



Gouvernement du Québec

**rapport
de la
commission d'enquête
sur le
transport scolaire**

mars 1968

rapport
de la
commission d'enquête
sur le
transport scolaire



Gouvernement du Québec

rapport
de la
commission d'enquête
sur le
transport scolaire

mars 1968

**Personnel de la
Commission d'enquête
sur le transport scolaire**

COMMISSAIRES

LOÏS LACHAPELLE, *président*

ARTHUR BARRÉ

ROBERT MARTIN*

J.-ANTONIO PELLETIER, C.R.

J. EDWARD PERRY

CYRILLE POMERLEAU, M.D.

OLIVIER TREMBLAY

CONSEILLER JURIDIQUE

J.-ANTONIO PELLETIER, C.R.

SECRÉTAIRE

OLIVIER TREMBLAY

SECRÉTAIRES-ADJOINTS

PAUL-A. BLOUIN

ANDRÉ-G. SAVARD

DIRECTEUR DE LA RECHERCHE

GUY GAUTHIER

*Ce commissaire a présenté un rapport minoritaire inséré à la suite du présent rapport.

À SON EXCELLENCE
LE LIEUTENANT-GOUVERNEUR EN CONSEIL
DE LA PROVINCE DE QUÉBEC

La Commission d'enquête sur le transport scolaire a l'honneur de présenter son rapport à votre Excellence.

Conformément au mandat de la Commission, ce rapport porte sur la sécurité et la santé de la population étudiante en matière de transport scolaire et sur la réglementation de l'usage des autobus scolaires durant les périodes qui ne correspondent pas à l'horaire régulier des écoles.

Le présent rapport est complété par un volume annexe qui traite des normes minima de construction des autobus d'écoliers employés pour le transport scolaire.

Que votre Excellence veuille bien agréer ce rapport qui lui est respectueusement soumis.
Le président,

LOÏS LACHAPELLE.

Mars 1968.

ARRÊTÉ EN CONSEIL
CHAMBRE DU CONSEIL EXÉCUTIF

Numéro 95

Québec, le 19 janvier 1967.

PRÉSENT :

Le lieutenant-gouverneur en conseil

CONCERNANT la création d'une commission
chargée d'enquêter sur le transport scolaire.

ATTENDU QUE le 7 octobre 1966, vers les huit heures p.m., une collision est survenue à une traverse à niveau, à Dorion, entre un autobus scolaire et un convoi du Canadien National ;

ATTENDU QUE cet accident tragique a causé la mort d'une vingtaine d'élèves d'âge scolaire ;

ATTENDU QU'il y a lieu de constituer une commission pour enquêter sur certains aspects touchant le transport scolaire.

IL EST ORDONNÉ EN CONSÉQUENCE sur la proposition du ministre de l'éducation :

- 1) QUE sous l'autorité de la Loi des commissions d'enquête (Statuts refondus 1964, chapitre 11) une commission soit instituée pour enquêter sur la sécurité et la santé des élèves en matière de transport scolaire ainsi que sur la réglementation de l'usage des autobus scolaires durant les périodes qui ne correspondent pas à l'horaire régulier des écoles ;
- 2) QUE cette commission soit tenue de procéder avec diligence dès sa formation et de faire rapport au plus tard le 31 mars 1967 ;
- 3) QUE cette commission soit constituée des membres suivants :
Monsieur Loïs Lachapelle, directeur du transport à la Commission scolaire régionale Lanaudière et président de l'Association des directeurs de services de transport scolaire ;

Monsieur J. Edward Perry, directeur général, Eastern Townships Regional School Board ;

Monsieur Robert Martin, conseiller technique au ministère des transports et communications ;

Inspecteur Yvan Aubin, assistant divisionnaire chargé de la circulation pour la division de Montréal ;

Monsieur Cyrille Pomerleau, M.D., directeur, Unité sanitaire de Lévis;

Monsieur Olivier Tremblay, chef de la division de la carte scolaire à la Direction générale de l'organisation scolaire ;

Me J.-Antonio Pelletier, C.R., directeur du Service juridique du ministère de l'éducation ;

4) QUE monsieur Loïs Lachapelle agisse comme président, monsieur Olivier Tremblay, comme secrétaire et Me J.-Antonio Pelletier, comme conseiller juridique.

LE GREFFIER DU CONSEIL EXÉCUTIF
(signé) Jacques Prémont.

ARRÊTÉ EN CONSEIL
CHAMBRE DU CONSEIL EXÉCUTIF

Numéro 613

Québec, le 15 mars 1967.

PRÉSENT :

Le lieutenant-gouverneur en conseil
CONCERNANT la commission d'enquête
sur le transport scolaire.

ATTENDU QU'en vertu de l'arrêté en conseil numéroté 95, du 19 janvier 1967, une commission d'enquête a été instituée pour enquêter sur la sécurité et la santé des élèves en matière de transport scolaire ainsi que sur la réglementation de l'usage des autobus scolaires durant les périodes qui ne correspondent pas à l'horaire régulier des écoles, et que Messieurs Loïs Lachapelle, J. Edward Perry, Robert Martin, Yvan Aubin, Cyrille Pomerleau, m.d., Olivier Tremblay et Me J.-Antonio Pelletier, c.r., ont été nommés pour faire partie de cette commission ;

ATTENDU QUE monsieur Yvan Aubin, étant en charge de la circulation à Montréal pour l'EXPO 67, n'a pas le temps voulu pour participer activement aux travaux de la commission et, de ce fait, il a donné sa démission dans sa lettre du 22 février 1967 ;

ATTENDU QU'il y a lieu de nommer un remplaçant à monsieur Yvan Aubin.

IL EST ORDONNÉ EN CONSÉQUENCE sur la proposition du ministre de l'éducation :

QUE monsieur Arthur Barré, domicilié à 2830, rue Le Noblet, à Ste-Foy, Québec, sergent d'état-major en charge de l'escouade de la circulation, division de Québec, de la Sûreté Provinciale, soit nommé membre de la commission chargée d'enquêter sur le transport scolaire, en remplacement de monsieur Yvan Aubin, démissionnaire.

LE GREFFIER DU CONSEIL EXÉCUTIF
(signé) Jacques Prémont.

ARRÊTÉ EN CONSEIL
CHAMBRE DU CONSEIL EXÉCUTIF

Numéro 614

Québec, le 15 mars 1967.

PRÉSENT :

Le lieutenant-gouverneur en conseil
CONCERNANT la prolongation du mandat de
la commission chargée d'enquêter sur le
transport scolaire.

ATTENDU QU'en vertu de l'arrêté en conseil numéro 95, du 19 janvier 1967, une commission d'enquête a été instituée pour enquêter sur la sécurité et la santé des élèves en matière de transport scolaire ainsi que sur la réglementation de l'usage des autobus scolaires durant les périodes qui ne correspondent pas à l'horaire régulier des écoles ;

ATTENDU QU'en vertu dudit arrêté en conseil, cette commission d'enquête doit faire rapport au plus tard le 31 mars 1967 ;

ATTENDU QU'il y a lieu que cette commission d'enquête soit aussi chargée d'étudier et d'enquêter sur l'aspect administratif touchant les matières faisant l'objet du mandat actuel de la commission ;

ATTENDU QUE le travail confié à cette commission est tellement considérable qu'il lui est impossible de produire son rapport à la date précitée, malgré toute la diligence possible ;

ATTENDU QUE pour permettre à ladite commission de mener à bien et efficacement les tâches qui lui ont été confiées, il est nécessaire de prolonger son mandat jusqu'au 31 octobre 1967 ;

IL EST ORDONNÉ EN CONSÉQUENCE sur la proposition du ministre de l'éducation :

QUE la commission chargée d'enquêter sur le transport scolaire, instituée par l'arrêté en conseil numéro 95, du 19 janvier 1967, soit aussi chargée d'étudier

et d'enquêter sur l'aspect administratif touchant la sécurité et la santé des élèves en matière de transport scolaire ainsi que la réglementation de l'usage des autobus scolaires durant les périodes qui ne correspondent pas à l'horaire régulier des écoles et que son mandat soit prolongé jusqu'au 31 octobre 1967.

LE GREFFIER DU CONSEIL EXÉCUTIF
(signé) Jacques Prémont.

ARRÊTÉ EN CONSEIL
CHAMBRE DU CONSEIL EXÉCUTIF

Numéro 3113

Québec, le 15 novembre 1967.

PRÉSENT :

Le lieutenant-gouverneur en conseil
CONCERNANT la prolongation du mandat de
la commission chargée d'enquêter sur le
transport scolaire.

ATTENDU QU'en vertu de l'arrêté en conseil numéro 95, du 19 janvier 1967, une commission d'enquête a été instituée pour enquêter sur la sécurité et la santé des élèves en matière de transport scolaire ainsi que sur la réglementation de l'usage des autobus scolaires durant les périodes ne correspondant pas à l'horaire régulier des écoles et devant faire rapport au plus tard le 31 mars 1967 ;

ATTENDU QU'en vertu de l'arrêté en conseil numéro 614, du 15 mars 1967, le mandat de ladite commission d'enquête a été élargi pour comprendre aussi l'aspect administratif touchant les matières faisant l'objet du mandat original, et a été prolongé jusqu'au 31 octobre 1967 ;

ATTENDU QUE le travail confié à cette commission est tellement considérable qu'il lui est impossible de produire son rapport dans les délais déjà autorisés malgré toute la diligence possible ;

ATTENDU QUE pour permettre à ladite commission de mener à bien et efficacement les tâches qui lui ont été confiées, il est nécessaire de prolonger son mandat jusqu'au 31 mars 1968.

IL EST ORDONNÉ EN CONSÉQUENCE sur la proposition du ministre de l'éducation :

1) QUE le mandat de la commission d'enquête sur le transport scolaire instituée par l'arrêté en conseil numéro 95, du 19 janvier 1967, et qui a été prolongé

jusqu'au 31 octobre 1967 par l'arrêté en conseil numéro 614, du 15 mars 1967, soit de nouveau prolongé jusqu'au 31 mars 1968 ;

2) QUE le paragraphe *a)* de l'article 1) de l'arrêté en conseil numéro 743, du 29 mars 1967, soit modifié en augmentant de \$800 la rémunération additionnelle maximum du secrétaire adjoint.

LE GREFFIER DU CONSEIL EXÉCUTIF
(signé) Jacques Prémont.

AVANT-PROPOS

La production du présent rapport fut rendue possible grâce à un travail long et ardu échelonné sur une période d'environ quinze mois.

Parmi les principaux travaux de la Commission qui ont contribué directement aux résultats de l'enquête, il faut mentionner, en tout premier lieu, les voyages d'information entrepris par la Commission à travers la province et complétés par des visites des plus profitables dans quelques états américains. Il faut ajouter à ceci deux semaines d'audiences publiques tenues à Québec et Montréal et complétées par une trentaine de séances de discussions à huis clos, avec des experts. Nous avons également tenu une quarantaine de séances plénières de délibérations à huis clos, en plus de plusieurs travaux individuels effectués par chacun des commissaires et par les membres de l'équipe de recherche. Enfin, les quelque quarante mémoires soumis à la Commission, dont on retrouvera la liste complète en appendice, représentaient avec la recherche bibliographique, des sources précieuses de renseignements.

Nous aimerions donc remercier d'une façon particulière les personnes qui ont travaillé à la production des différents mémoires qui nous furent soumis. Nous voudrions, de plus, assurer de notre gratitude toutes les personnes qui ont participé de près ou de loin à notre travail.

Au terme de leur recherche, les commissaires à l'unanimité, sauf un, sont d'avis que le champ de l'enquête tel que décrit par son mandat a été entièrement couvert.

Cependant, il est nécessaire d'ajouter que le rapport de la Commission d'enquête comprend aussi les remarques du commissaire dissident. Ce commissaire ayant la liberté de faire valoir son point de vue, il est essentiel que certaines précisions soient apportées à ce sujet. L'interprétation du mandat de la Commission a été unanime sauf sur un point donné, celui de l'aspect administratif.

En effet, la Commission considère qu'elle était mandatée pour enquêter sur tous les aspects touchant la sécurité et la santé des élèves, incluant, dans son champ d'étude, la dimension administrative. Toutefois, ce dernier aspect n'en demeure pas moins une dimension que la Commission d'enquête se devait de considérer au même titre que les autres.

Tout en lui accordant l'importance qui lui revient, il ne s'agissait aucunement d'étudier l'administration du transport scolaire comme telle, mais seulement en tant qu'élément pouvant influencer ou modifier, en matière de transport scolaire, la santé et la sécurité des élèves. Par ailleurs, le commissaire dissident est d'avis qu'il aurait fallu poursuivre les conclusions de cette enquête, de manière à pouvoir suggérer l'organisme qui serait en mesure d'avoir pleine et entière juridiction sur le transport scolaire, tout en prétendant demeurer dans les limites du mandat de la Commission d'enquête.

Or, la solution proposée par ce commissaire sur ce point n'est pas nécessairement la seule valable qui aurait pu être envisagée.

