur le transport des élèves a été modifié le 1<sup>er</sup> juillet 2001. Tous les conducteurs de véhicules scolaires de 10 passagers ou plus sont maintenant tenus de suivre le programme de formation obligatoire prescrit par le ministère. [Traduction.]*

### **La formation au volant fournie aux nouveaux conducteurs n'est pas uniforme**

**3.116** Une fois que les nouveaux conducteurs d'autobus ont terminé le programme de formation des conducteurs et obtenu leur permis d'apprenti, ils sont affectés à un « mentor » par les districts scolaires individuels. Un mentor est un conducteur d'autobus employé par le ministère et que le personnel juge suffisamment expérimenté pour fournir

un encadrement aux nouveaux conducteurs. Cet encadrement complète le programme de formation initial donné en classe. Le but de cet encadrement est de passer en revue les principes et procédures nécessaires à l'acquisition de compétences et de techniques de conduite sécuritaires, par exemple l'inspection pré-départ, l'ajustement des miroirs, la direction d'un autobus, les virages, les courants de circulation, et le ramassage et le dépôt des élèves. La formation du nouveau conducteur commence d'habitude par la conduite d'un autobus vide. L'observation du mentor qui conduit l'autobus avec des enfants à bord est une autre possibilité. Généralement, les mentors partagent leurs connaissances et leur savoir-faire avec ces nouveaux conducteurs potentiels. Ils fournissent ensuite leurs commentaires aux gestionnaires de transport sur la performance du nouveau conducteur.

**3.117** Dans nos entrevues avec les districts, nous avons constaté que le contenu et la durée de la formation au volant varient d'une région à l'autre de la province. Nous avons déterminé que la durée de la formation pouvait aller de trois heures à quelques jours. Le ministère n'a aucune norme officielle concernant la durée ou le contenu de la formation. Les mentors n'ont reçu aucune formation officielle sur l'encadrement des autres conducteurs. Chaque personne a sa propre façon de faire les choses et, essentiellement, elle porte attention à ce qu'elle juge important. Nous croyons que cet aspect pourrait être amélioré. Nous ne remettons nullement en question le savoir-faire des mentors actuels du ministère, mais nous estimons que les mêmes normes devraient s'appliquer à tous les nouveaux conducteurs potentiels de la province.

**3.118** Nous avons été surpris de constater que, dans la majorité des cas, un nouveau conducteur potentiel n'a pas l'occasion de conduire un autobus avec des enfants à bord avant son embauche par le ministère. Bien qu'un permis d'apprenti ne permette pas à une personne de conduire un autobus avec des enfants à bord, nous sommes d'avis que le ministère pourrait certainement évaluer un conducteur en situation réelle une fois qu'il reçoit son permis de classe 2B.

**3.119** Durant notre vérification, nous avons eu le plaisir d'entendre le ministère nous informer qu'il est en train de mettre en œuvre un programme officiel d'encadrement des conducteurs. Un tel programme donnerait lieu à une formation plus officielle des conducteurs-moniteurs actuels. Nous avons incité le ministère à assurer une formation uniforme des conducteurs-moniteurs et un contenu de cours uniforme.

### ***Recommandations***

**3.120** Nous avons recommandé que le ministère achève l'élaboration et la mise en œuvre d'un programme de formation au volant des conducteurs. Ce programme devrait être offert à tous les candidats qualifiés et son efficacité devrait faire l'objet d'une évaluation périodique.

**3.121 Nous avons recommandé que le ministère élabore et fournisse une formation adéquate à l'intention de tous les conducteurs-moniteurs.**

**3.122 Nous avons recommandé que le ministère mette au point une évaluation appropriée de la performance des conducteurs lorsque des enfants sont à bord du véhicule. Les résultats de l'évaluation devraient être clairement consignés au dossier de l'employé.**

*Réponse du ministère*

**3.123** *Le ministère et les districts sont déterminés à mettre en œuvre un programme officiel de formation au volant des conducteurs. Des discussions sont en cours au sujet de la position des conducteurs-moniteurs vis-à-vis de l'unité de négociation, et le ministère est convaincu qu'une entente est possible. La formation sera fournie aux conducteurs-moniteurs, et un outil d'évaluation uniforme de la performance au volant des conducteurs sera mis au point. [Traduction.]*

**Absence de normes officielles à l'intention des mentors**

**3.124** Nous avons interviewé deux mentors de conducteurs qui donnent régulièrement une formation au volant à des conducteurs potentiels. Nous avons interrogé ces mentors sur les critères qu'ils emploient pour déterminer si la performance des nouveaux conducteurs est satisfaisante (p. ex. la personne possède-t-elle des aptitudes à la conduite qui sont satisfaisantes pour le ministère?). Les réponses dans les deux cas ont été les mêmes : « on le sent », et « c'est évident ». Bien que nous ne mettions pas en doute la compétence des mentors dans le domaine, nous estimons que le ministère devrait officialiser ces normes. Nous considérerions qu'il serait préférable d'avoir une « liste de vérification » des aptitudes à la conduite ou des critères que recherche le ministère pour aider les mentors dans leur évaluation des nouveaux conducteurs. Ainsi, si un conducteur satisfait aux critères établis par le ministère, cette personne aurait réussi le programme de formation au volant.

*Recommandation*

**3.125 Le ministère devrait élaborer des normes à respecter pour la réussite du programme de formation au volant des conducteurs. Les résultats devraient être clairement et systématiquement versés aux dossiers des employés.**

*Réponse du ministère*

**3.126** *Des normes seront adoptées une fois que le programme de formation au volant des conducteurs est en vigueur. [Traduction.]*

**Tous les conducteurs n'assistent pas à un cours de recyclage**

**3.127** Le règlement exige que tous les conducteurs d'autobus et de mini-fourgonnette assistent à un cours de recyclage annuel parrainé par le ministère. La matière du cours de recyclage varie d'une année à l'autre, selon ce que le ministre, en consultation avec les conducteurs, estime le plus bénéfique. Nous avons déterminé que, bien que le ministère n'insiste pas pour obliger les conducteurs de mini-fourgonnette à y assister, la directive générale est que les conducteurs d'autobus à temps plein et les suppléants doivent suivre le cours de recyclage.

**3.128** Nous avons vérifié la participation des conducteurs dans deux unités administratives. Dans l'une, nous avons déterminé que 97 % des conducteurs réguliers avaient effectivement assisté au cours de recyclage, tandis que seulement 58 % des conducteurs suppléants s'y étaient présentés. Dans l'autre unité, seulement 83 % des conducteurs réguliers avaient assisté au cours de recyclage. Durant notre vérification, des membres du personnel des districts nous ont dit avoir de la difficulté à obtenir des conducteurs suppléants qu'ils assistent à ces cours de recyclage annuels. Les conducteurs suppléants sont des conducteurs qui ont réussi la formation initiale, ont leur permis et attendent du travail à temps plein. Bien qu'ils ne soient pas encore des employés à temps plein, les districts nous ont déclaré faire appel à leurs services de façon assez régulière. La plupart des districts font la rotation de la liste de suppléance pour s'assurer que tous les conducteurs suppléants ont une chance égale de conduire.

#### **Recommandation**

**3.129** Nous avons recommandé que le ministère s'assure que tous les conducteurs assistent à un cours de recyclage, comme l'exige le règlement.

#### **Réponse du ministère**

**3.130** *Le ministère, en collaboration avec l'administration des districts scolaires, mettra en place un mécanisme de surveillance de cette exigence. [Traduction.]*

#### **Pas d'analyse des statistiques sur les accidents**

**3.131** Les conducteurs d'autobus sont tenus de soumettre un rapport d'accident à la suite de chaque accident dans lequel ils sont impliqués. Les districts sont tenus d'accumuler ces statistiques sur les accidents et de les remettre chaque trimestre à la Direction du transport scolaire. Les rapports d'accident décrivent le genre d'accident, la cause probable, le conducteur, les circonstances, le nombre d'élèves impliqués, etc.

**3.132** Nous nous attendions à trouver que le ministère analyse ces rapports quant aux genres d'accidents, aux conducteurs et ainsi de suite, afin d'être mieux en mesure de cerner les aspects qui posent problème. Toutefois, le personnel de la Direction du transport scolaire nous a informés que, à l'heure actuelle, les statistiques sur les accidents servent uniquement à analyser le nombre d'accidents à signaler aux fins d'assurance. Étant donné les détails fournis dans les rapports d'accident, nous sommes d'avis que le ministère n'optimise pas leur utilité.

**3.133** De plus, nous avons noté que, après les avoir rassemblés, la Direction du transport scolaire ne retransmet pas ces renseignements aux districts de manière systématique. Ainsi, un des districts que nous avons interviewés a été des plus surpris d'apprendre qu'il avait de loin le taux d'accident le plus élevé de la province.

**3.134** Dans notre propre analyse des statistiques sur les accidents, nous avons déterminé que, pour les mois de janvier à juin 2000, les districts ont signalé un total de 87 accidents impliquant des autobus ou des mini-

fourgonnettes. De ce nombre, 30 % se sont produits en marche arrière ou dans un virage. De plus, 64 % des accidents se sont produits durant le premier trimestre de l'année, ce qui indique peut-être un mauvais état des routes durant l'hiver. Nous croyons que les statistiques pourraient s'avérer très utiles pour déterminer le contenu des cours de recyclage offerts aux conducteurs. Dans ce cas-ci, la conduite en hiver ou encore la marche arrière et les virages pourraient être des sujets pertinents.

**3.135** Au cours de notre vérification, les responsables du ministère nous ont informés qu'ils travaillaient à une base de données destinée expressément au suivi des accidents. Ils sont en train de mettre au point un logiciel qui, en plus de saisir les données, produira des rapports périodiques. Nous avons incité le ministère à poursuivre la mise en œuvre de ce système et à en utiliser toutes les capacités.

**Recommandation**

**3.136** Nous avons recommandé que le ministère utilise les statistiques sur les genres d'accidents comme outil de planification du contenu des cours de recyclage.

**Réponse du ministère**

**3.137** *Le ministère est d'accord avec la recommandation et prendra des mesures en conséquence.* [Traduction.]

**Les conducteurs expriment le besoin d'avoir une formation plus poussée sur la discipline**

**3.138** Parmi les conducteurs et les directeurs que nous avons interviewés, on nous a souvent répété que les conducteurs d'autobus ont besoin d'une meilleure formation pour savoir comment s'y prendre avec les élèves et comment s'occuper des questions de discipline. Un directeur d'école que nous avons interviewé nous a confié qu'il n'est pas rare pour un conducteur d'autobus de couper court à son parcours et de revenir dans la cour d'école, étant incapable de rétablir la discipline sur son autobus. Bien que ce directeur pense qu'il est parfois nécessaire de le faire, il est d'avis par ailleurs que la situation pourrait être évitée dans certains cas si les conducteurs avaient une meilleure formation en matière de discipline. Étant donné la fréquence des commentaires à l'égard de la discipline durant notre vérification, nous sommes d'avis qu'il est important pour le ministère de traiter la question à l'échelle provinciale et d'envisager de donner une formation plus poussée dans le domaine.