De plus, les autres commissaires, étant d'avis que le mandat de la Commission d'enquête ne pouvait aller au-delà de ce qui fait l'objet du présent rapport, considèrent qu'ils n'étaient pas mandatés, d'une part, pour étudier et réfuter les arguments employés par ce commissaire et, d'autre part, pour étudier toute autre solution possible qui aurait pu conduire la Commission d'enquête à faire des recommandations autres que celles contenues dans le présent rapport.

Introduction générale

1. D'une façon générale, la Commission croit qu'il est de toute première importance d'identifier le plus précisément possible l'objet même de cette enquête ainsi que tous les aspects qui lui sont apparus pertinents dans les circonstances. Normalement, il pourrait sembler tout à fait inopportun d'insister outre mesure sur l'identification et la définition du sujet même de l'enquête, surtout lorsque ce sujet, le transport scolaire, paraît ne présenter aucune ambiguïté quant à sa nature. Cependant, dans le cas présent, à la lumière des difficultés rencontrées par la Commission, des explications s'avèrent nécessaires, afin de bien situer, d'abord l'envergure du problème d'une façon globale et, ensuite, de délimiter de la façon la plus claire possible le champ de l'enquête en matière du transport scolaire.

2. Pour réussir à bien dégager les éléments essentiels de cette enquête et permettre ainsi au lecteur de ce rapport de mieux comprendre les objectifs de l'enquête, la Commission croit qu'il est nécessaire de situer le transport scolaire dans sa perspective historique et de dégager les principaux éléments du contexte actuel. Par la suite, l'étude des mots-clefs du mandat permettra de définir l'essence même du rapport et d'en dégager les grandes lignes.

APERÇU GÉNÉRAL

3. Comme on a pu le constater à la lecture des arrêtés en conseil explicitant le mandat de cette Commission, certains événements particuliers semblent avoir incité le ministre de l'éducation à proposer la présente enquête. Quoiqu'il soit très difficile de vouloir interpréter exactement l'esprit du législateur, il est cependant légitime de croire que la création d'une Commission d'enquête sur le transport scolaire répondait à l'urgence de la situation et avait pour objectif principal d'éclaircir rapidement la conjoncture régnant en matière de sécurité et de santé dans le transport scolaire.

4. D'autre part, il est permis de croire que l'enquête de la présente Commission devait, pour en arriver à des conclusions sérieuses, considérer le problème du transport scolaire dans son ensemble avant même de pouvoir s'attarder à l'étude de certains aspects particuliers. C'est d'ailleurs pourquoi on retrouvera dans les pages qui suivent certains éléments essentiels qui permettront de bien saisir toute l'envergure du problème, pris dans son sens large.

A. Historique

5. L'évolution du transport des étudiants dans la province est intimement liée aux nombreux changements du système d'éducation lui-même. Les commissaires n'ont pas l'intention de relater ici toutes les étapes par lesquelles a dû passer notre système d'éducation, mais ils croient cependant qu'il est très important d'expliquer au départ comment le transport scolaire s'est développé et de faire ressortir les principales difficultés rencontrées jusqu'à nos jours en matière de transport scolaire. En d'autres mots, la Commission veut simplement fournir au lecteur une vue d'ensemble lui permettant de mieux comprendre la place qu'a occupée le transport des étudiants depuis le début du siècle.

6. L'évolution du transport des étudiants dans le Québec est intimement liée à la réforme scolaire, en vue de réaliser les objectifs poursuivis en éducation. Dans son premier tome, le rapport de la Commission royale d'enquête sur l'enseignement dans la province de Québec, énonce la triple fin du système d'enseignement en ces termes :

« Dans les sociétés modernes, le système d'éducation poursuit une triple fin : donner à chacun la possibilité de s'instruire ; rendre accessibles à chacun les études les mieux adaptées à ses aptitudes et à ses goûts ; préparer l'individu à la vie en société. »¹

7. Le rapport poursuit en disant que ces objectifs soulèvent certains problèmes, dont deux moyens de les résoudre sont la centralisation des écoles et le transport scolaire :

« Puisque seules des écoles assez considérables peuvent utiliser économiquement un tel équipement, la centralisation des écoles et le transport des écoliers s'imposent. »²

8. Si l'on examine l'histoire du transport scolaire dans la province, on pourra s'apercevoir que ce type de transport s'est avéré un moyen indispensable d'atteindre certains objectifs poursuivis. Ainsi, même si d'autres moyens que le transport scolaire étaient possibles, il semble bien que les progrès qu'a connus le transport routier des personnes depuis une trentaine d'années et les avantages qu'il comportait ont permis de le préférer à d'autres moyens jugés moins satisfaisants. D'ailleurs un bref aperçu du développement d'un système de transport scolaire au tout début du siècle permet de constater les difficultés rencontrées alors, tout au moins par un secteur de la population du Québec.

a) Le début du siècle³

9. L'histoire du transport scolaire dans la province a commencé dans les écoles protestantes du Québec rural. Au début du siècle, vingt-cinq pour cent des écoles en question avaient des inscriptions de dix élèves ou moins. D'après les normes d'aujourd'hui, les conditions existant dans les écoles à cette époque étaient tout à fait insuffisantes. Il arrivait souvent que les écoles soient mal construites, mal éclairées et mal équipées, ce qui explique peut-être pourquoi on ne les ouvrait que quatre ou cinq mois par année.

10. En 1905, à Kinsey Falls, comté d'Arthabaska, la première centralisation scolaire devint une réalité. Celle-ci ne fut d'ailleurs possible qu'à la suite d'une longue bataille juridique. Les adversaires du projet voulaient empêcher la Commission scolaire concernée de réussir ce projet de centralisation. Il est intéressant de noter que parmi les arguments invoqués contre ce projet figuraient l'augmentation du fardeau financier qu'on imposait aux contribuables, les difficultés à disposer des écoles vides et enfin la nécessité d'établir un système de transport scolaire. Les premières subventions pour le transport scolaire furent accordées en 1923 et purent favoriser la centralisation scolaire chez les protestants.

11. Les arguments employés contre le transport scolaire furent nombreux et les prédictions que l'on fit étaient tragiques ; entre autres, les autobus s'enlise-

1. *Rapport de la Commission royale d'enquête sur l'enseignement dans la province de Québec*, 1963, Tome 1.

2. *Idem*, p. 77.

3. "Life in School" et "Across the Years", par le docteur W. P. Percival.

raient, la santé des enfants serait affectée et leur vie serait en danger. Il va sans dire que ces prédictions ne se réalisèrent pas, même si les premiers moyens de transport étaient primitifs, si on les compare à ceux d'aujourd'hui.

12. On a transporté un grand nombre d'élèves dans des voitures tirées par des chevaux. En hiver, ces voitures étaient recouvertes de caisses en bois et les plus confortables étaient dotées d'un poêle. Dans la majorité des cas, ces véhicules étaient fournis par des entrepreneurs et souvent la Commission scolaire mettait des couvertures à la disposition des élèves. D'ailleurs, à cette époque, les commissaires d'école pouvaient être bien plus préoccupés d'économiser que de voir à la sécurité et au bien-être des enfants transportés.

13. Au début du siècle, les Commissions scolaires à direction catholique n'avaient pas à faire face aux mêmes problèmes de décentralisation démographique que rencontraient les protestants. La population rurale était alors assez dense pour fournir un nombre suffisant d'élèves aux écoles élémentaires du temps et il n'était donc pas aussi nécessaire de transporter les élèves. Cependant, au fur et à mesure que s'intensifiait la migration des populations rurales vers la ville et au fur et à mesure que se perfectionnaient les moyens de transport en commun, certaines Commissions scolaires rurales fermèrent les écoles les plus éloignées et transportèrent les étudiants dans les localités voisines.

14. En plus de l'urbanisation et du développement des moyens de transport, plusieurs autres facteurs d'ordre sociologique et économique semblent avoir influencé l'évolution du transport scolaire chez les catholiques. La Commission d'enquête n'a pas l'intention de présenter une étude en profondeur des causes de cette évolution du transport scolaire. Qu'il suffise à cet effet de rappeler la place importante qu'occupait le régime du pensionnat dans notre milieu. Il serait évidemment intéressant de déterminer les causes qui ont pu inciter les intéressés à choisir entre deux moyens de rendre l'éducation accessible à tous, c'est-à-dire le régime du pensionnat et le transport scolaire.

b) Les dix dernières années

15. Le transport scolaire des dix dernières années a subi une évolution sans précédent, partout dans la province de Québec, tant chez les protestants que chez les catholiques. Au fait, l'amélioration considérable des moyens de transport en général a probablement permis, ou tout au moins aidé, les autorités à intensifier la centralisation scolaire, en utilisant de meilleurs véhicules automobiles. Si on se reporte aux années '40, on s'aperçoit que les autos-neige furent d'une grande utilité dans les chemins de campagne peu fréquentés, où l'on pouvait ainsi transporter à l'école certains élèves isolés. L'utilisation des autos-neige disparut cependant au fur et à mesure que l'on améliora l'entretien des chemins en hiver. La demande devenait de plus en plus pressante pour des moyens de transport modernes.

16. Afin de mieux comprendre le développement suivi par le transport scolaire chez les Commissions scolaires à direction catholique, entre les années 1953/54 et 1965/66, il faudrait pouvoir interpréter le plus correctement possible les données du tableau I. On devra, cependant, se limiter à des préoccupations purement historiques. Il s'agit en effet de voir la tendance suivie durant ces treize années par le phénomène du transport scolaire. La colonne présentant le nombre total d'élèves inscrits dans les Commissions scolaires à direction catholique nous fait bien voir la tendance de l'augmentation de la gent écolière depuis 1953. Alors que ce total d'élèves inscrits a pratiquement doublé entre 1953 et 1966, on remarque que le nombre d'élèves transportés en 1966 était de vingt fois supérieur à celui de 1953.

17. A partir de telles constatations il ne faut cependant pas sauter aux conclusions trop rapidement. En effet, si on examine plus attentivement la tendance suivie dans cette augmentation du nombre d'élèves transportés, on notera que ce n'est que vers la fin des années '50 que cette augmentation est devenue quasi-phénoménale. D'autre part, il nous est apparu nécessaire de déterminer l'importance relative du nombre d'élèves transportés par rapport au nombre total d'élèves inscrits. En 1965/66, ce pourcentage était de 35.5% comparativement à 3.1% qu'il était en 1953/54.

18. La première colonne du tableau I inclut les élèves de toutes les Commissions scolaires à direction catholique, y compris ceux des deux Commissions scolaires catholiques de Montréal (C.E.C.M.) et de Québec (C.E.C.Q.). Etant donné que ces deux Commissions scolaires n'organisent pas, à toute fin pratique, de transport scolaire, il nous a paru plus réaliste de calculer un deuxième pourcentage des élèves transportés, par rapport à une population scolaire susceptible de devenir la clientèle de ce transport. En effet, les élèves de la C.E.C.M. et de la C.E.C.Q. ne peuvent être comptés parmi les élèves susceptibles d'être transportés. Partout ailleurs dans la province, que ce soit dans les villes ou non, il existe un système de transport scolaire organisé. On peut donc voir que, selon l'aspect sous lequel on envisage cette question, l'importance relative des élèves transportés par rapport aux élèves inscrits peut varier en 1965/66 de 35.5% jusqu'à 44.3%.

19. On peut pour le moins conclure que le transport scolaire a augmenté dans la province d'une façon extraordinaire et les problèmes qui ont été rencontrés et ceux qui le seront ne sont que le résultat d'une telle situation. Aujourd'hui, la plupart des Commissions scolaires organisent et administrent un transport scolaire. Il suffit de savoir que quelques régionales transportent jusqu'à 10,000 étudiants chaque jour pour se rendre compte que les problèmes rencontrés par les protestants au début du siècle ont bien changé, tant au point de vue de leur nature qu'au point de vue de leur nombre.

TABLEAU I
COMMISSIONS SCOLAIRES À DIRECTION CATHOLIQUE
DU QUÉBEC
ÉVOLUTION DES INSCRIPTIONS ET DU NOMBRE D'ÉLÈVES
TRANSPORTÉS¹

| Année Scolaire | Province ¹ | Elèves Inscrits C.E.C.M. ² | | Elèves Transportés ¹ | Importance Relative | |
|-------------------|-----------------------|--|--------------|------------------------------------|------------------------|------------|
| | | + C.E.C.Q. 2 | (1 - 2) 3 | | 4 ÷ 1 % | 4 ÷ 3 % |
| | 1 | | | 4 | | |
| 1953-54 | 672,096 | 141,587 | 530,509 | 20,822 | 3.1 | 3.9 |
| 1954-55 | 718,781 | 149,557 | 569,224 | 24,971 | 3.5 | 4.4 |
| 1955-56 | 757,589 | 157,961 | 599,628 | 29,159 | 3.8 | 4.9 |
| 1956-57 | 791,318 | 164,662 | 626,656 | 39,492 | 5.0 | 6.3 |
| 1957-58 | 837,593 | 174,390 | 663,203 | 53,310 | 6.4 | 8.0 |
| 1958-59 | 883,775 | 183,945 | 699,830 | 76,329 | 8.6 | 10.9 |
| 1959-60 | 925,046 | 192,643 | 732,403 | 104,441 | 11.3 | 14.3 |
| 1960-61 | 975,557 | 203,254 | 772,303 | 143,843 | 14.7 | 18.6 |
| 1961-62 | 1,028,759 | 211,964 | 816,795 | 211,035 | 20.5 | 25.8 |
| 1962-63 | 1,076,942 | 220,051 | 856,891 | 257,729 | 23.9 | 30.1 |
| 1963-64 | 1,123,390 | 229,395 | 893,995 | 288,706 | 25.7 | 32.3 |
| 1964-65 | 1,172,188 | 235,845 | 936,343 | 309,455 | 26.4 | 33.0 |
| 1965-66 | 1,227,005 | 242,512 | 984,493 | 435,845 | 35.5 | 44.3 |

SOURCES: 1) *Transport scolaire*, rapport de la direction générale de la planification, ministère de l'éducation, mai 1967.

2) Les chiffres de cette colonne (2) incluent le nombre d'élèves inscrits à la Commission des écoles catholiques de Montréal (C.E.C.M.) et à la Commission des écoles catholiques de Québec (C.E.C.Q.) et nous ont été fournis par le service de l'informatique, ministère de l'éducation.

c) La tragédie de Dorion

20. En octobre 1966, plus précisément le sept octobre vers huit heures du soir, une collision est survenue à une traverse à niveau à Dorion, en banlieue de Montréal, entre un autobus scolaire et un train du Canadien National. Cet accident, qui représente maintenant un triste épisode de l'histoire du transport scolaire, a causé la mort d'au moins dix-neuf élèves d'âge scolaire, sur les lieux mêmes de l'accident et en a blessé plusieurs autres.

21. Cependant, fort curieusement, on pourrait affirmer que ce transport n'était pas du transport scolaire à proprement parler, bien qu'il en eut toutes les apparences, du moins à partir d'une interprétation légale des faits. D'une façon ou d'une autre, quelle que soit la légalité ou la non-légalité dudit voyage, il n'en demeure pas moins qu'un accident a eu lieu et que ses conséquences tragiques posent toute la question de l'utilisation des véhicules scolaires en dehors des périodes qui ne correspondent pas à l'horaire régulier des écoles.

B. Ambiance actuelle

22. Avant d'examiner en profondeur les différents aspects sous lesquels on se doit d'envisager l'objet même de l'enquête, nous croyons qu'il est indispensable que le lecteur prenne connaissance des principaux éléments du contexte actuel. On examinera donc rapidement la place qu'occupe actuellement le transport en général.

23. L'examen du tableau II, page 28, peut délimiter assez précisément l'importante place qu'occupe actuellement le transport des étudiants au cours des quatre dernières années. Ce tableau permet de constater que les véhicules utilisés pour du transport scolaire ont augmenté de plus de 4,000 en 1962 et 1967; évidemment, le nombre total de milles parcourus ainsi que le nombre d'enfants transportés augmentent au même rythme. Le nombre de véhicules utilisés et le nombre de milles parcourus doubleraient en quatre ans, le nombre d'élèves transportés, dans les Commissions scolaires à direction catholique, augmentait de 70 p. 100 et le coût total pour ce transport doublerait également.

24. L'interprétation du tableau II pourrait cependant prêter à confusion, si l'on voulait tenter toute extrapolation. En effet, il semble très dangereux de vouloir prédire l'allure que pourra avoir la courbe de l'évolution du transport scolaire dans la province. De plus, le tableau II ne présente pas les renseignements statistiques nécessaires pour permettre une analyse détaillée de la situation. Il faudrait, par exemple, connaître le nombre de véhicules utilisés par catégorie, plutôt que le nombre total de véhicules utilisés, incluant les automobiles privées, les taxis et tout autre véhicule automobile. On aura d'ailleurs l'occasion au tout début du rapport d'examiner plus en détails les difficultés et problèmes rencontrés par cette Commission d'enquête, dans son interprétation des statistiques disponibles. On verra également la complexité du système actuel des immatriculations et l'importance relative de chacune des classes de véhicules utilisés.

25. Cependant, avant de pousser plus loin cette analyse du phénomène « transport scolaire », afin d'en comprendre toute la complexité, il apparaît nécessaire, ici, de définir et de délimiter le plus exactement possible le champ de l'enquête de cette Commission.

TABLEAU II
TRANSPORT DES ÉLÈVES DES
COMMISSIONS SCOLAIRES À DIRECTION CATHOLIQUE*
TABLEAU COMPARATIF

| Année Scolaire | Véhicules utilisés | Milles par jour | Elèves transportés | Coût annuel |
|-------------------|-----------------------|--------------------|-----------------------|----------------|
| 1962-63 | 4,976 | 171,017 | 257,729 | \$16,224,000 |
| 1963-64 | 5,615 | 201,569 | 288,706 | \$18,933,000 |
| 1964-65 | 6,545 | 240,647 | 309,455 | \$24,827,000 |
| 1965-66 | 9,161 | 309,703 | 435,845 | \$32,460,000 |

*SOURCE: *Transport scolaire*, rapport de la direction générale de la planification, ministère de l'Éducation, 1966/67.

CHAMP DE L'ENQUÊTE

26. La première section de cette introduction avait pour but principal de dégager le contexte entourant la création de la Commission d'enquête par une description de certaines situations de fait, dont ne fait pas mention l'arrêté en conseil numéro 95, 1967. Il est maintenant nécessaire d'examiner en détail le champ de la présente enquête et la mise en scène qui précède devrait permettre au lecteur de percevoir les difficultés inhérentes au mandat de notre enquête.

A. Les termes du mandat

27. Pour interpréter un mandat, il est bon de définir les concepts clefs sur lesquels portent réellement le mandat. Il arrive cependant que cette méthode peut conduire à une interprétation plutôt restrictive du mandat. C'est donc avec prudence et à la suite de longues séances de délibérations que la Commission d'enquête a défini le champ que devait couvrir cette enquête.

28. A la lecture des arrêtés en conseil, numéros 95 et 614, de l'année 1967, on peut constater que l'enquête de la Commission porte sur deux points précis : d'une part, les commissaires ont mission d'enquêter sur « la *sécurité* et la *santé* des élèves en matière de transport scolaire » et, d'autre part, il leur faut étudier la « réglementation de l'usage des autobus scolaires durant les périodes ne correspondant pas à l'horaire régulier des écoles ». L'arrêté en conseil, numéro 614, 1967, ne fait que clarifier le premier arrêté en conseil et stipule que l'aspect administratif touchant les matières faisant l'objet du premier mandat devrait être inclus dans l'étude.

a) Le transport scolaire

29. Le transport scolaire en tant que système représente le champ de l'enquête ; en effet, il s'agit pour la Commission de déterminer et d'assurer la sécurité et la santé d'une certaine partie de la population, les élèves, pourvu que ces derniers utilisent un système de transport dans le cadre de leurs activités scolaires. De ce concept, on peut affirmer qu'un transport, servant à des fins scolaires, devra faire l'objet de l'enquête en autant qu'on puisse le rattacher aux deux aspects sécurité et santé des personnes transportées. On peut donc voir la nécessité de définir certains termes, afin d'éviter toute ambiguïté et toute tergiversation inutiles.

30. Il faudrait tout d'abord que le terme « élève » soit compris, dans l'optique de cette enquête, dans son sens large. On comprend ici qu'il s'agit d'une popu-

lation jeune qui fréquente les institutions d'enseignement de la province. D'ailleurs, l'enquête ne porte pas sur tous les élèves, mais spécifiquement sur ceux qui sont transportés ou qui sont la clientèle du transport scolaire. A titre d'exemple, en 1965/66, il y avait environ 400,000 élèves transportés sur une population globale, dans les écoles publiques, des 1,200,000, tel que démontré au tableau 1, page 27.

31. D'une façon ou d'une autre, la population étudiante, donc les élèves, intéressent cette Commission d'enquête uniquement en fonction des relations directes ou indirectes qui peuvent exister entre sa propre sécurité et sa santé et le système de transport qu'elle utilise.

32. On peut définir le « transport scolaire » comme : « tout déplacement d'élèves au moyen de véhicules automobiles attachés au service d'un organisme scolaire ». Cependant, on risquerait de faire fausse route en donnant trop d'importance au qualificatif « scolaire » du mot « transport ». Le terme « scolaire » n'a d'importance qu'en ce qu'il détermine un champ d'analyse à l'intérieur duquel la Commission doit se pencher davantage, pour analyser les variables qui sont en relation avec la sécurité et la santé des élèves. Notre préoccupation ne sera pas de rendre ce transport plus ou moins scolaire, mais plutôt de le rendre plus sécuritaire et salubre.

33. De plus, on ne voit pas comment, par exemple, un transport plus sécuritaire et salubre viendrait menacer les objectifs de l'éducation, à moins que les objectifs d'un transport qui se veut sécuritaire et salubre soient opposés aux objectifs de l'éducation, ce qui semble peu probable. La différence entre le transport scolaire et le transport en général ne nous semble pas importante au niveau de la détermination des facteurs susceptibles d'influencer la sécurité et la santé de la clientèle du transport. Autrement dit, l'ensemble des facteurs qui agit sur la sécurité et la santé de la clientèle du transport scolaire sont identiques, à peu de choses près, à ceux qui agissent sur le transport des personnes en général.

34. A partir de la précédente interprétation de l'expression « transport scolaire », on réalise que la différence essentielle entre le transport en commun et le transport scolaire se situe, non pas au niveau de l'activité même du transport, mais bien au niveau des raisons qui motivent la clientèle à utiliser le transport en vue d'une activité scolaire. C'est au niveau de l'activité même du transport et des éléments qui permettent cette activité ou qui sont eux-mêmes en action qu'il faut aller chercher les variables ou facteurs qui influencent la sécurité et la santé des élèves transportés.

b) La sécurité et la santé

35. La santé et la sécurité s'avèrent deux états d'une population donnée sur lesquels porte l'enquête. Le domaine du transport limite nos définitions de sécurité et de santé : on étudie la sécurité et la santé en matière de transport et non

la sécurité en général. La sécurité se définit en fonction d'une relation entre l'homme et le milieu environnant, c'est-à-dire pour nous le transport. Les facteurs qui agissent sur la sécurité sont à la fois d'ordre matériel et humain. Le degré de sécurité s'exprime par une probabilité objective de coups ou de blessures. Ce degré de sécurité sera d'autant plus élevé que la probabilité de coups ou de blessures sera faible. Ainsi, afin de diminuer cette probabilité, on prendra diverses mesures de sécurité, telles que : vérifications périodiques de l'état des véhicules ou contrôles des qualifications et aptitudes des chauffeurs.

36. La définition la plus acceptée de la santé semble être celle de l'organisation mondiale de la santé qui se lit comme suit :

« La santé est un état complet de bien-être physique, mental, social et ne signifie pas seulement l'absence de maladie. »

Au fait, on pourrait distinguer une dimension physique et psychologique de la santé. A propos de la dimension psychologique de la santé, il semble que peu de spécialistes se soient penchés sur ce problème en rapport avec le transport scolaire ; en d'autres mots, il y a à ce sujet un manque d'information. Les recherches entreprises portent davantage sur la fatigue imputable au transport et sur le rendement scolaire. Or, la fatigue ramène le débat à la dimension physique de la santé et non à sa dimension psychologique.

37. Mais, parce que la santé réfère essentiellement au bon fonctionnement de l'organisme qui permet un état de bien-être physique et psychologique et, parce que la sécurité exprime une relation de l'homme avec son milieu, il ne faudra pas se surprendre si on attache plus d'importance à la sécurité. Les relations milieu-sécurité sont très nombreuses et souvent explicites ; par contre, les relations milieu-santé, toujours à l'intérieur du transport scolaire, sont moins explicites.

c) Les facteurs à considérer

38. Une population spécifique comme la gent écolière pourra jouir d'un état sécuritaire et salubre, dans un milieu aussi spécial que le transport par véhicules automobiles, si les facteurs ou les causes qui peuvent affecter ces deux états sont d'abord connus et ensuite contrôlés, dans la mesure du possible. Il apparaît assez évident que la sécurité et la santé des élèves sont deux objectifs que l'on doit essayer d'atteindre ou vers lesquels on tend. Mais il est également certain que, par les moyens mêmes dont on dispose pour atteindre ces objectifs et par la nature même de ces deux états que l'on a définis dans les paragraphes précédents, la sécurité ou la santé sont deux objectifs vers lesquels on tend, mais qu'on ne pourra jamais atteindre d'une façon absolue. Il faut donc s'assurer que les probabilités de coups ou blessures ainsi que les probabilités d'exposition à des conditions malsaines ou insalubres soient maintenues au niveau le plus bas possible dans le milieu concerné, le transport scolaire.