**Recommandation**

**3.139** Nous avons recommandé que le ministère mette au point une formation sur la discipline des élèves et qu'il offre cette formation à ses conducteurs d'autobus de manière opportune.

**Réponse du ministère**

**3.140** *La discipline des élèves fait partie d'un module enseigné dans le cadre du programme de formation initial de tous les nouveaux conducteurs. La Direction des services aux élèves et la Direction du transport scolaire du ministère, en consultation avec les districts scolaires, sont en train d'examiner les besoins dans le domaine. On vise à élaborer du matériel pédagogique et de la documentation de référence à l'usage des gestionnaires de transport ou d'autres membres du personnel des districts scolaires pour les aider dans la formation des conducteurs*

*d'autobus. De plus, une liste de vidéos de formation sur différents aspects du transport scolaire, y compris la discipline des élèves, a été remise aux districts scolaires. [Traduction.]*

**Absence d'une directive officielle ou d'une exigence légale concernant la formation en premiers soins**

**3.141** Bien qu'aucune directive officielle ne soit en vigueur, le ministère nous a informés que, depuis un certain nombre d'années, on exige des conducteurs réguliers d'autobus scolaire (tant ceux qui appartiennent à la province que les autobus sous contrat) qu'ils aient suivi une formation en premiers soins. Cette formation est valide pour une période de trois ans, après quoi les conducteurs doivent renouveler leur accréditation. Nous avons interviewé plusieurs gestionnaires de transport et examiné des dossiers d'emploi pour voir s'ils contenaient de la documentation concernant cette formation. Nous avons découvert que la majorité des gestionnaires de transport que nous avons interviewés ne portaient pas attention à la date du renouvellement de la formation en premiers soins des employés. En d'autres termes, ils ne pourraient dire si la formation de tous les employés est valide, ni quand chaque employé doit renouveler son accréditation. Nous avons trouvé très peu de certificats en premiers soins dans les dossiers des conducteurs. Les gestionnaires nous ont informés que, à leur avis, les conducteurs ont effectivement suivi un cours de premiers soins et que leur certificat se trouve en leur possession. Nous croyons que le ministère devrait surveiller de plus près la validité de la formation en premiers soins des conducteurs.

**3.142** Même si le ministère n'a pas l'habitude d'exiger des conducteurs de mini-fourgonnette sous contrat (quel que soit le nombre de passagers) qu'ils suivent une formation en premiers soins, nous incitons le ministère à considérer les avantages d'une telle formation.

**Recommandations**

**3.143** Nous avons recommandé que le ministère établisse une directive officielle concernant les exigences en matière de premiers soins.

**3.144** Nous avons recommandé que le ministère voie à ce que tous les conducteurs renouvellent leur accréditation en premiers soins aux trois ans.

**3.145** Nous avons recommandé que le ministère évalue les avantages d'exiger des conducteurs de mini-fourgonnettes et de véhicules sous contrat qu'ils aient une formation en premiers soins.

**Réponse du ministère**

**3.146** *Même s'il ne s'agissait pas d'une exigence prescrite, dans la pratique, tous les conducteurs d'autobus scolaire doivent détenir un certificat de premiers soins valide. La pratique est maintenant officialisée dans le règlement sur le transport des élèves depuis le 29 juin 2001. Tous les conducteurs de véhicules scolaires de 10 passagers ou plus sont tenus d'avoir un certificat de premiers soins valide. Pour les véhicules de moins de 10 passagers, un certificat de premiers soins est fortement recommandé. [Traduction.]*

**Documentation non uniforme de la distribution de la directive 701**

**3.147** La directive 701 est une directive pour la protection des élèves élaborée par le ministère en 1996 et révisée en 1998. La directive a pour but de :

*Protéger les élèves du système scolaire public contre tout mauvais traitement de la part d'adultes avec lesquels ils pourraient être en contact en tant qu'élèves. Ces mauvais traitements comprennent les sévices, les mauvais traitements de nature sexuelle ou émotive, ou la discrimination.*

**3.148** La directive définit les normes de comportement acceptables pour les adultes responsables d'élèves dans le système scolaire public.

**3.149** D'après ce qu'il nous a dit, le personnel du transport tient pour acquis que le personnel des ressources humaines fournit la directive 701 à tous les conducteurs d'autobus. Nous avons eu le plaisir de constater dans certains districts des exemplaires signés de la directive dans les dossiers des employés, nous montrant ainsi que l'employé avait effectivement lu la directive. Le personnel de district nous a informés qu'il allait jusqu'à s'assurer que les conducteurs des mini-fourgonnettes et des voitures sous contrat aussi signent un exemplaire de la directive. Certains directeurs d'école nous ont dit veiller à ce que les parents bénévoles et autres conducteurs de mini-fourgonnettes pour des événements sportifs reçoivent eux aussi un exemplaire de la directive. Dans d'autres districts, par contre, rien ou presque n'indique que la directive a été distribuée. Dans ces districts, les dossiers des conducteurs ne contenaient pas d'exemplaires signés de la directive 701. Les districts ne fournissaient pas systématiquement la directive à **tous** les conducteurs de véhicules scolaires. Dans la plupart des cas, la directive n'avait pas été fournie aux conducteurs parents ou bénévoles. Étant donné son importance, nous incitons le ministère à s'assurer que les conducteurs de tous les véhicules scolaires ont lu la directive et que le contenu de la directive leur est rappelé de façon régulière.

**Recommandation**

**3.150** Nous avons recommandé que le ministère fournisse la directive 701 à tous les conducteurs de véhicules transportant des élèves. Le ministère devrait en verser un exemplaire signé au dossier de tous les employés.

**Réponse du ministère**

**3.151** *Le ministère collaborera avec les districts pour déterminer la manière la plus efficace de faire en sorte que tous les conducteurs de véhicules scolaires connaissent la directive 701. [Traduction.]*

**Conclusion**

**3.152** Il est partiellement satisfait au critère. Bien que nous ayons constaté avec plaisir que de nombreux efforts ont été faits au nom du ministère pour fournir une formation adéquate aux conducteurs d'autobus, quelques aspects nécessitent des améliorations. La formation au volant des nouveaux conducteurs d'autobus doit être plus formelle et appliquée de manière uniforme dans tous les districts. Le ministère doit surveiller de

plus près la présence des conducteurs d'autobus aux cours de recyclage et au cours de renouvellement de leur accréditation en premiers soins.

## Responsabilités des conducteurs

**3.153** Notre quatrième critère est le suivant :

*Le ministère de l'Éducation devrait avoir en place des processus lui permettant de s'assurer que les conducteurs de véhicules transportant des élèves s'acquittent de leurs responsabilités telles qu'elles sont définies dans le Règlement sur le transport et le logement des élèves.*

**3.154** Selon le règlement, les conducteurs d'autobus ont plusieurs responsabilités. Les conducteurs sont responsables de la sécurité des élèves et de l'utilisation efficace et économique de leur véhicule. De façon plus précise, leurs responsabilités comprennent, entre autres : tenir un registre quotidien, effectuer une inspection quotidienne pré-départ détaillée selon la liste de vérification fournie par le ministère, suivre un protocole établi en cas d'accident, et respecter les limites de vitesse. Étant donné l'importance de chacune de ces responsabilités, nous nous attendions à trouver en place au ministère des mécanismes qui permettent de surveiller de façon systématique si ces responsabilités et d'autres sont assumées.

**3.155** Dans nos entrevues avec les gestionnaires de transport, les directeurs des finances et de l'administration et les conducteurs d'autobus, nous n'avons trouvé aucune indication ou presque d'une telle surveillance. De plus, nous avons noté plusieurs cas où une telle surveillance aurait été bénéfique.

## Le ministère ne surveille pas la réalisation des inspections pré-départ

**3.156** À titre d'étape importante dans le programme d'entretien des véhicules du ministère, l'article 14 du *Règlement sur le transport et le logement des élèves* exige ce qui suit :

*lorsque le véhicule scolaire appartient à la province, procéder à la vérification du véhicule scolaire conformément à la liste de vérification quotidienne fournie par le ministère des Transports et le ministère de l'Éducation, une fois par jour, si le véhicule scolaire doit servir, et avant toute utilisation parascolaire conforme au présent règlement, s'il doit transporter des personnes à l'extérieur du district scolaire où le véhicule sert habituellement au transport d'élèves, et procéder aux réglages et réparations mineures nécessaires.*

**3.157** La version la plus récente des exigences en matière d'inspection pré-départ a été élaborée en 1998 en collaboration avec la Direction des véhicules à moteur, des représentants syndicaux et le personnel du ministère. L'inspection pré-départ comprend les éléments suivants : inspection visuelle globale, sous le capot et dans le véhicule, le système d'éclairage, les freins pneumatiques, le système d'échappement et la tenue d'un registre. Essentiellement, l'inspection pré-départ est une inspection

de sécurité rapide pour confirmer qu'il est sécuritaire de conduire l'autobus. Dans le cadre de la convention collective, le ministère paie les conducteurs d'autobus une heure par jour pour qu'ils nettoient leur autobus et fassent leur inspection pré-départ. Le ministère nous a informés que, à son avis, une inspection pré-départ devrait normalement prendre entre 20 et 25 minutes. Nous avons effectué une telle inspection détaillée en compagnie d'un conducteur d'autobus de la province et constaté que c'est effectivement le cas.

**3.158** Nous avons apprécié la franchise des conducteurs, mais nous sommes quelque peu surpris du fait que la majorité des conducteurs avec qui nous nous sommes entretenus n'effectuent pas l'inspection pré-départ décrite dans la liste de vérification fournie par le ministère. Les conducteurs qui nous ont dit effectuer une inspection pré-départ nous ont expliqué qu'ils font une inspection quelque peu condensée. Ils sont tout simplement d'avis que certains aspects de la liste de vérification pour l'inspection pré-départ conviendraient mieux à une inspection hebdomadaire que quotidienne. En conséquence, ils faisaient chaque matin ce qu'ils jugeaient approprié de faire.

**3.159** Le ministère exige actuellement des conducteurs qu'ils tiennent un registre quotidien. Les conducteurs doivent notamment apposer leur signature pour confirmer qu'ils ont effectué leur inspection pré-départ quotidienne. Un conducteur nous a dit signer le formulaire pour indiquer qu'il fait l'inspection pré-départ, alors qu'en réalité ce n'est pas le cas. Les conducteurs que nous avons interviewés estiment que le formulaire d'inspection pré-départ dans sa forme actuelle est peu réaliste.

**3.160** Dans le cadre de notre vérification, nous sommes montés à bord d'autobus avec différents conducteurs de la province. Dans un cas, nous avons observé le conducteur monter dans l'autobus, le démarrer et prendre la route sans aucune forme d'inspection pré-départ. Les gestionnaires de transport n'ont pas été surpris de nos constatations lorsque nous leur en avons fait part. Il semble qu'ils s'en doutaient depuis un certain temps. Le personnel du ministère nous a informés qu'il continue à rappeler aux conducteurs qu'ils doivent faire une inspection pré-départ. À notre avis, cependant, le personnel du ministère n'a pas pris de mesures pour corriger la situation. Nous croyons que le fait de prévoir des inspections dans le règlement et leur rémunération dans la convention collective, alors que ces inspections n'ont pas lieu, donne un faux sentiment de sécurité au public.

### ***Recommandations***

**3.161** Nous avons recommandé que le ministère prévoie des mesures correctrices opportunes et appropriées visant les conducteurs qui n'effectuent pas d'inspection pré-départ.

**3.162** Nous avons recommandé que le ministère envisage une révision de la liste de vérification pré-départ actuelle. Cette révision devrait se faire en consultation avec le ministère des Transports, le ministère de la Sécurité publique et les conducteurs d'autobus.

**Réponse du ministère**

**3.163** Depuis le début de l'année scolaire 2001-2002, le ministère fait des contrôles au hasard pour vérifier si les conducteurs effectuent les inspections pré-départ exigées. En consultation avec les districts, ces contrôles seront élargis pour devenir un processus plus officiel. Des mesures correctrices seront prises au besoin.

**3.164** Le programme d'inspection a été élaboré de concert avec l'examineur provincial et le syndicat des conducteurs d'autobus scolaire, avec qui sera examiné le contenu du programme actuel d'inspection pré-départ. [Traduction.]

**Documentation insuffisante des incidents dans les dossiers des employés**

**3.165** Comme nous le mentionnons précédemment, notre vérification a consisté entre autres en un examen des dossiers d'emploi des conducteurs. Ce faisant, nous avons observé des variations dans la province en ce qui concerne les normes relatives à la documentation versée aux dossiers des conducteurs.

**3.166** Dans certains districts, il est habituel de verser au dossier une copie de toutes les plaintes déposées contre le conducteur (venant de parents, de directeurs, etc.), des incidents, des notes sur le rendement et ainsi de suite. Dans d'autres, le personnel nous a informés qu'il a l'habitude de ne jamais noter de tels incidents au dossier, préférant s'en occuper au fur et à mesure qu'ils surviennent.

**3.167** Dans les districts qui conservent une telle documentation en dossier, nous avons été surpris de constater un manque de documentation de suivi par le ministère. Par exemple, nous avons noté plusieurs cas de ce que nous considérons comme des incidents très graves dans les dossiers des conducteurs. Dans certains cas, il s'agissait d'allégations des parents sur les mauvaises habitudes de conduite ou des méthodes disciplinaires inacceptables de la part des conducteurs. Dans la plupart des cas, nous n'avons pu trouver aucune documentation sur la façon dont le ministère s'était occupé de la situation. Nous n'avons pas pu déterminer à partir des dossiers si la plainte avait fait l'objet d'une enquête, si elle était fondée et, si elle l'était, si l'employé avait fait l'objet de mesures disciplinaires appropriées.

**3.168** D'autre part, certains dossiers documentent les mesures disciplinaires prises, mais ne contiennent pas de description de l'incident. Les détails de ce qui s'est passé ce jour-là ne sont pas fournis. Dans un cas en particulier, nous avons noté que le conducteur a été suspendu sans salaire durant un certain temps. Bien qu'il soit question dans l'avis de suspension de facultés affaiblies par l'alcool et de l'abandon de l'autobus, nous n'avons pu déterminer à partir du dossier aucun détail ferme sur l'incident ni si des élèves se trouvaient à bord. Dans ce cas, le conducteur a fini par être payé après avoir gagné un grief. La décision imposait la participation du conducteur à un traitement de counseling jugé acceptable, mais rien au dossier n'indique s'il a respecté cette condition. Nous n'avons rien trouvé qui nous montre que le ministère a assuré un suivi

pour vérifier que le conducteur avait effectivement suivi un traitement de counseling.

**3.169** Dans un autre dossier, un conducteur a été suspendu durant la période de probation initiale de 90 jours pour avoir employé un langage grossier et écrasé les freins pour discipliner les élèves. Ce conducteur a par la suite été embauché à temps plein et tout simplement transféré à un autre parcours. Nous estimons qu'il devrait y avoir dans un tel cas de la documentation qui explique les mesures prises pour corriger le comportement. Nous n'avons rien trouvé qui montre que le conducteur a fait l'objet d'une surveillance continue. De plus, nous croyons comprendre qu'il est relativement facile de congédier un employé durant la période de probation. Sachant cela, nous nous serions attendus à trouver dans le dossier d'autre documentation pour expliquer pourquoi cet employé n'a pas été congédié. Nous n'avons trouvé aucune documentation en ce sens.

**3.170** Dans un dossier de conducteur, une note d'un gestionnaire de transport indiquait que la personne répondait aux critères de la liste des conducteurs occasionnels, mais qu'elle ne semblait pas avoir la capacité d'exercer le contrôle disciplinaire nécessaire pour le transport des élèves. Cette note nous montre clairement que le ministère était alors d'avis que l'employé n'était pas qualifié pour conduire un autobus scolaire. Nous avons été surpris de trouver une lettre subséquente d'un agent des ressources humaines (dont une copie a été envoyée au gestionnaire de transport mentionné) pour féliciter l'employé d'avoir obtenu un poste à temps plein. Or, rien dans le dossier n'explique l'écart entre le contenu de ces deux documents.

**3.171** Nous croyons qu'il est important pour le ministère non seulement de documenter tous les incidents et plaintes dans les dossiers des conducteurs, mais aussi d'inclure une description précise des mesures prises par le ministère. À notre avis, une documentation suffisante s'impose si jamais le conducteur ou le ministère faisait l'objet d'une poursuite.

#### *Recommandation*

**3.172** Nous avons recommandé que le ministère s'assure que les plaintes déposées contre les conducteurs d'autobus sont adéquatement documentées, y compris les mesures prises par le ministère.

#### *Réponse du ministère*

**3.173** *Le ministère aidera les districts à établir des mécanismes appropriés pour faire en sorte que les plaintes déposées contre les conducteurs et les mesures subséquentes soient correctement documentées. [Traduction.]*

#### **Le protocole varie quant à la suspension des élèves**

**3.174** Une autre responsabilité importante des conducteurs est l'application des règles de sécurité. Ils doivent notamment afficher dans l'autobus les règles fournies par le ministère, surveiller le comportement

des élèves et documenter les mesures prises en cas d'inconduite de la part d'élèves.

**3.175** Le ministère a instauré un système selon lequel les conducteurs d'autobus reçoivent des livrets de contravention. Chaque fois qu'un incident relié au comportement d'un élève se produit, le conducteur le note sur une contravention. Le premier incident noté donne lieu à un avertissement du conducteur d'autobus; le deuxième signifie un appel aux parents (par le conducteur ou le directeur d'école), et le troisième donne lieu à une suspension. Ce système nous a impressionnés, car non seulement il guide les conducteurs en matière de discipline, mais il envoie un message cohérent aux élèves. De plus, il assure au ministère une documentation utile.

**3.176** Nous avons constaté avec plaisir que certains districts tiennent des statistiques sur les suspensions (nombre de suspensions et genres de comportement) dans le but de cerner puis de corriger les problèmes. Étant donné les graves répercussions auxquelles peut mener l'inconduite des élèves dans un véhicule scolaire, nous applaudissons ces districts pour leurs efforts et encourageons les autres à suivre leur exemple.

#### *Recommandation*

**3.177 Nous avons recommandé que le ministère élabore des normes provinciales visant divers problèmes de comportement des élèves et leurs conséquences. Les conducteurs devraient recevoir une formation adéquate sur ces normes.**

#### *Réponse du ministère*

**3.178** *Le ministère examinera la recommandation avec les districts scolaires pour en déterminer la faisabilité et l'efficacité. [Traduction.]*

#### **Examen non systématique des accidents des conducteurs**

**3.179** Comme nous le mentionnons précédemment, les statistiques sur les accidents ne sont pas analysées de manière systématique. Alors que certains gestionnaires de transport nous ont informés qu'ils essaient de garder une copie des rapports d'accident dans les dossiers d'emploi des conducteurs impliqués, nous avons trouvé peu d'indications en ce sens dans notre examen des dossiers des conducteurs.

**3.180** Selon la directive 508 du ministère :

*Chaque accident impliquant un véhicule scolaire ou sous contrat doit faire l'objet d'un examen par un Comité de sécurité chargé de déterminer la cause de l'accident en vue d'éliminer les accidents évitables. Tout chauffeur comptant deux accidents évitables durant une année scolaire doit être prêt à suivre un cours de perfectionnement, sur recommandation du Comité de sécurité.*

**3.181** Le ministère nous a informés que le Comité de sécurité est composé de gestionnaires de transport, de gestionnaires adjoints de transport et de directeurs des finances et de l'administration.

**3.182** Les districts que nous avons visités se rappellent avoir eu de tels comités par le passé pour examiner chaque accident, mais pas récemment. En fait, nous n'avons trouvé aucune preuve d'un tel examen des accidents. Dans certains cas, les accidents sont examinés de manière officieuse avec les gestionnaires de transport et les conducteurs. Les districts ne tiennent pas un compte officiel du nombre annuel d'incidents impliquant des conducteurs et donc n'exigent pas des conducteurs qu'ils consentent à suivre un cours de perfectionnement, conformément à la directive citée ci-dessus. Comme certains gestionnaires de transport sont chargés de 125 conducteurs, nous croyons qu'une démarche plus officielle pour garder le compte des incidents impliquant des conducteurs serait bénéfique.

### **Recommandations**

**3.183** Nous avons recommandé que le ministère analyse les statistiques sur les accidents par conducteur afin d'être mieux en mesure de surveiller les habitudes de conduite.

**3.184** Nous avons recommandé que le ministère encourage le recours à des comités d'examen des accidents pour examiner tous les accidents, conformément à la directive.

### **Réponse du ministère**

**3.185** *Nous sommes d'accord. Les recommandations seront mises en œuvre à l'automne 2001.* [Traduction.]

### **Conclusion**

**3.186** Il n'est pas satisfait au critère. À notre avis, le ministère ne réussit pas à s'assurer que les conducteurs s'acquittent de leurs responsabilités de manière adéquate. La documentation relative aux critères d'embauche et à la performance est souvent insuffisante ou absente. Le ministère ne s'assure pas que les conducteurs effectuent les inspections pré-départ prévues au règlement.