39. Parmi les principaux facteurs qui pourraient affecter la santé des élèves, on pense surtout aux conditions d'opération des véhicules et à la santé des personnes le plus souvent en contact avec les élèves. Un véhicule, dont la ventilation serait défectueuse ou dont le chauffeur serait atteint d'une maladie contagieuse, constituerait une menace à la santé des élèves transportés. Outre ces facteurs évidents, on constate que les facteurs affectant la santé des élèves sont approximativement les mêmes qui, directement ou non, affectent la sécurité des élèves. Ainsi, les lois et règlements en vigueur, l'équipement, les chauffeurs, les élèves, l'opération, les normes d'opération et l'organisation de ce transport constituent autant de facteurs qui influent sur la sécurité des élèves.

B. Cadre d'analyse

40. La Commission d'enquête aurait pu choisir de traiter de la sécurité et de la santé des élèves en matière de transport scolaire de plusieurs façons différentes. Cependant, la façon qui lui est apparue la plus appropriée consiste à grouper tous les facteurs en cause, pouvant influencer directement ou indirectement la sécurité et la santé des élèves, selon trois ordres : les facteurs d'ordre **humain**, ceux d'ordre **matériel** et ceux d'ordre **opérationnel**.

a) Facteurs humains

41. Ce groupe de facteurs, aux yeux de la Commission, inclut toutes les personnes directement ou indirectement liées au système du transport scolaire et qui, du fait même qu'elles sont des humains, pourraient causer, intentionnellement ou non, des situations insécuritaires et/ou insalubres. On inclut, en tout premier lieu, dans ce groupe les élèves eux-mêmes qui, par leur degré de maturité plutôt faible par rapport aux adultes, sont ou peuvent être la cause première de situations dangereuses et insalubres. Evidemment, les chauffeurs des véhicules automobiles utilisés pour le transport scolaire sont directement concernés lorsqu'il s'agit d'assurer la sécurité et la santé au niveau des opérations. Enfin, il convient de considérer un certain nombre d'autres personnes, comme les entrepreneurs, les autorités scolaires et les parents, qui ont sûrement un rôle très important à jouer lorsqu'il s'agit de sécurité et de santé.

b) Facteurs matériels

42. Il est reconnu que, parmi les principales causes pouvant expliquer les accidents dans le domaine de la circulation routière, les défauts de l'équipement mécanique en général représentent une des causes de tels accidents. Pour ce qui est du transport scolaire, l'état des véhicules automobiles utilisés a fait l'objet d'une attention spéciale de cette Commission d'enquête. En même temps, nous nous sommes penchés sur l'état et la disponibilité de certains aménagements ou équipements pouvant faciliter les objectifs poursuivis, soit la sécurité et la santé des élèves.

c) Facteurs opérationnels

43. D'une façon générale, les facteurs opérationnels comprennent tous les règlements ou contrôles dont on dispose pour assurer la sécurité et la santé des élèves lorsqu'ils utilisent l'équipement nécessaire au transport scolaire. Ces facteurs sont rattachés d'une certaine façon aux activités de tous les jours des étudiants utilisant le transport scolaire.

d) Plan du rapport

44. Le tableau III qui suit peut permettre au lecteur de mieux saisir les interdépendances des quatre groupes ou sous-groupes de facteurs, que l'on entend traiter dans les chapitres qui suivent. Ce tableau ne fait que présenter schématiquement les principales parties du rapport, tout en faisant ressortir l'importance que peuvent avoir les contrôles. Ainsi les différents contrôles, législatifs, administratifs ou opérationnels, peuvent servir à atteindre l'objectif même de ce rapport : la **sécurité** et la **santé** des élèves transportés.

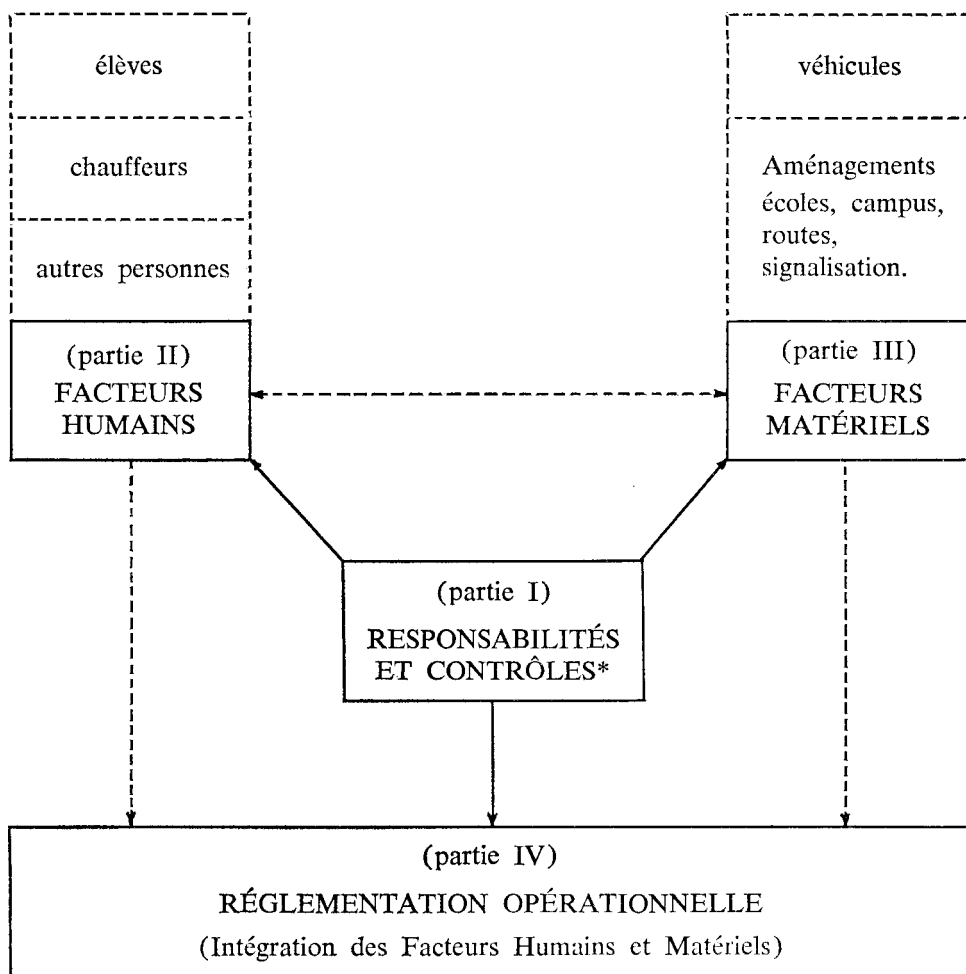
45. Il a semblé inutile d'identifier les facteurs humains, matériels ou relevant des opérations, sans concevoir un système quelconque de contrôle. Or, les contrôles disponibles doivent être exercés directement sur les facteurs ou causes mêmes pouvant influencer la sécurité et la santé des élèves. C'est ainsi qu'en contrôlant les facteurs humains et les facteurs matériels on contrôle par le fait même les interdépendances entre ces deux groupes de facteurs.

46. Il est donc apparu sensé à cette Commission d'enquête de diviser son rapport en quatre parties distinctes, ce qui, par ailleurs, ne signifie aucunement que le sujet de cette enquête puisse être disséqué en quatre parties n'ayant aucun lien entre elles. Ces quatre parties possèdent des liens étroits entre elles en tant qu'on considère l'objectif premier de ce rapport : assurer la **sécurité** et la **santé** des élèves dans le transport scolaire.

47. On traitera donc dans une première partie des problèmes et des responsabilités dans le domaine de la sécurité et de la santé dans le transport scolaire ; on passera ensuite aux facteurs humains et aux facteurs matériels dans les deuxième et troisième parties, pour terminer par une dernière partie qui intégrera certains aspects spéciaux de la sécurité et de la santé dans le transport au niveau des opérations. C'est d'ailleurs dans cette dernière partie qu'on traitera le deuxième aspect du mandat, l'utilisation des autobus scolaires en dehors des horaires réguliers de classe. Le plan général du rapport se résume ainsi :

- I — Problèmes et responsabilités.
- II — Influence des facteurs humains.
- III — Influence des facteurs matériels.
- IV — Réglementation opérationnelle.

TABLEAU III
SÉCURITÉ ET SANTÉ DANS LE TRANSPORT SCOLAIRE
 INTERDÉPENDANCE DES GROUPES DE FACTEURS
 ET LE SYSTÈME DE CONTRÔLE



*Contrôles:

1er niveau: Les Lois

2ème niveau: Les Règlements ou Directives

3ème niveau: La Surveillance des Opérations

PREMIÈRE PARTIE

Problèmes et responsabilités

48. Afin de concevoir et de recommander les réformes qui s'imposent ainsi que les moyens précis pour mener ces réformes à terme, il faut au préalable identifier les problèmes existants, les analyser et s'assurer que l'on possède toutes les données disponibles pour cerner le sujet. Le premier chapitre de ce rapport essaiera précisément de faire ressortir toute la complexité du sujet en fonction de notre mandat. On tentera donc de pousser plus loin l'examen de la situation actuelle, en présentant certaines informations de base indispensables, au départ, à la compréhension.

49. Par la suite, le chapitre suivant traitera des responsabilités en matière de sécurité et de santé dans le transport scolaire par rapport aux différents niveaux de contrôle. On abordera ainsi l'aspect du mandat que nous jugeons fondamental et partant le plus important, c'est-à-dire l'intégration et la coordination des divers moyens de contrôles disponibles, afin d'assurer la sécurité et la santé des élèves dans le transport scolaire. Nous croyons, en effet, qu'il est logique et nécessaire de traiter dès le début des problèmes, en ce qui touche les juridictions ou responsabilités fondamentales pouvant influencer directement les objectifs mêmes que nous avons pour tâche d'examiner : la sécurité et la santé des élèves en matière de transport scolaire.

CHAPITRE PREMIER

COMPLEXITÉ DU SUJET

50. Le développement phénoménal que l'on a pu constater durant les dix dernières années, en particulier dans le domaine du transport scolaire, pourrait expliquer à lui seul les difficultés rencontrées dans le contexte actuel par les personnes ou organismes directement ou indirectement concernés par ce secteur d'activité. La présente Commission d'enquête a d'ailleurs constaté dès le début de ses recherches que plusieurs éléments de ce contexte présentaient des indices sérieux du malaise qui prévaut présentement dans ce domaine. Les pages qui suivent exposeront quelques éléments d'information qu'il est essentiel de connaître pour bien comprendre la conjoncture actuelle et pour identifier les racines du présent malaise. On examinera, dans une première section, diverses constatations générales pour ensuite identifier, dans une deuxième section, deux des principales lacunes observées par la Commission d'enquête.

CONSTATATIONS GÉNÉRALES

51. Le système de transport scolaire, à cause de son évolution rapide, a rencontré des difficultés auxquelles ne correspondaient pas de solutions connues. Cette brusque évolution a occasionné une crise de croissance qui ne pouvait que susciter des problèmes. Parmi les problèmes qu'on a pu identifier, on trouve:

- A. l'état actuel des lois régissant le transport scolaire;
- B. l'attitude des organismes et des personnes concernées;
- C. enfin, l'imbroglio existant au niveau de l'identification des divers véhicules automobiles utilisés dans le transport scolaire.

A. L'état actuel des lois

52. L'importance des textes de loi ou des règlements et directives des ministères concernés apparaît évidente dans des domaines présentant des facettes aussi diverses et compliquées que ceux de la sécurité et de la santé dans le transport scolaire. On peut donc deviner au départ la diversité des sources concernant ces textes de loi ainsi que les problèmes qui peuvent en découler, étant donné les nombreux points de vue auxquels fait appel le sujet même de cette enquête. Pour se faire une idée de l'ampleur et de la diversité des problèmes, il s'agit de considérer les lois relatives au transport en général ainsi que celles régissant le transport scolaire proprement dit, de même que les lois ou règlements se rapportant à des sujets plus spécifiques, tels que la sécurité, la santé et les véhicules automobiles employés dans le transport scolaire.

53. Les textes de loi et les règlements ou directives qui présentent un certain intérêt pour cette enquête sont nombreux et se retrouvent en particulier dans les lois concernant divers ministères et organismes. Parmi ces ministères et organismes figurent les ministères des transports et communications, de la santé, de l'éducation ainsi que la Régie des transports.

54. En effet, la loi du ministère des transports et communications ainsi que celle de la Régie des transports permettent d'établir les juridictions en matière de transport. La loi du ministère des transports¹ spécifie, par exemple, que:

« le ministère des transports et communications est chargé de l'administration et de la direction du ministère des transports et communications

1. Voir l'appendice II, section IV, page 269.

et de l'application des lois ayant pour objets particuliers: 1) le transport routier dans la province; 2) l'application du Code de la route (chap. 231), sauf la surveillance de la circulation sur les routes et la poursuite des infractions à cette loi, qui relèvent du procureur général; »

55. D'autre part, la loi de la Régie des transports définit et détermine plus précisément les pouvoirs et prérogatives de cette Régie. L'organisme, qui relève du ministère des transports et communications, exerce un pouvoir général de surveillance et de contrôle des services de transport sous juridiction provinciale. L'article 33, de la loi de la Régie des transports¹, indique plus précisément les limites de la juridiction de la Régie des transports en matière de transport scolaire. Les pouvoirs accordés par la loi à la Régie des transports présentent un certain intérêt parce qu'ils permettent de mieux situer les juridictions et les responsabilités en matière de transport en général, et de transport routier en particulier.