### **Responsabilités du personnel du ministère**

**3.187** Notre cinquième critère est le suivant :

*Le ministère devrait s'assurer que le personnel s'acquitte de ses responsabilités telles qu'établies dans le Règlement sur le transport et le logement des élèves.*

**3.188** Le *Règlement sur le transport et le logement des élèves* décrit clairement les nombreuses responsabilités des directeurs généraux et des directeurs d'école dans les districts en ce qui concerne le transport scolaire. Les directeurs généraux ont la responsabilité d'effectuer une évaluation annuelle du rendement au travail des conducteurs d'autobus, d'autoriser le transport des élèves, d'obtenir les dossiers de conduite, d'établir et d'appliquer des règles et de s'assurer du bon entretien et du bon état des véhicules. Les directeurs d'école ont la responsabilité d'assurer la supervision des élèves qui prennent l'autobus, de désigner une zone de descente ou de ramassage des élèves et d'organiser des exercices d'urgence. Pour cet aspect de notre vérification, nous avons interviewé quatre directeurs généraux et six directeurs d'école dans différentes régions de la province. Nous voulions tout d'abord déterminer si ces

membres du personnel du ministère connaissent leurs responsabilités établies par règlement, et ensuite s'ils s'acquittent de ces responsabilités d'une manière acceptable à nos yeux. Nous avons constaté avec plaisir que les directeurs d'école et les directeurs généraux que nous avons interviewés dans la province manifestent un désir sincère d'assurer la sécurité des élèves et des autobus.

## **Responsabilités des directeurs généraux**

### ***Évaluations peu fréquentes du rendement au travail des conducteurs***

**3.189** Le paragraphe 15(4) du *Règlement sur le transport et le logement des élèves* précise que :

*Le directeur général du district scolaire doit évaluer le rendement au travail de chaque conducteur d'un véhicule scolaire qui est un autobus au moins une fois l'an*

**3.190** Le directeur général étant chargé d'une unité administrative (ce qui peut signifier deux districts ou plus), cela pourrait représenter plus de 200 conducteurs d'autobus. Alors qu'aucun des directeurs généraux que nous avons interviewés n'effectue lui-même ou elle-même des évaluations annuelles du rendement au travail des conducteurs d'autobus, deux nous ont affirmé avoir un mécanisme d'évaluation en place.

**3.191** Nous tenons à souligner que le ministère n'a pas établi de système officiel d'évaluation du rendement au travail. Un gestionnaire nous a montré le formulaire utilisé dans son district pour les évaluations du rendement. Il s'agit d'un formulaire général utilisé pour l'ensemble du personnel de soutien et non axé expressément sur les conducteurs. À notre avis, il serait plus approprié que le ministère officialise les attentes vis-à-vis des conducteurs d'autobus et mette au point un document d'évaluation du rendement au travail qui reflète ces attentes.

## ***Recommandations***

**3.192** **Nous avons recommandé que le ministère officialise les attentes en matière d'évaluation en ce qui concerne les conducteurs d'autobus et qu'il établisse un processus uniforme d'évaluation du rendement au travail. Nous avons recommandé que le ministère veille à ce que ces normes soient mises en œuvre à l'échelle de la province.**

**3.193** **Nous avons recommandé que le ministère veille à ce que les directeurs généraux s'acquittent de leurs responsabilités en ce qui a trait aux évaluations du rendement au travail des conducteurs, comme l'exige le règlement.**

## ***Réponse du ministère***

**3.194** *Le ministère collaborera avec les districts pour élaborer, pour les conducteurs d'autobus, un système d'évaluation du rendement au travail pouvant être mis en œuvre à l'échelle de la province.*

**3.195** *Avant le début de l'année scolaire 2001-2002, les responsabilités des directeurs généraux à l'égard du transport scolaire leur ont été rappelées. [Traduction.]*

***Les directeurs ne connaissent pas tous leurs responsabilités en matière d'établissement et d'application de règles***

**3.196** Dans les années 1980, le ministère a élaboré une liste de 13 règles de sécurité pour les élèves qui doit être affichée dans tous les autobus scolaires. Selon l'article 9 du *Règlement sur le transport et le logement des élèves* :

*9(1) Le directeur général d'un district scolaire établit et fait appliquer les règles nécessaires pour assurer la bonne conduite des élèves à la montée, à la descente et à l'intérieur des véhicules scolaires.*

*9(2) Le directeur général d'un district scolaire établit des procédures précises identifiant clairement le personnel et leurs responsabilités relativement aux règles mentionnées au paragraphe (1).*

**3.197** La plupart des directeurs généraux que nous avons interviewés ne connaissaient pas cette responsabilité et nous ont dit que, essentiellement, ils adoptaient toutes les règles que le ministère leur soumettait. Trois des quatre directeurs généraux interviewés nous ont informés que la responsabilité d'appliquer ces règles avait été confiée officieusement aux directeurs d'école, tandis que le quatrième attribuait cette responsabilité au gestionnaire de transport.

**3.198** Selon les membres du personnel du ministère, les règles originales ont besoin de révisions. Nous avons incité le ministère à envisager la nécessité de réviser les règles de sécurité concernant les élèves.

### ***Recommandations***

**3.199** **Nous avons recommandé que les directeurs généraux établissent et fassent appliquer des règles de bonne conduite, comme l'exige le règlement. S'il est jugé que cette exigence est peu réaliste, le règlement devrait être modifié en conséquence.**

**3.200** **Nous avons recommandé que les directeurs généraux examinent la pertinence et l'efficacité des règles de sécurité pour les autobus et qu'ils apportent les changements nécessaires en temps opportun.**

### ***Réponse du ministère***

**3.201** *Avant la vérification, le ministère et les districts scolaires avaient entamé l'examen des règles et des procédures en matière de conduite. L'examen sera achevé cette année. [Traduction.]*

***Les directeurs généraux ne voient pas à l'entretien ni à l'état des véhicules***

**3.202** L'article 17 du *Règlement sur le transport et le logement des élèves* précise que :

*Chaque directeur général d'un district scolaire doit*

*a) entretenir ou faire entretenir tous les véhicules scolaires du district scolaire, autres que les véhicules sous contrat, en bon état de marche, conformément au guide du fabricant et au*

*programme d'entretien préventif prescrit par le ministère des Transports, et*

*b) demander aux propriétaires de véhicules sous contrat d'entretenir chaque véhicule en bon état de marche conformément au guide du fabricant.*

**3.203** Les directeurs généraux que nous avons interviewés ont une approche que nous qualifierons de non interventionniste en ce qui concerne l'entretien des véhicules. Tous les directeurs généraux nous ont informés que « le ministère des Transports s'en occupe ». Quand nous avons poussé nos questions, aucun ne pouvait nous décrire de quelle que façon que ce soit les mesures prises en matière d'entretien des véhicules. Comme le règlement attribue clairement la responsabilité aux directeurs généraux, nous nous attendions à ce qu'ils aient une certaine connaissance du programme d'entretien prescrit et qu'ils sachent si ce programme était effectivement suivi.

**Recommandation**

**3.204** Nous avons recommandé que le ministère s'assure que les directeurs généraux comprennent leurs responsabilités en ce qui concerne l'entretien des véhicules et qu'ils s'en acquittent.

**Réponse du ministère**

**3.205** *Le règlement révisé sur le transport des élèves stipule que les directeurs généraux sont chargés de veiller à ce que les véhicules scolaires des districts scolaires soient en bon état de marche. Cependant, selon le paragraphe 48(3) de la Loi sur l'éducation, le directeur général peut déléguer son pouvoir à un membre de son personnel. La responsabilité de l'entretien a été déléguée aux gestionnaires du transport des districts scolaires, qui sont chargés de la gestion globale du service de transport des élèves dans le district scolaire. Le ministère travaillera avec les districts scolaires en vue d'élaborer un modèle redditionnel grâce auquel les directeurs généraux pourront être assurés de manière satisfaisante que l'entretien a lieu comme il se doit. [Traduction.]*

**Les directeurs généraux ont d'autres responsabilités**

**3.206** Comme il est discuté à propos du premier critère, le règlement prévoit que les directeurs généraux peuvent autoriser le transport d'élèves qui vivent à l'intérieur d'un rayon de 2,4 km de leur école. Les directeurs généraux ont également la responsabilité de désigner des points de ramassage et de s'assurer que les dossiers de conduite sont obtenus. Dans nos entrevues avec les directeurs généraux, nous avons appris qu'ils avaient l'impression de pouvoir déléguer ces responsabilités à d'autres membres du personnel. Il est impossible de déléguer des responsabilités. Il serait acceptable pour un directeur général d'autoriser un membre du personnel à effectuer certaines tâches, mais il faudrait alors que le directeur général ait en place un mécanisme pour s'assurer que les tâches sont exécutées.

**Recommandation**

**3.207** Nous avons recommandé qu'il soit rappelé à tous les directeurs généraux quelles sont leurs responsabilités en vertu du

**règlement et qu'ils comprennent clairement que ces responsabilités ne peuvent être déléguées.**

**Réponse du ministère**

**3.208** *Nous sommes d'accord, et les responsabilités des directeurs généraux leur ont été rappelées en septembre 2001. [Traduction.]*

**Confusion au sujet de la filière hiérarchique**

**3.209** Au cours de notre vérification, nous avons eu de nombreuses discussions avec le personnel de la Direction du transport scolaire. L'un des aspects qui est ressorti de ces discussions est qu'il est difficile de déterminer à qui incombe la responsabilité de s'assurer que les directeurs généraux s'acquittent de leurs responsabilités prescrites dans le règlement. Le directeur du transport scolaire nous a dit être incertain de son rôle à cet égard. Nous incitons le ministère à clarifier ce rôle de surveillance pour veiller à ce que tous les membres du personnel du ministère s'acquittent des responsabilités que leur confère le règlement.

**Recommandation**

**3.210** **Nous avons recommandé que le ministère examine les mécanismes en place pour veiller à ce que les directeurs généraux s'acquittent de leurs responsabilités décrites dans le règlement.**

**Réponse du ministère**

**3.211** *Les responsabilités des directeurs généraux leur seront rappelées. [Traduction.]*

**Responsabilités des directions d'école**

**3.212** À notre avis, la majorité des directeurs d'école que nous avons interviewés connaissaient leurs responsabilités et, en général, ils s'en acquittaient de manière adéquate. Le fait que les directeurs d'école semblent avoir de bonnes relations de travail avec leurs conducteurs, qu'ils estiment essentielles à la sécurité en matière d'autobus, nous a encouragés. Nous avons toutefois noté des aspects qui, à notre avis, ont besoin d'être améliorés.