56. Le Code de la route contient pour sa part de nombreux articles reliés directement à la sécurité des passagers dans un système de transport en commun; il contient aussi différents règlements spéciaux quant aux véhicules automobiles et à leur utilisation pour le transport scolaire. On est pas ailleurs justifié d'affirmer que ce texte de loi fut une des principales références juridiques de la Commission d'enquête du début à la fin de ses travaux.

57. Sur l'aspect de la santé, des textes de loi en rapport avec le mandat de la Commission semblent pratiquement inexistantes. Il existe certes quelques règlements provinciaux concernant la "prophylaxie des maladies contagieuses de l'homme" et la salubrité dans les endroits publics". De plus, une lettre circulaire² du ministère de la santé aux Commissions scolaires édicte des règlements concernant les examens pulmonaires annuels du personnel enseignant. Il n'existe, cependant, rien de spécifique au sujet de la protection de la santé des élèves utilisant le transport scolaire.

58. Enfin, un dernier groupe de textes de loi du ministère de l'éducation concernant le transport scolaire proprement dit vient compléter la liste des lois actuellement en vigueur. Parmi ce groupe, on note la loi du Département de l'instruction publique et la loi des subventions aux Commissions scolaires ainsi que les directives du ministère aux commissaires et syndics des écoles de la province de Québec. Il est intéressant de noter que les Commissions scolaires peuvent organiser le transport des élèves, mais n'y sont obligées en aucune façon³. Ce-

1. Voir l'appendice II, section IV, page 269.

2. Voir l'appendice II, section VI, page 271.

3. Loi de l'instruction publique, article 206, Appendice II, page 260.

Remarque: Tous les textes de loi, arrêtés en conseil, règlements et autres documents officiels relatifs au transport scolaire sont en appendice à la fin du rapport.

pendant, lorsque les Commissions scolaires organisent un tel transport, elles doivent assumer toute dépense nécessaire à cette fin.

59. Bref, dans certains cas, la diversité des textes de loi et les interprétations différentes qu'on en fait et, en d'autres cas, l'absence d'une législation ou d'une réglementation appropriée nous incitent fortement à croire qu'il y a lieu d'améliorer l'état actuel des lois. On pourra d'ailleurs s'en rendre compte, car plusieurs recommandations à venir impliquent des modifications aux lois existantes.

B. Personnes et organismes concernés

60. Dans la présente section, nous ferons d'abord un rapide tour d'horizon, afin d'identifier les problèmes de transport qui préoccupent les principaux organismes intéressés au transport scolaire. Par après, nous examinerons l'attitude de la population en général, dont celle des parents, face au phénomène de transport ainsi que la situation des entreprises de transport scolaire au Québec.

a) Tour d'horizon

61. Parmi les personnes et organismes les plus intéressés au transport scolaire, à l'exception du grand public et des parents, on peut mentionner les entrepreneurs de transport en commun, les transporteurs d'écoliers, le ministère des transports et communications et évidemment le ministère de l'éducation. Les entrepreneurs de transport en commun voient en fait d'un mauvais oeil le développement d'un système de transport scolaire dans les centres urbains, qui devient une menace à leur propre système. Les transporteurs d'écoliers, d'autre part, apprécient plus ou moins les pouvoirs qu'ont les Commissions scolaires sur eux et réclament une réduction de leur dépendance envers ces organismes. Par ailleurs, le ministère de l'éducation est préoccupé par le coût de plus en plus considérable de ce transport. Il a déjà entrepris des études et a pris différentes mesures pour réduire ce coût et augmenter la rationalité même de l'organisation du transport, tout en ne négligeant pas la sécurité et la santé des élèves. Enfin, le ministère des transports et communications exerce une surveillance de plus en plus étroite sur les qualifications des chauffeurs et sur la qualité des véhicules.

b) Attitude de la population

62. Tout le monde n'est pas satisfait de la façon dont s'effectue le transport des élèves et c'est là une chose normale, si on considère que ce transport s'avère un phénomène nouveau, qui a connu une brusque expansion au cours de la présente décennie. Quand l'insatisfaction n'a pas pour origine certaines modalités du transport, c'est qu'elle se confond, dans certains cas, à une interprétation idéologique du nouveau système d'éducation récemment mis de l'avant. Chacun sait que l'évolution du transport scolaire a été liée de très près aux changements apportés par la régionalisation scolaire ou à l'aménagement territorial des écoles;

ainsi, l'attitude d'une partie de la population face au transport est conditionnée par son attitude face à la régionalisation.

63. Par ailleurs, aucune recherche portant de façon spécifique sur le transport des élèves n'a jusqu'ici été entreprise. Comme résultat, les seules sources d'information qui nous permettent d'analyser l'attitude de la population proviennent du ministère de l'éducation.

64. Il arrive souvent que des personnes, ayant des remarques à faire sur l'éducation en général ou sur le transport scolaire, écrivent des articles dans les journaux ou fassent parvenir des lettres. Le ministère de l'éducation a colligé ainsi, d'août 1963 à novembre 1966, 5654 articles de journaux ou lettres de lecteurs. Cette précieuse source d'information nous a permis de constater, après analyse, que les principales plaintes relatives au transport avaient pour objet: la longueur excessive des trajets, le manque de transport le midi, le jeune âge des passagers, la sécurité des enfants, la mauvaise organisation des circuits et le coût élevé du transport. D'autres personnes invoquent comme arguments contre le transport scolaire le fait qu'il rallonge trop la journée des élèves, nuit à leur santé physique et/ou emprunte un réseau routier inadéquat.

65. Outre les articles de journaux et les lettres, nous avons retenu une question tirée d'un questionnaire soumis à un échantillonnage de la population par le Centre de recherche sur l'opinion publique⁴. L'enquête, effectuée à la demande du ministère de l'éducation, portait sur le système d'éducation en général; cependant, le transport scolaire fit l'objet d'une question qui se formulait comme suit:

« Le transport des étudiants au niveau secondaire par autobus scolaire ou public vous cause-t-il présentement beaucoup d'ennuis, moyennement peu ou pas du tout? »

4. Source: Enquête effectuée par C.R.O.P., ministère de l'éducation, 1966.

RÉPONSES

| Régions | beaucoup pas mal | peu, pas du tout | ne sais pas |
|----------------------------|---------------------|---------------------|----------------|
| Gaspésie | 26.8 | 48.3 | 14.9 |
| Côte Nord | 7.5 | 32.5 | 60.0 |
| Saguenay | 23.6 | 46.2 | 30.2 |
| Québec non-métropolitain | 39.8 | 40.2 | 20.0 |
| Québec métropolitain | 26.5 | 42.8 | 30.7 |
| Trois-Rivières (région) | 38.2 | 37.2 | 24.5 |
| Canton de l'Est | 36.3 | 39.1 | 24.6 |
| Sherbrooke métropolitain | 50.0 | 33.0 | 17.0 |
| Montréal non-métropolitain | 35.0 | 35.0 | 30.0 |
| Montréal métropolitain | 28.5 | 43.3 | 28.2 |
| Outaouais | 31.9 | 39.0 | 29.1 |
| Nord-Ouest (Abitibi) | 40.0 | 32.2 | 27.8 |
| TOTAL | 31.8 | 40.2 | 28.0 |

66. L'ensemble des réponses, dans le tableau précédent, indique que la proportion de population qui a peu ou pas d'ennuis avec le transport scolaire est supérieure à celle qui en a beaucoup ou pas mal. Il est de plus intéressant de noter les variations entre les différentes régions.

c) Situation des entreprises de transport

67. Dans ce qui suit, nous voulons donner au lecteur un aperçu général de la situation des entrepreneurs de transport écolier et mettre en évidence une particularité de notre système de transport scolaire: le grand nombre de petits entrepreneurs et l'instabilité que ce phénomène favorise.

1 — Situation au Québec et ailleurs

68. Au Québec, dans 85% des cas, le transport des écoliers se fait dans des autobus qui sont la propriété de transporteurs privés. Autrement dit, 85% des véhicules appartiennent aux entrepreneurs, ayant un contrat avec une Commission scolaire. Les Commissions scolaires possèdent l'autre 15% du nombre de véhicules. Le graphique I donnera une meilleure idée de l'importance et du nombre de ces entrepreneurs.

69. D'autre part, si au Québec on préfère laisser le transport écolier dans les mains de l'entreprise privée, il semble par contre curieux de noter qu'aux Etats-Unis, pays où l'entreprise privée a droit de cité, on remarque une nette tendance vers une appropriation par le secteur public des véhicules scolaires. Aux Etats-Unis, on estime à 24%, en 1961, la proportion des véhicules appartenant à l'entreprise privée. Il pourrait y avoir une relation entre ce mode de propriété et la conception américaine du transport scolaire, conception qui considère le transport comme une partie intégrante du système d'éducation: une telle conception se traduit plus facilement dans la réalité quand l'école exerce directement son contrôle à tous les égards sur les véhicules et les chauffeurs, toujours selon les mêmes auteurs⁵.

2 — *Un problème majeur: l'instabilité des entreprises*

70. La répartition de la population scolaire et la faible densité de la clientèle scolaire en certains endroits, le grand nombre des entreprises de transport, de même que certaines formalités du contrat entre la Commission scolaire et l'entrepreneur constituent autant de facteurs d'instabilité de l'entreprise comme telle, instabilité qui éventuellement affecte directement la qualité du transport. Ce n'est pas tout de transporter des élèves, il faut que ce transport se fasse dans des conditions convenables et favorables à la sécurité et la santé des élèves. Une entreprise qui se voit ou qui se croit dans une position d'instabilité sera probablement peu intéressée à investir afin d'améliorer la qualité de son service. Or, il faut noter que les contrats de transport sont souvent accordés pour une période de un ou deux ans; ce facteur, joint à la faible clientèle à desservir, met l'entrepreneur dans une position d'incertitude.

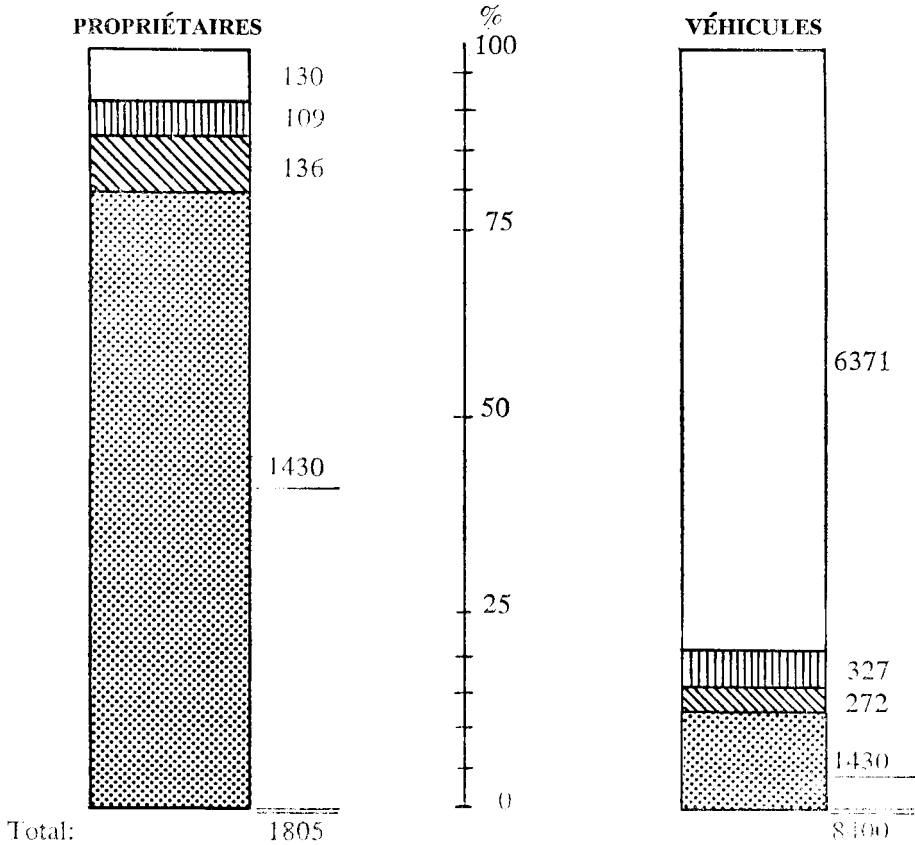
71. Il est aussi important de réaliser que la majorité (60%) des territoires des Commissions scolaires locales comportent une faible clientèle, soit moins de trois cents (300) élèves à la maternelle, à l'élémentaire et au secondaire⁶. Selon les exigences qu'implique un transport scolaire sain et sécuritaire, il nous apparaît évident que l'une des principales causes des difficultés se situe au niveau même des possibilités offertes à l'entrepreneur sérieux, afin de lui garantir une certaine stabilité et, partant, de lui permettre de faire les investissements nécessaires pour rencontrer les exigences demandées.

72. Nous avons pu constater que quatre-vingts pour cent (80%) des entrepreneurs n'étaient propriétaires que d'un seul véhicule automobile, soit 1430 sur 1805, comme l'indique le graphique I. On peut donc remettre en question la viabilité d'une petite entreprise, à laquelle on n'offre aucune garantie à long

5. Voir Roe, William-H., *School Business Management* McGraw-Hill, Series in Education, chap. XII, pp. 230-231.

6. *La Revue Scolaire* (organe officiel de la Fédération des Commissions scolaires catholiques du Québec), mai 1967, page 12 — N.B. statistiques valables pour le secteur catholique.

GRAPHIQUE I
NOMBRE D'AUTOBUS PAR PROPRIÉTAIRE



Explications

a) le graphique indique que:

- 1) 130 propriétaires possèdent 6371 véhicules dans la catégorie des propriétaires qui possèdent 4 autobus ou plus;
- 2) 109 propriétaires possèdent 3 véhicules ($109 \times 3 = 327$);
- 3) 136 propriétaires possèdent 2 véhicules ($136 \times 2 = 272$);
- 4) 1430 propriétaires possèdent 1 seul véhicule.

b) La colonne centrale indique le pourcentage tant des propriétaires que des véhicules.

Moyenne

1805 entrepreneurs pour 8,400 autobus
ou **4.0 autobus par entrepreneur.**

SOURCE: statistiques fournies par l'Association des Propriétaires d'Autobus du Québec.

terme pour ses investissements, mais dont on exige une qualité de service qu'elle ne peut offrir sans quelques risques.

C. L'Immatriculation des véhicules

73. Etant donné le système actuel d'immatriculation des nombreux types de véhicules automobiles utilisés dans le transport en commun et dans le transport scolaire en particulier, on a cru essentiel d'expliquer ici les différents symboles auxquels on devra référer assez fréquemment tout au long du rapport. Ainsi, à partir des plaques d'immatriculation comme critère de distinction, on peut établir: a) une classification des véhicules et b) l'importance relative de chacune des classes.

a) Classification des véhicules

74. Les véhicules automobiles susceptibles de transporter des étudiants sont ceux dont l'immatriculation porte un des préfixes « A », « AE », « T », « E » ou « F ». Les deux premiers préfixes de cette série sont de loin les plus importants en nombre. Il faut aussi savoir qu'en 1962 une immatriculation spécifique aux autobus affectés au transport des étudiants fut émise par le ministère des transports et communications. Auparavant, ces autobus ou autres véhicules étaient immatriculés « G ». Cependant, afin de s'entendre sur une définition la plus exacte possible de chacune de ces catégories, il est essentiel de connaître d'abord les définitions acceptées par le ministère des transports et communications⁷.

1 — *Les autobus de transport en commun*

75. Le préfixe « A » apparaît : « sur les plaques émises pour les autobus appartenant à une personne possédant un permis de transport de passagers par autobus, de la Régie des transports. Ces véhicules peuvent être utilisés pour transporter des adultes et des enfants pour une rémunération payable par le passager ou la Commission scolaire dont dépendent les écoliers. »

2 — *Les autobus scolaires*

76. Le préfixe « AE » apparaît : « sur les plaques émises par le Bureau des véhicules automobiles pour les autobus dont le propriétaire a un contrat de transport des écoliers avec une Commission scolaire. Ces véhicules ne peuvent être utilisés pour transporter des écoliers qui défraient eux-mêmes leur transport; les propriétaires de ces autobus sont rémunérés uniquement par la Commission scolaire mentionnée au contrat. Ces véhicules ne peuvent jamais être utilisés pour transporter des adultes, sauf si ce sont des accompagnateurs. »

7. Document fourni à la Commission d'enquête par le ministère des transports et communications, 1967.

3 — *Les voitures-taxis*

77... Le préfixe « T » apparaît : « sur les plaques émises pour les véhicules agencés pour transporter des passagers et il permet à leur propriétaire, règle générale, de transporter des passager à « tant la course » ou « tant par jour », ce qui fait que certains propriétaires de taxis détiendront des contrats de transport d'écouliers avec une Commission scolaire qui les rémunérera. Ces véhicules ne peuvent contenir plus de sept passagers.»

4 — *Les véhicules de promenade*

78. Le préfixe « E » apparaît : « sur les plaques émises à une personne propriétaire d'un véhicule de promenade qui s'est vue accorder un contrat par une Commission scolaire pour le transport de quelques enfants. La Commission scolaire verse elle-même la rémunération. Ce véhicule continue d'être un véhicule de promenade, sauf qu'il peut transporter des écoliers moyennant rémunération, pourvu qu'il y ait contrat ou entente en ce sens avec la Commission scolaire intéressée ; maximum de sept passagers. »

5 — *Les véhicules de commerce*

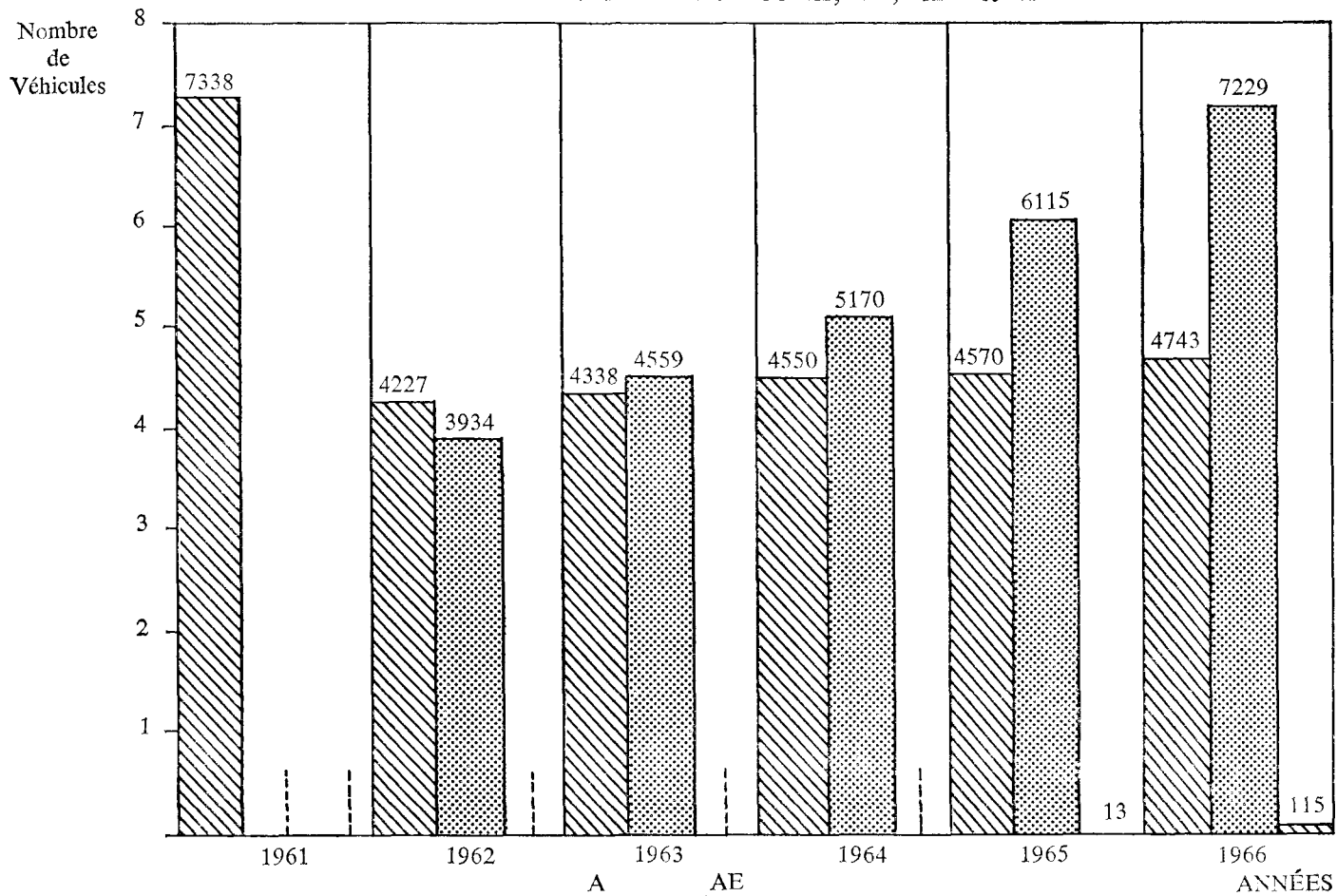
79. « Certains véhicules de commerce (agencés pour le transport de marchandises et de personnes, sans rémunération), immatriculés sous le préfixe « F », seraient utilisés pour transporter des écoliers moyennant contrat avec une Commission scolaire qui voit à sa rémunération. Ceci est illégal, à moins que n'apparaisse à l'endos du certificat d'immatriculation une mention à l'effet que le véhicule concerné peut être utilisé pour transporter des écoliers moyennant contrat avec une Commission scolaire. Il est fort possible que le Bureau n'accorde plus cette autorisation dans l'avenir. C'est un moyen de transport généralement à déconseiller. »

b) Importance relative de ces classes

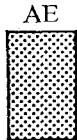
80. Les paragraphes précédents revêtent une importance particulière, afin de se représenter le plus correctement possible la situation présente du transport scolaire, tout au moins en ce qui concerne les classes de véhicules automobiles utilisés, telles que définis par le ministère des transports et communications. Le graphique II présente les nombres de véhicules immatriculés « A », « AE » ou « E » pour les années s'étendant entre 1961 et 1966. A la lecture de ce tableau, on peut constater qu'en 1966, 7,229 véhicules étaient immatriculés « AE », c'est-à-dire étaient affectés uniquement au transport d'étudiants payés par une Commission scolaire.

Quant aux 4,743 autobus immatriculés « A », on ignore la proportion exacte de ces véhicules qui pouvaient être affectés en 1966 au transport d'écolier.

GRAPHIQUE II
 COMPARAISON DU NOMBRE
 DE VÉHICULES IMMATRICULÉS, "A", "AE" et "E"



Légende:



Immatriculations:

81. On découvre donc à l'examen du graphique II, un fait qui pourrait surprendre : à partir de 1963, le nombre de plaques immatriculées « AE » devenait supérieur au nombre des immatriculations « A » ne représentant plus que soixante-cinq pour cent (65%) des « AE ». C'est dire que les autobus affectés au transport des écoliers ont pris une très grande importance dans le domaine du transport en commun. Cela signifie aussi que le type d'autobus scolaire conventionnel a pris une très grande importance par rapport à l'autobus de transport en commun⁸. Cependant, on ne peut pas affirmer que tous les « AE » sont des autobus d'écoliers conventionnels ou, encore moins, que tous les « A » ne sont pas des autobus d'écoliers conventionnels. Mais, en général, ces données démontrent l'importance du transport des écoliers ainsi que l'emploi d'un certain type de véhicule.

8. Au chapitre cinquième, où on distingue les autobus scolaires conventionnels des autobus de transport en commun.

LES PRINCIPALES LACUNES OBSERVÉES

A. L'Absence de statistiques utiles

82. Parmi les principaux problèmes rencontrés, on doit mentionner les nombreuses recherches qu'a eu à effectuer le personnel de la Commission d'enquête, afin de se procurer les quelques statistiques élémentaires nécessaires à l'analyse de la situation. En fait, les statistiques déjà présentées en introduction sont très incomplètes et les quelques conclusions qu'on peut en tirer sont en général avancées sous le signe de l'incertitude.

83. Si l'on se réfère au tableau I, page 27, de l'introduction, on se souviendra que la seule interprétation qui fut avancée à ce moment consistait à observer les tendances d'augmentation de la population scolaire, en rapport avec l'augmentation du nombre des élèves transportés. Ces chiffres demeurent évidemment très incomplets, puisqu'ils n'incluent ni les Commissions scolaires protestantes ni le transport organisé par d'autres institutions, par les parents eux-mêmes et par tout autre personne au groupe de personnes.

a) Nécessité des statistiques

84. Il apparaît donc évident que pour faire une analyse plus juste et détaillée de la population scolaire transportée, il serait nécessaire de disposer de renseignements statistiques spécifiques, tels que : le nombre total des étudiants transportés au Québec; le nombre d'étudiants transportés selon la clientèle, au niveau des Commissions scolaires locales, régionales et des régions administratives; le nombre des étudiants utilisant le transport en commun ainsi que la densité et la dispersion des étudiants transportés selon certaines catégories. Ces chiffres, avec d'autres, auraient permis de cerner davantage le phénomène du transport scolaire, s'il avait été relativement facile de les obtenir. Il s'avéra cependant impossible de collectionner tous ces renseignements, non pas que ceux-ci n'existaient pas, mais dans la majorité des cas, les statistiques disponibles n'étaient d'aucune utilité à la Commission d'enquête, soit qu'elles étaient incomplètes, soit qu'elles avaient été collectionnées à d'autres fins. En somme, on fait face à un manque de statistiques pertinentes au phénomène du transport scolaire.

b) Les sources possibles

85. Pour ne mentionner que quelques-unes des sources possibles de statistiques, les ministères de l'éducation, de la justice, des transports et communications et de la santé représentent les principaux organismes desquels on serait en droit d'attendre les renseignements minima nécessaires dans un domaine aussi important que la sécurité et la santé des élèves dans un système de transport public. Or, il s'est avéré très difficile d'obtenir de telles données de ces organismes.