**Les directeurs d'école n'assurent pas une surveillance en tout temps de la montée et de la descente des élèves**

**3.213** La montée à bord et la descente des véhicules scolaires désignent la sortie des élèves des autobus à leur arrivée le matin et leur montée à bord des autobus l'après-midi lorsqu'ils quittent l'école.

**3.214** Selon le paragraphe 11(1) du *Règlement sur le transport et le logement des élèves* :

*Chaque directeur d'école doit*

*établir un plan acceptable pour la montée des élèves à bord des véhicules scolaires et leur descente, à l'école, et*

*assurer la surveillance des élèves lorsqu'ils montent à bord des véhicules scolaires et en descendent à l'école.*

**3.215** Les directeurs d'école que nous avons interviewés avaient effectivement établi ce que nous considérons comme un plan acceptable pour la montée des élèves à bord des véhicules scolaires et leur descente.

Tous les directeurs d'école connaissaient le lieu et l'heure d'arrivée et de départ des autobus. La plupart ont pu nous fournir un horaire.

**3.216** Bien que la plupart des directeurs d'école assurent la surveillance des élèves à leur montée à bord des autobus (à la sortie de l'école l'après-midi) et à leur descente (à leur arrivée le matin), certains n'assurent pas une surveillance pour tous les niveaux. Un directeur d'école secondaire interviewé a déclaré qu'il assurait une surveillance l'après-midi seulement, au moment de la montée à bord des autobus. On nous a dit que la descente des autobus le matin présente moins de risques, car les élèves sortent rapidement des autobus et entrent dans l'école. Ce directeur d'école en particulier estimait que les problèmes de discipline se produisaient au moment où les élèves attendaient l'autobus après l'école, ce qui nécessitait une surveillance en après-midi. Certains directeurs d'école nous ont informés qu'ils trouvaient cet aspect du règlement peu réaliste et inutile. Nous incitons le ministère à évaluer la nécessité de surveiller les élèves du niveau secondaire au moment de la montée à bord et de la descente des autobus et de modifier le règlement s'il y a lieu.

**3.217** Un autre directeur d'école que nous avons interviewé n'assurait pas la surveillance des élèves de maternelle à leur descente des autobus. Ce directeur d'école a déclaré que les élèves de maternelle sont tenus de rentrer directement dans l'école de toute façon, alors ils ne flânent pas dans la zone des autobus. Encore une fois, cette infraction au règlement est, à notre avis, une pratique dangereuse.

#### *Recommandation*

**3.218** Nous avons recommandé que le ministère assure la surveillance de la montée de tous élèves à bord des véhicules scolaires et de leur descente, conformément au règlement. Si certains aspects du règlement sont jugés peu réalistes, il faudrait le modifier en conséquence.

#### *Réponse du ministère*

**3.219** *Le ministère collaborera avec les districts scolaires pour s'assurer que la montée des élèves à bord des véhicules scolaires et leur descente font l'objet d'une surveillance adéquate et sont conformes au règlement.*  
[Traduction.]

#### *Signalisation médiocre ou inexistante*

**3.220** Comme nous le mentionnons précédemment, les statistiques nationales sur les accidents montrent que la majorité des accidents mortels ont lieu non dans l'autobus, mais autour de l'autobus. C'est la raison pour laquelle, à notre avis, il est important d'avoir des zones d'autobus clairement désignées, interdites aux autres véhicules et aux élèves.

**3.221** Selon le paragraphe 11(2) du *Règlement sur le transport et le logement des élèves* :

*Chaque directeur d'école doit*

*lorsque les véhicules scolaires pénètrent sur la propriété de l'école, délimiter dans la cour de l'école une zone de descente*

*ou de ramassage assurant un accès libre de tous obstacles à l'entrée de l'école et désigner les heures où l'accès à cette zone est interdit aux élèves*

**3.222** À plusieurs des écoles que nous avons visitées, aucune signalisation ou presque ne délimite clairement la zone des autobus. Le ministère n'est pas certain à qui revient une telle responsabilité. Un membre du personnel nous a informés qu'il pensait que c'était une responsabilité du ministère des Transports.

**Recommandation**

**3.223 Nous avons recommandé que le ministère s'assure que la signalisation délimitant clairement les zones de descente et de ramassage des élèves est adéquate.**

**Réponse du ministère**

**3.224** *Le ministère collaborera avec les districts scolaires pour s'assurer qu'une signalisation adéquate est en place à toutes les écoles.*  
[Traduction.]

**Les directeurs d'école n'organisent pas d'exercices d'évacuation d'urgence deux fois par année**

**3.225** Même si personne ne le souhaite, il est parfois nécessaire de procéder à une évacuation d'urgence. C'est la raison pour laquelle le paragraphe 12(1) du *Règlement sur le transport et le logement des élèves* dit clairement qu'il incombe à chaque directeur d'école

*Au début de chaque semestre scolaire [d']organiser des exercices de montée et de descente ainsi que d'évacuation d'urgence pour les élèves transportés par véhicule scolaire.*

**3.226** Nous interprétons le « début de chaque semestre scolaire » comme septembre et janvier, puisque, dans un autre article du règlement, les conducteurs doivent, « en collaboration avec le directeur d'école [...], signaler aux élèves au moins deux fois l'an, la marche à suivre en cas d'évacuation d'urgence ».

**3.227** Le ministère nous a informés que cet aspect a fait l'objet de vastes améliorations. Même si la tenue d'exercices d'évacuation d'urgence est une exigence de longue date, un directeur d'école nous a informés que son école a tenu des exercices d'évacuation d'urgence pour la première fois l'année dernière. Le directeur du transport scolaire envoie maintenant des rappels aux districts concernant la tenue de tels exercices.

**3.228** Alors que les directeurs d'école que nous avons interviewés organisent maintenant l'exercice, la majorité ne le font qu'une fois par année. De plus, l'exercice se tient de manière échelonnée, de sorte qu'une partie des élèves ne reçoit la formation qu'une fois l'année scolaire bien avancée, parfois aussi tard qu'en mars ou en avril. Dans certains cas, il semble que le personnel considère l'exercice comme une exigence réglementaire et ne voit pas les avantages réels de cette formation du point de vue de la sécurité.

**Recommandation**

**3.229** Nous avons recommandé que le ministère s'assure que des exercices d'évacuation d'urgence ont lieu deux fois par année, comme l'exige le règlement.

**Réponse du ministère**

**3.230** *Le cours de recyclage à l'intention des conducteurs d'autobus scolaire pour l'année scolaire 2000-2001 comprenait un rappel de la marche à suivre pour les exercices d'évacuation d'urgence. Les responsables de district scolaire ont confirmé au ministère qu'un exercice d'évacuation d'urgence avait eu lieu avec tous les élèves durant l'année scolaire 2000-2001. Un mécanisme de surveillance sera élaboré pour veiller à ce que les exercices d'évacuation d'urgence soient menés conformément aux règlements. [Traduction.]*

**Conclusion**

**3.231** Il n'est pas satisfait au critère. Le ministère n'a pas mis en place des mécanismes adéquats pour s'assurer que les membres de son personnel s'acquittent de leurs responsabilités décrites dans le règlement. Le ministère ne surveille pas le personnel à qui le règlement assigne des responsabilités précises. Nous croyons que les rôles et les responsabilités sont mal définis et mal compris, surtout dans le cas des directeurs généraux.

**Assurance de l'état sécuritaire des véhicules**

**3.232** Notre sixième critère est le suivant :

*Le ministère de l'Éducation devrait avoir en place des mécanismes et des méthodes qui assurent l'état sécuritaire des véhicules transportant des élèves.*

**3.233** Un véhicule sécuritaire contribue au transport sécuritaire des élèves. De toute évidence, un programme d'entretien adéquat compte pour beaucoup dans l'assurance de l'état sécuritaire des véhicules. Le ministère nous a informés que le ministère des Transports s'occupe de l'entretien de tous les véhicules scolaires appartenant à la province. Il y a environ 1 200 véhicules scolaires, dont 40 % avaient plus de 10 ans en 2000. On compte aussi dans la province 66 autobus sous contrat. Les propriétaires de ces véhicules ne sont pas tenus d'en faire faire l'entretien aux garages du ministère des Transports, mais leur véhicule doit avoir un certificat valide d'inspection des véhicules à moteur. Comme il est mentionné plus tôt, il incombe au directeur général d'entretenir ou d'assurer l'entretien de tous les véhicules scolaires et d'exiger des propriétaires de véhicules sous contrat qu'ils maintiennent leur véhicule en bon état de marche.

**Manque de surveillance de la réalisation de l'entretien des véhicules**

**3.234** Les normes d'entretien consistent en trois composantes. Premièrement, la loi exige une inspection provinciale des véhicules à moteur aux six mois. Deuxièmement, un programme d'entretien préventif est en vigueur pour tous les autobus scolaires dont l'entretien est assuré par le ministère des Transports. Troisièmement, l'entretien est fondé sur les points signalés par les conducteurs d'autobus dans leur registre. Ainsi, un conducteur qui remarque un cliquetis dans le moteur le note dans son registre. Une copie des registres étant envoyée au ministère des Transports

toutes les semaines, le personnel des garages fixent des rendez-vous pour effectuer les réparations nécessaires.

**3.235** Au cours de notre vérification, nous avons demandé au ministère des Transports un rapport qui détaille les inspections provinciales des véhicules à moteur et les vérifications d'entretien qui étaient en retard par rapport à la date demandée. Alors que nous n'avons eu aucune difficulté à obtenir l'information, nous avons été surpris d'apprendre que le ministère de l'Éducation ne l'a jamais demandée. Nous avons noté plusieurs cas où il est signalé que l'inspection provinciale des véhicules à moteur ou les mesures d'entretien préventif sont en retard. Bien que nous ne nous attendions pas à ce que le personnel du ministère demande et examine chaque rapport d'entretien des véhicules, nous sommes d'avis qu'il devrait faire des examens réguliers pour s'assurer que le travail prévu au contrat est réalisé. Lorsqu'un véhicule est en retard dans son programme d'entretien, le ministère de l'Éducation devrait faire enquête sur la raison de ce retard.

#### *Recommandations*

**3.236** Nous avons recommandé que le ministère surveille l'observation par les conducteurs des calendriers d'entretien établis par le ministère des Transports.

**3.237** Nous avons recommandé que le ministère se familiarise avec les rapports sur l'entretien des véhicules qui peuvent être obtenus auprès de la section de l'entretien des véhicules du ministère des Transports. Le ministère devrait examiner les rapports pertinents sur une base régulière.

#### *Réponse du ministère*

**3.238** *Le ministère mettra au point un mécanisme officiel et régulier visant la réception des rapports du ministère des Transports.*

[Traduction.]

#### **Aucune directive officielle sur la mise hors service des véhicules**

**3.239** Les conducteurs que nous avons interviewés ne savent pas toujours quand ils ne devraient pas conduire un véhicule en raison d'un problème donné. Par exemple, des conducteurs nous ont informés de nombreuses défaillances mécaniques du bras d'éloignement. Étant donné sa construction et son exposition aux conditions météorologiques, il arrive souvent que le bras d'éloignement fonctionne mal. Le ministère n'a établi aucune directive claire sur la conduite du véhicule en cas de mauvais fonctionnement du bras d'éloignement. Nous avons suggéré que le ministère officialise les conditions qui rendent un autobus impropre à la conduite et qu'il veille à ce que l'ensemble du personnel connaisse ces conditions.

#### *Recommandation*

**3.240** Nous avons recommandé que le ministère officialise dans une directive les conditions dans lesquelles un véhicule est considéré comme hors service. Le ministère devrait s'assurer que tous les conducteurs sont au courant de la directive et que cette directive est systématiquement appliquée.

**Réponse du ministère**

**3.241** *Le ministère est d'accord avec le vérificateur général et établira une directive officielle en consultation avec les districts scolaires et l'Agence de gestion des véhicules. [Traduction.]*

**Aucune directive sur l'emplacement des poubelles à bord des autobus**

**3.242** Au cours de notre vérification, nous avons eu l'occasion de monter à bord de plusieurs autobus dans la province. Sans faire une vérification officielle de l'état des autobus, nous avons toutefois constaté que plusieurs aspects ayant trait à la sécurité nécessitent une attention particulière, notamment l'emplacement des poubelles sur les autobus. Nous avons souvent remarqué de grandes poubelles en métal (débordantes de déchets, la plupart du temps) placées au milieu de l'allée, près du conducteur. Dans tous les cas sauf un, la poubelle n'était fixée d'aucune manière. Dans nos discussions avec le ministère sur la question, le personnel nous a admis n'avoir aucune directive, mais qu'il s'efforce de trouver une solution à ce problème.

**Recommandation**

**3.243** **Nous avons recommandé que le ministère officialise une directive concernant l'emplacement des poubelles à bord des autobus. Le ministère devrait s'assurer que tous les conducteurs sont au courant de la directive et que cette directive est systématiquement appliquée.**

**Réponse du ministère**

**3.244** *Le ministère est d'accord avec le fait que les poubelles doivent être bien fixées, et des mesures correctrices seront prises. [Traduction.]*

**Variations dans l'utilisation des dispositifs de communication**

**3.245** Le ministère n'exige pas à l'heure actuelle l'installation de dispositifs radio, de téléphones cellulaires ni d'autres modes de communication. Il revient à chaque district de décider s'il veut de tels appareils à bord ou non, et de payer s'il décide d'en installer. Nous avons noté que la fréquence de l'installation de dispositifs de communication varie dans la province.

**3.246** Trois gestionnaires de transport d'unités administratives nous ont dit que la majorité de leurs autobus sont équipés de dispositifs de communication. À leur avis, ces dispositifs sont importants tant dans les situations de tous les jours que dans les situations d'urgence. Les conducteurs sont capables de communiquer avec le bureau du district si un autobus tombe en panne, un élève est malade, l'autobus est en retard, etc. Le ministère nous a dit essayer d'encourager l'utilisation de dispositifs de communication dans les autobus qui transportent des élèves à besoins spéciaux et qui desservent des régions rurales.

**3.247** Un autre gestionnaire de transport nous a appris que très peu d'autobus sont équipés d'un dispositif de communication, alors que la majorité des parcours du district sont ruraux. Des membres du personnel de district nous ont expliqué que la décision est entièrement attribuable à un manque de fonds et non pas fondée sur le besoin. Le conducteur d'un parcours rural nous a fait part d'un incident durant lequel, l'autobus étant tombé en panne, il a dû marcher en plein hiver avec les enfants de

l'autobus, de l'âge de la maternelle, pour aller téléphoner à une maison. Ce conducteur nous a dit combien il avait hésité entre laisser les enfants seuls sur l'autobus et emmener une cinquantaine d'enfants marcher le long du chemin.

**Recommandation**

**3.248 Nous avons recommandé que le ministère évalue le rapport entre le coût et les avantages d'équiper les autobus de dispositifs radio. Les achats d'équipement de sécurité devraient être uniformes à l'échelle de la province.**

**Réponse du ministère**

**3.249** *À l'heure actuelle, certains districts scolaires utilisent des téléphones cellulaires à bord des autobus scolaires, tandis que d'autres emploient des appareils radios émetteur-récepteur. Le ministère évaluera le rapport entre le coût et les avantages d'équiper tous les autobus de dispositifs radio. [Traduction.]*

**Absence d'inspection**

***Aucune entente officielle avec la Section de l'application des lois sur les véhicules utilitaires***

**3.250** Il y a quelques années, le ministère a établi des relations de travail avec la Section de l'application des lois sur les véhicules utilitaires afin de s'assurer que les véhicules sous contrat font l'objet d'une inspection et que la flotte du ministère fait l'objet d'une inspection périodique indépendante. Voilà qui semblait une pratique utile pour assurer la sécurité des véhicules. Au départ, on visait 10 % des véhicules, soit quelque 150 par année. Or, à l'heure actuelle, la Section de l'application des lois sur les véhicules utilitaires fait l'inspection d'au plus 40 à 50 autobus par année. Alors que l'intention initiale de ce processus d'inspection visait surtout les autobus sous contrat, au cours des deux dernières années, seulement deux autobus sous contrat ont fait l'objet d'une inspection. L'inspection eu lieu en 1999, et les deux autobus ont été mis hors service.

**3.251** Les responsables du ministère nous ont informés que, jusqu'à présent, aucune entente officielle n'a été signée. À notre avis, une telle entente devrait clairement indiquer le nombre de véhicules de chaque catégorie (sous contrat et appartenant au gouvernement provincial) qui seront inspectés chaque année, et les genres d'inspections qui seront effectués. Le ministère devrait s'assurer que l'entente s'étend également à toute la province.

**Recommandation**

**3.252 Nous avons recommandé que le ministère obtienne du ministère de la Sécurité publique une entente officielle visant le nombre et les genres d'inspections de véhicules qui seront effectuées au hasard. Si cela n'est pas possible, le ministère devrait prendre d'autres arrangements pour obtenir un tel service.**

**Réponse du ministère**

**3.253** *Une proposition visant à officialiser l'entente verbale actuelle avait été préparée avant la vérification et communiquée au ministère de la Sécurité publique. L'entente sera mise en œuvre durant l'année scolaire 2001-2002. [Traduction.]*

**Absence de mesures correctrices prises au nom du ministère**

**3.254** Dans le cadre de notre vérification, nous avons obtenu les résultats des inspections de la Section de l'application des lois sur les véhicules utilitaires pour 1999 et 2000 et analysé les constatations en détail. Pour l'année 1999, nous avons déterminé que 19 des 43 autobus arrêtés par la Section de l'application des lois sur les véhicules utilitaires ont été mis hors service et retirés de la route. En 2000, la situation s'est améliorée, 9 des 46 véhicules arrêtés ayant été mis hors service. Les défaillances les plus couramment notées sont des problèmes de frein, le mauvais fonctionnement des voyants lumineux, le blocage des portes de sortie de secours et des extincteurs périmés.

**3.255** Nous avons été déçus de constater que, en dépit des résultats médiocres des inspections, le ministère n'a pris aucune mesure pour accroître le nombre de véhicules inspectés par la Section de l'application des lois sur les véhicules utilitaires et n'a pas envisagé d'autres méthodes d'inspection. Plus important encore peut-être est le fait que le ministère n'a pas pris, à notre avis, des mesures appropriées pour déterminer les causes et trouver des solutions au nombre élevé d'autobus mis hors service à la suite de leur inspection.

**3.256** Nous croyons que le ministère devrait examiner les constatations des inspections et y réagir de manière opportune. Le but visé serait non seulement de cerner les causes des résultats d'inspection médiocres (par exemple, absence d'inspections pré-départ ou problèmes liés à l'entretien), mais aussi d'assurer un suivi adéquat des véhicules mis hors service. Le ministère n'exige actuellement aucun suivi des véhicules mis hors service. Il nous a dit qu'il suppose que les réparations nécessaires sont effectuées pour rendre les véhicules conformes à la norme. Nous proposons que le ministère joue un rôle plus actif en surveillant les réparations faites sur les véhicules mis hors service.

**Recommandations**

**3.257** Nous avons recommandé que le ministère élabore et mette en œuvre un processus officiel pour réagir aux constatations de la Section de l'application des lois sur les véhicules utilitaires, non seulement pour les véhicules mis hors service, mais aussi pour corriger les faiblesses du système que les constatations pourraient mettre au jour.

**3.258** Nous avons recommandé que le ministère s'assure que l'étendue de l'inspection des véhicules scolaires est suffisante.

**Réponse du ministère**

**3.259** *Il est convenu que les responsables des deux ministères et l'Agence de gestion des véhicules examineront le contenu des inspections, et des mesures correctrices seront apportées au besoin. [Traduction.]*

**Absence de surveillance de l'entretien des autobus sous contrat**

**3.260** Le ministère a actuellement dans la province 66 autobus sous contrat. Les contrats de service sont signés pour une durée de trois ans. Les responsables du ministère nous ont informés qu'ils s'attendent à ce que les propriétaires des autobus sous contrat soumettent leurs véhicules

au même degré d'entretien que la flotte provinciale. Par contre, ils ne sont pas obligés de faire faire l'entretien à un garage provincial et peuvent aller chez un vendeur privé s'ils le désirent.

**3.261** Comme nous le mentionnons précédemment, le règlement précise que le directeur général de chaque district scolaire doit

*demander aux propriétaires de véhicules sous contrat d'entretenir chaque véhicule en bon état de marche conformément au guide du fabricant.*

**3.262** Les directeurs généraux que nous avons interviewés n'étaient pas au courant de leurs responsabilités en matière d'entretien des autobus sous contrat. De plus, le ministère ne surveille en rien la qualité ni le calendrier de l'entretien des autobus sous contrat. Les responsables du ministère nous ont dit que, à l'instar des conducteurs d'autobus de la province, les conducteurs des autobus sous contrat reçoivent une copie de la liste de vérification quotidienne, mais pas un registre dans lequel ils apposeraient leurs initiales pour indiquer s'ils ont effectivement procédé à la vérification. Alors que les autobus appartenant à la province font l'objet d'un programme d'entretien rigoureux établi par le ministère des Transports, les responsables du ministère nous ont dit ne pas savoir quel est l'entretien effectué sur les autobus sous contrat.