86. Ainsi, au ministère de l'éducation, on a bien quelques chiffres indiquant le nombre d'élèves voyagés et le coût du transport, mais il est impossible d'obtenir par exemple les absences occasionnées par le transport et d'autres renseignements, tels que ceux mentionnés dans les paragraphes précédents.

87. Au ministère de la justice, on n'a rien pu obtenir, en ce qui regarde les infractions au Code de la route concernant les autobus scolaires et les accidents reliés à ce genre de transport.

88. Au ministère des transports et communications, parmi les statistiques disponibles, on n'a pu obtenir le nombre d'accidents impliquant des véhicules automobiles scolaires, les dommages matériels dus à ces accidents, les infractions concernant l'arrêt en conseil 2348, régissant l'utilisation des autobus scolaires immatriculés « AE », ainsi que bien d'autres statistiques élémentaires concernant le nombre de véhicules suivant les catégories de grandeur, etc.

89. Enfin, au ministère de la santé, il n'existe aucune statistique concernant directement ou indirectement le transport scolaire. Il est donc impossible d'avancer quoi que ce soit, en s'appuyant sur des chiffres. Chacun des ministères précités devrait non pas posséder des montagnes de statistiques, qui s'avèrent souvent à toute fin pratique inutiles, mais plutôt planifier et concevoir un système de collection des données, en fonction de leurs propres objectifs. Le ministère des transports et communications, par exemple, devrait inclure à son système de collection des données, un moyen de connaître le nombre d'accidents où un véhicule automobile transportant des étudiants est impliqué, ainsi que certains détails, qui pourraient être utilisés pour identifier les causes des accidents, afin de remédier à la situation. Enfin, on aura l'occasion dans le chapitre qui suit d'examiner et de déterminer les responsabilités exactes dans ce domaine très important.

B. L'Absence de moyens de contrôle coordonnés

90. Pour garantir un transport sécuritaire, effectué dans des conditions élémentaires de salubrité et ne pouvant nuire directement ou indirectement à la santé des élèves transportés, divers moyens de contrôle s'avèrent une nécessité. Ces moyens de contrôle devraient normalement se situer à divers niveaux de direction, selon l'importance et la nature même des facteurs à contrôler.

91. Présentement, de nombreux moyens de contrôle sont utilisés par les différents organismes impliqués directement ou indirectement dans le domaine du transport scolaire. La plupart de ces moyens de contrôle sont inadéquats et ne permettent pas de contrôler efficacement tous les facteurs en cause, afin d'assurer un système de transport scolaire qui offre aux passagers un service convenable.

92. Ainsi, chaque Commission scolaire régionale et locale organise en collaboration avec des entrepreneurs, dans 85% des cas, leur système de transport scolaire. De plus, le ministère des transports et communications et le ministère de l'éducation voient à l'élaboration de certaines lois et directives, en vue d'assurer un service de transport offrant un minimum d'inconvénients aux passagers qui l'utilisent. Or, il arrive que les moyens de contrôle conçus par les organismes en cause souffrent d'un manque évident de coordination. Chacun de ces contrôles semble conçu pour répondre à un ou plusieurs besoins particuliers, mais, étant donné la multiplicité des juridictions ou des responsabilités, dans plusieurs cas, ces moyens apparaissent divergents dans leurs effets sur le transport scolaire.

93. Le processus actuel de sélection et de surveillance des chauffeurs d'autobus semble être l'exemple le plus flagrant, qui permet de se rendre compte de ce manque de coordination dans les moyens de contrôle. Ainsi le ministère des transports et communications émet les licences de chauffeurs, l'entrepreneur voit à l'embauchage de ses chauffeurs et les Commissions scolaires, qui ne possèdent pas leurs propres autobus, n'ont aucune autorité directe sur les qualifications des chauffeurs, quoiqu'elles puissent exiger par les contrats de transport des qualifications minima.

94. Ainsi, par exemple, chacun de ces organismes exerce à sa façon et comme il l'entend un contrôle plus ou moins serré sur les qualifications des chauffeurs d'autobus scolaires; comme on pourra le constater au chapitre cinquième : le ministère des transports et communications exerce un contrôle qu'il juge adéquat, les entrepreneurs cherchent les meilleurs chauffeurs au plus bas prix et la Commission scolaire, dans la majorité des cas, n'exerce pas les pouvoirs de sanction qui normalement sont attribués à celui qui en définitive paie.

Conclusion

95. Comme on a pu s'en rendre compte, à la lumière des constatations énumérées dans ce chapitre, cette enquête, portant sur la sécurité et la santé des élèves utilisant le transport scolaire dans la province, ne peut s'avérer une tâche facile et simple. En effet, il faut considérer toutes les lignes de force en présence et les implications certaines qu'auront les recommandations de cette Commission sur tout le système de transport scolaire. Or, il s'avère impensable de tenter d'assurer la sécurité et la santé des élèves transportés, si, au départ, on ne connaît

pas et on ne considère pas le contexte même du problème ainsi que ses principaux éléments que l'on vient d'exposer dans les pages précédentes. Donc, cette Commission d'enquête, en voulant s'assurer d'atteindre son objectif, qui est de garantir la sécurité et la santé des élèves transportés, se voit obligée de prendre en considération tous les éléments du contexte, aussi complexes qu'ils puissent être. Ainsi, le présent chapitre permettra au lecteur de mieux comprendre les raisons qui nous ont amenés à faire certaines recommandations plutôt que d'autres.

CHAPITRE DEUXIÈME

LES RESPONSABILITÉS ET LES CONTRÔLES

96. Les premières recherches et les premiers travaux de la Commission d'enquête ont porté en grande partie sur la détermination des responsabilités dans les divers secteurs d'activité qui présentaient, pour cette enquête, un intérêt direct ou même indirect. Il semble, entre autre, normal que la Commission d'enquête puisse étudier certains aspects qu'il est convenu de classer comme relevant de l'administration dans son sens large. L'arrêté en conseil numéro 614, en date du 15 mars 1967, a d'ailleurs confirmé cette opinion des commissaires, en précisant le mandat de la Commission sur cette question; il lui appartenait dès lors « ...d'étudier et d'enquêter sur l'aspect administratif touchant la sécurité et la santé des élèves en matière de transport scolaire...¹ »

97. Ce champ d'étude permet aux commissaires de remettre en question toute la dimension administrative, dans la mesure où il peut être démontré qu'une telle discussion est en rapport direct ou indirect avec les objectifs de sécurité et de santé. Au fait, est-il nécessaire d'élaborer longuement pour montrer la nécessité d'une très bonne administration du transport scolaire, tant au niveau provincial qu'au niveau local, pour que les élèves-passagers voyagent dans les meilleures conditions possibles de sécurité et bénéficient des mesures appropriées pour éliminer tout ce qui pourrait nuire à leur santé. Il semble assez évident, par exemple, que les meilleurs chauffeurs conduisant des véhicules en bon état doivent dépendre d'une bonne administration. Une mauvaise administration peut saper à la base tous les éléments essentiels dont elle dispose, tout comme une très bonne administration permettra de tirer le maximum d'avantages des éléments qu'elle a en sa possession. D'autre part, un véhicule défectueux ou un chauffeur incompetent peut influencer directement sur la sécurité des élèves-passagers. Par contre, on peut rattacher cette situation à une déficience du côté administratif une administration efficace rendrait impossible pareille situation.

98. Même si les relations entre l'aspect administratif et les objectifs poursuivis ne sont pas toujours, à première vue, évidentes, l'aspect administratif s'avère pourtant un élément décisif quant à la sécurité et à la santé des élèves en matière de transport scolaire. On traitera donc de deux aspects majeurs de

1. Voir page 11.

l'administration du transport scolaire, tant au niveau provincial qu'au niveau local, c'est-à-dire :

I - Les responsabilités;

II - Les contrôles.

99. Il importe de noter, finalement, que le partage des niveaux de responsabilité ainsi que l'attribution de fonctions à quelqu'organisme ne se veulent pas, dans ce chapitre, exhaustifs. Il nous a semblé indispensable d'identifier immédiatement les principaux centres de décision et de responsabilité. Ce procédé nous permettra, par la suite, au cours des autres chapitres, de préciser le contenu des responsabilités et d'en faire le partage entre ces centres qui seront déjà connus. D'ailleurs, les buts de ce chapitre sont de donner au lecteur un aperçu général des personnes et des organismes intéressés au transport scolaire en même temps que de permettre à la Commission d'enquête d'exprimer ses vues sur l'aspect administratif.

LES RESPONSABILITÉS

100. Lorsque l'on essaie de déterminer et de délimiter les juridictions et les responsabilités, il faut d'abord se rappeler les objectifs exacts que l'on veut atteindre à partir d'un tel partage des juridictions. Il pourrait difficilement en être autrement, puisque, tant au niveau de l'élaboration de politique générale qu'au niveau de l'exécution de tâches spécifiques, on se doit de fonctionner de façon efficace pour satisfaire les objectifs de santé et de sécurité. Un tel fonctionnement efficace suppose que les responsabilités de chaque organisme ou personne soient délimitées rationnellement de façon à diminuer les conflits de juridiction. Il doit exister également un minimum de collaboration entre les organismes concernés, en vue de coordonner leurs activités.

101. On essaiera donc dans les pages suivantes d'examiner les grandes lignes des responsabilités en cause, afin de s'assurer que tous ceux qui possèdent directement ou indirectement une responsabilité dans les limites de notre mandat puissent travailler en fonction d'objectifs communs. Ainsi, on traitera dans ce premier sous-chapitre des sujets suivants :

- A. Le partage actuel des responsabilités;
- B. La régionalisation du transport scolaire
- C. La coordination des responsabilités;

A. Partage actuel des responsabilités

a) Au niveau provincial

102. Les tâches qui affectent l'ensemble de la population sont normalement prises en main par une administration qui agit au niveau central. Il existe à ce niveau une répartition sectorielle des responsabilités et des activités en général. Evidemment, la Commission d'enquête n'a pas l'intention d'examiner les responsabilités dévolues à chacun des ministères. Cependant, il demeure essentiel pour les fins de cette enquête de s'assurer que les ministères qui sont directement concernés par la sécurité et la santé des élèves transportés possèdent toute la latitude nécessaire, afin d'oeuvrer dans les domaines de leurs juridictions.

103. A l'échelon provincial, il s'agit d'identifier d'abord les principaux ministères ou organismes impliqués et de déterminer leurs responsabilités dans le

transport scolaire. Les ministères ou organismes qui semblent directement impliqués sont : le ministère des transports et communications, de même que la Régie des transports, le ministère de l'éducation et le ministère de la santé.

1 — *Ministère des transports et communications et Régie des transports*

104. Le domaine du transport par autobus à l'intérieur du territoire du Québec tombe sous la juridiction provinciale. Les entreprises de transport public qui désirent exploiter un service de transport sur notre territoire sont soumises aux lois du ministère des transports et communications et aux exigences de la Régie des transports.

105. Dans le transport en commun par autobus, on distingue, aux fins du présent travail, deux types de transport : le transport en commun pour le public en général, dit transport public, et le transport scolaire. Tous les autobus qui font du transport public sont forcément immatriculés « A » et sont sous la surveillance ou le contrôle de la Régie des transports, quant aux modalités d'opération.

106. Les véhicules qui servent uniquement au transport scolaire sont immatriculés « AE ». Par ailleurs, tous les véhicules, dans la mesure où ils servent au transport écolier, peu importe l'immatriculation (A ou AE), ne sont pas soumis au contrôle de la Régie des transports, quant aux modalités d'opération du véhicule. Actuellement, les véhicules immatriculés « AE » ne sont autorisés qu'à faire du transport scolaire. Il arrive aussi que des autobus immatriculés « A » peuvent faire légalement et à certaines conditions du transport scolaire, en plus de servir au transport public. En somme, l'immatriculation seule ne caractérise pas le transport scolaire qui est un transport autorisé, organisé et payé par une Commission scolaire.

107. Selon les dispositions actuelles de la loi, le ministère des transports et communications, par l'entremise de son Bureau des véhicules automobiles, émet les plaques d'immatriculation « AE » pour les véhicules affectés uniquement au transport scolaire. Il contrôle en quelque sorte, au préalable, la fin à laquelle doit servir l'autobus. Ce ministère remplit la même fonction quand il émet des plaques immatriculées « A ». Toutefois, dans ce dernier cas, il est du ressort de la Régie des transports d'allouer une franchise, ou permis d'opérer sur un territoire, et de déterminer les tarifs, dans la mesure où ces autobus ne servent pas au transport scolaire. Autrement, tout autobus servant au transport écolier tombe sous le contrôle du ministère de l'éducation, par l'intermédiaire des Commissions scolaires, quant à la détermination du territoire et quant aux modalités d'opération². Par contre, le ministère des transports et communications exerce dans

2. Voir appendice II, section IV, page 269.

tous les cas un contrôle sur les qualifications des chauffeurs et sur la qualité des véhicules.