#### **Recommandation**

**3.263** Nous avons recommandé que le ministère surveille l'entretien et l'état des autobus sous contrat.

#### **Réponse du ministère**

**3.264** *Il est clairement énoncé dans le contrat de transport entre les districts scolaires et les entrepreneurs que les autobus scolaires sous contrat doivent respecter toutes les lois et mesures législatives fédérales, provinciales et municipales en ce qui concerne l'utilisation d'un véhicule à moteur. Un mécanisme de surveillance officiel sera mis au point pour assurer la conformité. [Traduction.]*

#### **Conclusion**

**3.265** Il n'est pas satisfait au critère. Même si le ministère a effectivement mis en place un programme d'entretien des véhicules appartenant au gouvernement provincial, il fait peu pour s'assurer que l'entretien est effectué comme il se doit. Le ministère n'a aucun programme en vigueur pour surveiller l'entretien des véhicules sous contrat. Le ministère n'a pas assuré une couverture d'inspection adéquate. Alors qu'il espérait faire inspecter 150 véhicules par année, seulement 40 à 50 le sont. Le ministère n'a pas pris de mesures opportunes et correctrices à l'égard du pourcentage élevé de véhicules mis hors service par la Section de l'application des lois sur les véhicules utilitaires.

#### **Formation en matière de sécurité pour les élèves**

**3.266** Notre septième critère est le suivant :

*Les élèves devraient avoir reçu une formation adéquate en matière de sécurité.*

**3.267** Comme les élèves jouent un rôle essentiel dans leur propre sécurité, nous sommes d'avis qu'une formation adéquate en matière de sécurité s'impose. Il est important d'avoir des programmes qui fournissent aux enfants des renseignements sur les mesures de sécurité à adopter à bord de l'autobus et autour de l'autobus. De plus, le ministère devrait non seulement enseigner les mesures de sécurité courantes, mais aussi les mesures à prendre en cas d'urgence. Il est important d'éduquer aussi bien les élèves et les éducateurs que les parents, afin qu'ils renforcent la formation.

**3.268** Nous avons constaté que la formation en matière de sécurité varie grandement d'un endroit à l'autre de la province. Dans certaines régions de la province, les élèves peuvent suivre une formation en matière de sécurité donnée à bord de l'autobus, regarder une vidéo sur la sécurité des autobus et recevoir de la documentation sur la sécurité à rapporter à la maison, tandis que, dans d'autres, la formation peut se limiter à un exercice ordinaire d'évacuation d'urgence une fois par année.

**3.269** Le ministère a mis au point du matériel de formation à l'intention des élèves de la maternelle à la 5<sup>e</sup> année. Le matériel consiste dans un diaporama, des brochures sur la sécurité à rapporter à la maison et, dans certains districts, d'une vidéo sur la sécurité des autobus. Le ministère n'a prévu aucun matériel de formation pour les élèves de la 6<sup>e</sup> à la 12<sup>e</sup> année.

**3.270** Même si le ministère a élaboré du matériel portant sur la sécurité des autobus, ce ne sont pas tous les districts qui s'en servent. Il revient à chaque école, et dans certains cas au district, de décider de la quantité, du contenu et de la fréquence d'une telle formation.

### ***Recommandations***

**3.271** Nous avons recommandé que le ministère établisse des normes provinciales concernant la quantité et le contenu de la formation fournie aux élèves.

**3.272** Nous avons recommandé que le ministère fournisse une formation appropriée en matière de sécurité des autobus aux élèves des niveaux intermédiaire et secondaire. Le matériel devrait insister sur le rôle que les enfants plus vieux peuvent jouer en aidant les plus jeunes à suivre les règles et dans les situations d'urgence.

**3.273** Nous avons recommandé que le ministère envisage l'ajout d'un élément de formation pratique à son programme, ce qui comprendrait des démonstrations à bord d'un autobus portant sur les voyants lumineux, les signaux, le bras d'éloignement, le bras d'arrêt et les sorties d'urgence.

### ***Réponse du ministère***

**3.274** Le ministère a deux programmes éducatifs pour les élèves. Le premier est un programme qui s'adresse aux enfants qui entrent à la maternelle et qui prennent l'autobus pour la première fois ainsi qu'aux parents ou tuteurs de ces enfants. Le deuxième programme s'adresse aux

élèves de la maternelle à la 5<sup>e</sup> année et porte sur les règles de sécurité entourant les autobus scolaires. Le ministère a également affiché sur son site Web une brochure qui explique les règles de sécurité entourant les autobus scolaires. Cette brochure est accessible à l'ensemble du personnel des écoles et aux parents. Une affiche qui énumère les règles de base entourant les autobus scolaires a été produite et distribuée à toutes les écoles intermédiaires et secondaires. Le ministère de l'Éducation, en collaboration avec le ministère des Transports, fait la promotion de la sécurité entourant les autobus scolaires au moyen d'annonces télévisées. De plus, les districts scolaires peuvent se procurer des vidéos qui traitent de la sécurité entourant les autobus scolaires.

**3.275** *Le ministère sait bien qu'il est toujours possible d'apporter des améliorations. En conséquence, en collaboration avec les districts scolaires, le ministère mettra à jour ou complétera le matériel pédagogique s'il y a lieu et élaborera un mécanisme de surveillance pour s'assurer que l'enseignement est fourni.* [Traduction.]

**Le matériel de formation  
fourni n'indique pas où sont  
les risques**

**3.276** Le matériel de formation du ministère comprend une brochure et des acétates qui traitent de quelques questions relatives à la sécurité des autobus. Nous apprécions ces efforts, mais nous estimons que le matériel pourrait être amélioré. Le matériel fourni souligne effectivement certaines questions de sécurité. À notre avis toutefois, il manque de l'information détaillée pour expliquer où se trouvent les principaux risques. Au début de notre vérification, nous avons été surpris d'apprendre que la plupart des blessures se produisent à l'extérieur et autour de l'autobus, plutôt que sur l'autobus en marche. Voilà qui suffit pour considérablement changer la façon dont les enfants voient la sécurité et l'importance que les parents accordent à certains aspects de la sécurité des autobus et du comportement.

**3.277** À notre avis, des renseignements qui expliquent où se trouvent les risques importants et comment atténuer ces risques devraient être fournis dans le matériel sur la sécurité actuellement distribué. On pourrait donner comme exemples les raisons pour lesquelles il ne faut pas porter un vêtement qui a un cordon, ne pas s'arrêter à l'extérieur de l'autobus pour ramasser des objets qui sont tombés, ou ne pas pousser les enfants autour d'un autobus.

**Recommandation**

**3.278** **Nous avons recommandé que le ministère aborde clairement les principaux risques en matière de sécurité des autobus dans le matériel de formation qu'il remet aux élèves. Le ministère devrait envisager l'utilisation des statistiques nationales sur les accidents comme moyen d'expliquer aux enfants et aux parents où sont les risques.**

**Réponse du ministère**

**3.279** *Le ministère examinera tout le matériel pédagogique pour s'assurer que les principaux risques y sont traités.* [Traduction.]

**Absence de formation en cas d'urgence**

**3.280** Des conducteurs d'autobus que nous avons interviewés nous ont fait part de leurs préoccupations concernant l'absence de formation en cas d'urgence pour les élèves. Ils craignent que, dans une situation où le conducteur d'autobus est blessé, les élèves ne soient pas préparés. Alors que personne n'aime imaginer de telles situations, les conducteurs d'autobus nous ont dit que cela pourrait arriver, et les élèves, en particulier les plus jeunes, ne sauraient pas quoi faire. La formation fournie aux élèves ne comprend pas un protocole à suivre dans une telle situation.

**3.281** Nous avons appris avec plaisir qu'un des conducteurs d'autobus que nous avons interviewés a pris l'initiative de montrer à des élèves qui voyagent sur son autobus comment utiliser la radio et obtenir de l'aide au besoin.

**Recommandation**

**3.282** Nous avons recommandé que la formation des élèves comprenne une formation sur le protocole à suivre dans les situations d'urgence.

**Réponse du ministère**

**3.283** *Le ministère a ajouté à ses instructions actuelles un protocole pour les situations d'urgence. [Traduction.]*

**Importance de la participation des parents à l'éducation en matière de sécurité**

**3.284** Des membres du personnel de district nous ont dit qu'ils donnaient une formation particulière en matière de sécurité des autobus aux élèves de la maternelle. Cette formation a lieu durant une journée d'initiation des nouveaux élèves (à laquelle les parents participent) et comprend un déplacement en autobus. Nous incitons le ministère à s'assurer que cette pratique a lieu partout dans la province. Le personnel du ministère nous a informés que de la documentation sur la sécurité est remise aux parents des élèves de la maternelle et de la 1<sup>re</sup> à la 5<sup>e</sup> année. Nous félicitons le ministère pour cet effort.

**Conclusion**

**3.285** Il est partiellement satisfait au critère. Alors que le ministère a mis au point de la documentation pour la formation des élèves en matière de sécurité, son utilisation varie grandement dans la province. Le ministère ne s'assure pas que tous les élèves qui prennent l'autobus reçoivent une formation adéquate en matière de sécurité.

**Autres moyens de transport**

**3.286** Comme nous l'avons indiqué précédemment, notre objectif de vérification était le suivant :

*Déterminer si le ministère de l'Éducation a en place des systèmes et des méthodes adéquats pour assurer le transport sécuritaire des élèves, y compris le respect de ses responsabilités législatives et réglementaires.*

**3.287** Nous avons tenu compte du fait que le ministère non seulement assure le transport des élèves au moyen des autobus scolaires réguliers, mais aussi qu'il fait appel aux services des transports en commun et à des conducteurs parents bénévoles pour transporter les élèves à destination et en provenance d'activités scolaires ou parascolaires. De plus, plusieurs

conseils étudiants de la province possèdent leur propre véhicule pour le transport scolaire. Comme notre vérification portait sur le transport sécuritaire des élèves quel que soit le genre de véhicule utilisé, nous avons estimé nécessaire de nous pencher sur ces autres genres de véhicules utilisés dans le transport des élèves de la province.

## **Transports en commun**

**3.288** La majorité des élèves de la province voyagent soit à bord d'autobus appartenant au gouvernement provincial, soit à bord d'autobus et de véhicules sous contrat, mais quelques 3 000 élèves prennent des autobus des transports en commun à Saint-Jean, à Fredericton et à Moncton. Ce sont des enfants de la 6<sup>e</sup> à la 12<sup>e</sup> année qui se rendent à l'école par les transports en commun.

**3.289** Les enfants utilisent les transports en commun en fonction de leur situation géographique. Si on habite dans certains quartiers de la ville, les transports en commun sont la seule option offerte. Le ministère paie à l'avance pour chaque élève, qui reçoit une passe d'autobus valide pour l'année.

**3.290** Notre rôle n'est pas, à notre avis, de dire si le ministère devrait ou ne devrait pas utiliser ce moyen de transport, mais quelques questions relatives à la sécurité qui ont été portées à notre attention méritent d'être soulevées. Un véhicule des transports en commun diffère grandement d'un « gros autobus jaune ». De toute évidence, il s'agit d'un moyen de transport différent qui offre un niveau de service différent à une partie de la population étudiante.

### ***Modalités de contrat non uniformes d'une ville à l'autre et incidence de non-respect***

**3.291** Tous les autobus scolaires doivent être clairement identifiés. Ils sont tous peints en jaune et dotés de panneaux qui indiquent clairement qu'il s'agit de véhicules scolaires, ayant donc à leur bord des élèves. Les automobilistes sont généralement tout à fait conscients qu'il s'agit d'un autobus scolaire. Toutefois, dans le cadre de notre examen des contrats que le ministère a conclus avec différents services de transports en commun, nous avons noté que seulement deux des trois contrats exigent que les autobus affichent des panneaux pour avertir les automobilistes que des élèves descendent de l'autobus. Et seulement une ville des deux villes visées respecte cette modalité du contrat.

### ***Recommandations***

**3.292** Nous avons recommandé que le ministère s'assure que les modalités de contrat sont les mêmes d'une ville à l'autre en ce qui concerne les questions de sécurité.

**3.293** Nous avons recommandé que le ministère s'assure que tous les autobus des transports en commun qui ont des élèves à bord affichent les panneaux appropriés pour indiquer que des élèves montent à bord de l'autobus et en descendent.

**3.294** Nous avons recommandé que le ministère surveille et vérifie le respect des contrats.

**Réponse du ministère**

**3.295** *Le ministère a signé des contrats avec trois villes, soit Moncton, Saint Jean et Fredericton, qui ont un système de transport en commun. Au renouvellement de ces contrats, le ministère mettra les recommandations en œuvre. [Traduction.]*

**Aucun examen du rendement par le ministère**

**3.296** Nous avons noté avec plaisir que les trois contrats que nous avons examinés exigent du ministère qu'il effectue un examen du rendement à la fin de chaque année scolaire à l'aide de critères établis. Les contrats précisent que le but d'un tel examen n'est pas d'examiner les questions opérationnelles, mais plutôt le rendement global des transports en commun en vue d'apporter des améliorations au système.

**3.297** Les responsables du ministère nous ont toutefois informés que la réalisation d'un tel examen est sporadique et non uniforme. Les membres du personnel des districts se réunissent chaque année pour discuter de questions opérationnelles, mais non du rendement tel qu'il est décrit dans les contrats. Le personnel des districts rencontre les responsables des transports en commun à cet égard uniquement si un problème survient. L'évaluation n'est pas basée sur les critères énoncés dans le contrat. Nous recommanderions que le ministère s'acquitte sur la base des critères énoncés de la responsabilité prévue au contrat d'évaluer annuellement le rendement des transports en commun.

**Recommandation**

**3.298** **Nous avons recommandé que le ministère examine et évalue en bonne et due forme le rendement des transports en commun en fonction de critères pertinents et uniformes.**

**Réponse du ministère**

**3.299** *En consultation avec les districts scolaires, le ministère élaborera un processus officiel d'examen et d'évaluation. [Traduction.]*

**Véhicules des conseils étudiants**

**3.300** Au cours de notre vérification, nous avons appris que plusieurs écoles de la province ont des véhicules de conseils étudiants. Il s'agit de mini-fourgonnettes ou de voitures qui appartiennent à des conseils étudiants et qui servent au transport d'élèves à destination et en provenance d'activités scolaires ou parascolaires. Dans certain cas, des organisations philanthropiques locales ont fait don d'un véhicule et dans d'autres, le conseil étudiant a ramassé les fonds et acheté un véhicule. Des véhicules neufs ou d'occasion peuvent ainsi être achetés. Nous avons remarqué un véhicule aussi vieux que 1988.

**3.301** Au cours de nos discussions avec les responsables du ministère, nous avons constaté qu'il existe une certaine confusion quant à la responsabilité à l'égard de ces véhicules. Les responsables que nous avons interviewés nous ont admis que la question les préoccupait. À certains égards, personne ne sait vraiment qui serait tenu responsable en cas d'incident. Les responsables du ministère que nous avons interviewés étaient incapables de nous dire si les conseils étudiants font partie du ministère de l'Éducation ou s'ils sont une entité distincte. Nous incitons le ministère à vérifier la question. Si les conseils étudiants font effectivement

partie du ministère de l'Éducation, tout véhicule d'un conseil étudiant et exploité par le conseil étudiant serait en réalité la responsabilité du ministère.

**3.302** En rapport avec les préoccupations en matière de sécurité, le ministère a élaboré un document intitulé *Véhicules pour conseils d'élèves - Directives*. Sans être une directive rigoureuse, ces lignes directrices ont été envoyées à tous les directeurs d'école. Le guide contient des suggestions concernant l'acquisition d'un véhicule, l'immatriculation, l'exploitation et l'entretien du véhicule, les compétences et la formation des conducteurs et la couverture en matière de responsabilité et d'assurance.

**3.303** Bien que nous ayons noté avec satisfaction l'existence de ces lignes directrices, nous avons par ailleurs observé que le ministère ne fait rien pour s'assurer de leur mise en œuvre.

**3.304** Le ministère ne surveille pas l'état ni l'entretien de ces véhicules. Les inspections des véhicules à moteur, l'entretien, le remplacement des pneus et autres questions du genre sont laissés à la discrétion du conseil étudiant ou de l'enseignant désigné. Nous n'avons pas vérifié la question des réparations faites à ces véhicules, mais la plupart des directeurs d'école nous ont dit que c'est le professeur d'éducation physique ou un autre enseignant désigné qui s'occupe de cet aspect. On nous a dit que les enseignants ou les directeurs d'école signent le certificat d'immatriculation du véhicule.

**3.305** La *Loi sur les véhicules à moteur* oblige les conducteurs de mini-fourgonnettes de plus de 10 passagers à obtenir un permis de classe 4. Pour les autres mini-fourgonnettes et voitures, un permis ordinaire de classe 5 est exigé. Le ministère ne surveille pas la validité des permis des conducteurs de ces véhicules. On nous a dit qu'il revient à chaque directeur d'école de s'en occuper. Un directeur d'école à qui nous avons parlé nous a informés que l'école avait trois conducteurs titulaires d'un permis et qu'il avait effectivement en dossier une copie des permis valides. Un autre directeur d'école a dit ne pas vraiment savoir qui est autorisé à conduire les véhicules du conseil étudiant, ou quels permis les conducteurs sont censés avoir.

**3.306** Les lignes directrices élaborées par le ministère stipulent que les conducteurs doivent avoir des compétences de base en conduite préventive et avoir suivi une formation en premiers soins. Le ministère nous a dit qu'il encourage les conducteurs de véhicules de conseils étudiants à obtenir une formation dans ces domaines, mais il ne l'exige pas. Notre vérification n'a pas porté sur cet aspect de la formation, mais le ministère nous a admis être « plutôt certain » qu'aucune formation n'a été donnée. Le ministère nous a appris qu'il envisage de rendre obligatoire un cours de formation en conduite préventive, mais il n'a pas encore pu mener le projet à bien.

**Recommandations**

**3.307** Nous avons recommandé que le ministère établisse la responsabilité à l'égard des véhicules des conseils étudiants.

**3.308** Nous avons recommandé que le ministère veille à ce que les conducteurs de véhicules de conseils étudiants suivent les lignes directrices élaborées par le ministère.

**3.309** Nous avons recommandé que le ministère surveille le nombre, le genre, l'âge et l'état des véhicules des conseils étudiants afin d'assurer la sécurité de ce mode de transport.

**3.310** Nous avons recommandé que le ministère envisage une formation pertinente des conducteurs des véhicules de conseils étudiants.

**Réponse du ministère**

**3.311** *En février 2000, le ministère a publié une série de lignes directrices portant sur l'utilisation de véhicules des conseils étudiants. Les lignes directrices découlent des discussions tenues avec deux comités ponctuels (anglais et français) composés de directeurs d'école, de coordonnateurs des services aux élèves des districts scolaires, de professeurs d'éducation physique et de membres du personnel du ministère. Un exemplaire des lignes directrices a été remis à toutes les écoles intermédiaires et secondaires de la province. Suivant la publication de ces lignes directrices et les rétroactions reçues, le ministère s'affaire actuellement à élaborer une directive officielle sur ces questions. La directive, qui sera achevée durant l'année scolaire 2001-2002, exigera une formation minimale des conducteurs de ces véhicules et établira des normes de sécurité. [Traduction.]*

**Véhicules de parents et de bénévoles**

**3.312** Étant donné les contraintes financières actuelles des gouvernements, le recours aux véhicules de parents et de bénévoles pour transporter des élèves à destination et en provenance de l'école a augmenté au cours des dernières années. Le ministère nous a informés que l'aide des parents et des bénévoles est indispensable dans le transport des élèves à destination et en provenance d'excursions et d'activités sportives.

**3.313** Comme dans le cas des véhicules de conseils étudiants, le ministère a élaboré des lignes directrices visant les véhicules de parents et de bénévoles. Les lignes directrices se veulent un outil pour aider les dirigeants des écoles dans cette entreprise. Les lignes directrices abordent les compétences des conducteurs, les exigences en matière de permis, les règles de base en matière de sécurité, la liste de vérification pré-départ, etc.

**3.314** Comme les lignes directrices visant les véhicules des parents et des bénévoles se trouvent sur une page arrière des lignes directrices visant les véhicules des conseils étudiants, les directeurs d'école que nous avons interviewés n'étaient pas souvent au courant de leur existence. Les directeurs des écoles sans véhicule de conseil étudiant nous ont dit avoir

classé le document, pensant qu'il n'était pas pertinent pour leur école. Ils n'étaient pas au courant des lignes directrices élaborées à l'intention des conducteurs parents et bénévoles. Bien que nous ne voulions pas dissuader les conducteurs bénévoles de fournir leur aide, nous incitons le ministère à fournir aux conducteurs les lignes directrices et un exemplaire de la directive 701 (directive sur la protection des élèves).

**Recommandations**

**3.315** Nous avons recommandé que le ministère veille à ce que la directive 701 soit remise à tous les conducteurs parents ou bénévoles.

**3.316** Nous avons recommandé que le ministère veille à ce que les lignes directrices élaborées par le ministère soient remises à tous les conducteurs parents ou bénévoles.

**Réponse du ministère**

**3.317** *Un mécanisme sera établi pour faire en sorte que les parents et les bénévoles connaissent la directive 701.*

**3.318** *Des lignes directrices pour les conducteurs parents ou bénévoles seront comprises dans la directive officielle portant sur l'utilisation des véhicules pour les activités des conseils étudiants, dont la publication est prévue durant l'année scolaire 2001-2002. [Traduction.]*