2 — *Ministère de l'éducation et Commissions scolaires*

108. La loi actuelle habilite le ministère de l'éducation à régler au niveau provincial le transport scolaire, à le subventionner, à régler l'administration locale de ce transport et à édicter des normes d'organisation, de coûts et d'efficacité administrative. En général, le ministère a la responsabilité d'ordonner le transport scolaire en rapport avec les politiques globales d'éducation, en vue d'atteindre les objectifs du système d'enseignement.

109. En ayant en mémoire la distinction entre transport public et transport scolaire, le tableau I que l'on retrouve à la page suivante nous résume bien le partage des responsabilités, en matière de transport par autobus sur le territoire québécois.

3 — *Ministère de la santé*

110. L'état de santé de la clientèle scolaire ne peut laisser indifférent le ministère en charge de ce secteur d'activité. Il appartient logiquement au ministère de la santé de voir à établir des politiques ou des normes aptes à assurer la salubrité des véhicules scolaires et la santé de la clientèle desservie. Malgré le grand nombre d'élèves transportés quotidiennement durant l'année scolaire à travers la province et malgré les répercussions possibles de ce type de transport sur la santé des élèves, il semble bien que l'aspect santé, en matière de transport scolaire, n'ait pas fait l'objet de directives et d'études approfondies au ministère de la santé. Il existe bien sûr dans les règlements provinciaux d'hygiène un chapitre consacré à la « prophylaxie des maladies contagieuses de l'homme »³ et un autre chapitre consacré à la salubrité dans les endroits publics⁴. En second lieu, une directive du « Comité Médical », ministère de la santé, stipule que : « toute personne en contact, par profession, avec des étudiants devrait subir une radiographie pulmonaire »⁵. Mis à part ces trois points, il n'existe aucune politique précise du ministère concernant la santé des écoliers transportés.

111. On peut donc suggérer que des recherches soient entreprises par le ministère de la santé sur les répercussions du transport scolaire sur la santé des élèves surtout en ce qui regarde la fatigue. Aucune recherche scientifique n'a été faite jusqu'ici à ce sujet. Il nous semble qu'il s'agit là d'une tâche qui incombe tout naturellement au ministère de la santé.

3. *Règlements provinciaux d'hygiène*, chapitre I, article 7.

4. *Règlements provinciaux d'hygiène*, chapitre VIII, articles 1, 9 et 10.

5. *Directives du comité médical*, ministère de la santé, 9 mai 1967.

TABLEAU I

PARTAGE DES RESPONSABILITÉS PAR RAPPORT AUX TYPES DE TRANSPORT PAR AUTOBUS

| | |
|--|--|
| TRANSPORT PUBLIC (immatriculation « A ») | <i>Ministère des transports et communications :</i> « ce véhicule est habilité à faire du transport. » <i>Régie des transports :</i> « ce véhicule opérera à cet endroit et de cette façon. » |
| TRANSPORT SCOLAIRE (immatriculations « AE » et « A ») | <i>Ministère des transports et communications :</i> « ce véhicule est habilité à faire du transport écolier. » <i>Ministère de l'éducation via les Commissions scolaires :</i> « ce véhicule opérera à cet endroit et de cette façon. » |

b) Partage actuel des responsabilités au niveau local

112. Présentement, les tâches dont l'exécution nécessite une connaissance particulière ou une adaptation aux besoins spécifiques d'un milieu sont confiées à des unités administratives agissant au niveau local ou régional; certaines tâches en éducation appartiennent aux Commissions scolaires. Pour les fins poursuivies ici, il semble opportun de ne retenir que les Commissions scolaires et les entreprises de transport d'écoliers qui représentent les deux principaux organismes locaux, sinon les deux seuls, qui ont un lien direct avec la sécurité et la santé des étudiants transportés.

1 — *Commissions scolaires*

113. On sait que : « Toute Commission scolaire peut pourvoir au transport des enfants à une école sous sa juridiction ou sous la juridiction d'une Commission scolaire voisine et assumer toute dépense nécessaire à cette fin. Toute Commission scolaire peut aussi permettre à tout élève qui est domicilié dans son territoire et qui fréquente une institution d'enseignement autre qu'une école visée au premier alinéa, d'utiliser gratuitement le transport qu'elle organise pour les enfants de ses écoles ou de son territoire. »⁶

114. Parmi les responsabilités actuellement confiées aux Commissions scolaires locales et régionales dans le domaine de l'organisation du transport scolaire, l'adjudication des contrats de transport scolaire aux entrepreneurs par voie de soumissions publiques représente une responsabilité qui a une relation directe avec la sécurité et la santé des élèves transportés. L'adjudication d'un contrat à un entrepreneur incompetent, plutôt qu'à un autre offrant toutes les garanties possibles concernant la sécurité et la santé des passagers dans ses autobus, peut avoir des conséquences graves. On reviendra sur cette question très importante des modalités d'adjudication de contrat dans la deuxième partie traitant des

2 — *Entreprises de transport*

115. On a mentionné au premier chapitre les causes fondamentales de l'instabilité des entreprises de transport scolaire ainsi que les répercussions que peut avoir une telle instabilité sur la qualité du service fourni par ces entrepreneurs. Il devrait suffire de rappeler ici que quatre-vingts pour cent (80%)⁷ des entrepreneurs ne possèdent qu'un seul véhicule et que les 1,805 entrepreneurs de transport scolaire de la province sont liés par contrat avec les quelque 1,500 Commissions scolaires du Québec.

116. Si l'on étudie la répartition du nombre d'élèves par Commission scolaire dans la province, qui est donnée au tableau II, page 60, on est en droit de se demander comment remédier à ce problème de l'instabilité des entreprises de transport. En effet, environ quatre-vingt pour cent (80.5%) des Commissions scolaires locales à direction catholique de la province ne compte que six cents (600) élèves ou moins résidant sur leurs territoires. Or, on peut estimer en moyenne que sur 600 élèves environ, au plus la moitié des élèves, soit 300, utilisent le transport. Les élèves ainsi transportés se répartissent entre les niveaux d'enseignement de la maternelle, de l'élémentaire et du secondaire; enfin, ces différents niveaux sont sous deux juridictions : la Commission scolaire locale et la Commission scolaire régionale. Qui plus est, il arrive qu'une Commission

6. Voir appendice II, section I, page 260.

7. Chapitre premier, graphique I, page 44.

TABLEAU II

**RÉPARTITION CUMULATIVE DES ÉLÈVES
ET DES COMMISSIONS SCOLAIRES À DIRECTION CATHOLIQUE**

| Nombre Cumulatif d'Élèves | | Nombre Cumulatif de Commissions Scolaires | % |
|------------------------------|------|--|-------------|
| Moins de | 50 | 47 | 3.6 |
| | 100 | 159 | 12.2 |
| | 150 | 325 | 24.8 |
| | 200 | 501 | 38.3 |
| | 300 | 768 | 58.7 |
| | 400 | 927 | 70.9 |
| | 500 | 1004 | 76.8 |
| | 600 | 1053 | 80.5 |
| | 700 | 1097 | 83.9 |
| | 800 | 1117 | 85.4 |
| | 900 | 1139 | 87.1 |
| | 1000 | 1151 | 88.1 |
| | 1500 | 1210 | 92.5 |
| | 2000 | 1234 | 94.3 |
| | 2500 | 1253 | 95.8 |
| | 3000 | 1264 | 96.6 |
| | 3500 | 1270 | 97.1 |
| | 4000 | 1274 | 97.4 |
| | 4500 | 1280 | 97.9 |
| | 5000 | 1284 | 98.2 |
| | 6000 | 1291 | 98.7 |
| | 7000 | 1293 | 98.9 |
| | 8000 | 1298 | 99.2 |
| Moins de | 9000 | 1300 | 99.4 |
| Plus de | 9000 | 8 | 0.6 |
| TOTAL : | | 1308 | 100% |

SOURCE: *La Revue Scolaire*, mai 1967.

scolaire répartisse ses contrats de transport entre plusieurs entrepreneurs. Il en résulte donc un éparpillement de la clientèle dans la majorité des Commissions scolaires. Pareille dispersion oblige l'entrepreneur à se contenter d'un faible volume de passagers. Il est alors évident, dans ces circonstances qu'il s'avère excessivement difficile de garantir aux entreprises privées de transport scolaire un nombre suffisant de circuits, justifiant des investissements nécessaires dans un équipement souvent dispendieux.

B. Régionalisation du transport scolaire

117. D'une part, l'éparpillement des entrepreneurs de transport scolaire et, d'autre part, la multiplicité des centres de décision et d'organisation en ce domaine nous apparaissent clairement comme deux lacunes majeures à combler, en vue d'assurer la sécurité et la santé des élèves en matière de transport scolaire. La régionalisation du transport scolaire semble à première vue présenter des avantages certains.

118. On pourrait citer de nombreux avantages qui découlent du processus de centralisation en général. Il faut cependant réaliser que la centralisation et la décentralisation sont deux moyens de remédier à ces problèmes d'organisation et, selon les besoins ou les objectifs que l'on se fixe, un juste milieu entre une plus ou moins grande centralisation ou décentralisation doit être envisagé.

a) Avantages de la régionalisation

119. La centralisation administrative aura comme premier avantage de diminuer le nombre des centres de décisions et de favoriser l'apparition d'unités administratives de transport scolaire de plus grande envergure. Deuxièmement, l'existence d'unités administratives plus grandes favorisera une meilleure utilisation des ressources. Il nous semble en effet évident qu'une centralisation administrative dans le milieu, telle que déjà amorcée par la régionalisation scolaire et par le regroupement des Commissions scolaires locales, permettra une meilleure administration du transport scolaire. Troisièmement, l'intégration des centres de décision favorise la mise en place d'une organisation de transport scolaire vraiment fonctionnelle, d'où la disparition graduelle de cette multiplicité d'entrepreneurs en transport écolier et de tous les désavantages qui peuvent en résulter.

120. Les petits entrepreneurs de transport scolaire sont plus ou moins spécialisés dans ce domaine et ils ont bien souvent plus ou moins d'expérience dans l'administration du transport. Ces entrepreneurs, généralement, opèrent sur un territoire restreint. Leurs entreprises, que l'on peut qualifier d'artisanales, sont plus ou moins rentables. Les services d'un grand nombre de petits entrepreneurs sont, la plupart du temps, de second ordre. Ces entrepreneurs ne respectent pas toujours, par insouciance, par ignorance ou par incapacité financière, les normes élémentaires de sécurité et de santé. Quatrièmement, le transport effectué à l'échelle régionale intéressera davantage les entreprises sérieuses et capables de fournir un meilleur service à tout point de vue.

121. Le principal inconvénient de la régionalisation ou centralisation au niveau régional qu'on pourrait invoquer serait, dans certains cas, le manque de souplesse de l'administration du transport scolaire. Advenant que l'étendue du territoire d'une région pose des problèmes particuliers, il y aura lieu de procéder alors à une déconcentration administrative, afin de remédier à cet inconvénient.

122. Si l'application du principe de la régionalisation du transport scolaire devait poser certains problèmes administratifs dans quelques régions, il serait alors normal que les administrateurs de ces régions prennent des mesures correctives, en ayant recours à une déconcentration administrative. Pareille déconcentration serait toujours compatible à une politique de centralisation du transport scolaire, car elle ne trahirait pas son principal objectif : la diminution des centres de décision et d'organisation ne serait pas du tout comparable à la décentralisation actuelle.

123. A la lumière des considérations précédentes, la Commission d'enquête recommande **que l'organisation et l'administration du transport scolaire soient régionalisées.** Il reste maintenant à choisir une base à la régionalisation : c'est ce que nous verrons immédiatement.

b) Base de la régionalisation du transport scolaire

124. Doit-on régionaliser le transport scolaire à partir des structures des dix régions administratives existantes ? Pour le moment, ce serait recourir à un autre extrême que de passer de 1,500 à seulement 10 centres de décision et d'organisation. Doit-on alors régionaliser à partir de structures administratives qui ne soient pas conçues en fonction des besoins de l'éducation ? On ne voit pas ce qui pourrait motiver un pareil choix.

125. Il nous semble que, puisque le transport scolaire est indubitablement un service à l'éducation, il est logique d'adapter les structures administratives du service de transport scolaire à celles du système public d'éducation. A partir de cette constatation et en tenant compte de la volonté de réduire à un minimum raisonnable le nombre des unités administratives, les Commissions scolaires régionales, entités dont le territoire est constitué d'un ensemble de municipalités scolaires, semblent toutes désignées pour former l'assiette territoriale naturelle et l'unité administrative de transport scolaire au niveau régional. Cette solution paraît bénéficier d'une stabilité relative, en plus de tous les avantages inhérents à une plus grande concentration. Enfin, l'existence même des Commissions scolaires régionales rend possible dans l'immédiat la régionalisation du transport des écoliers.

126. En résumé, la Commission d'enquête recommande **que l'organisation et l'administration du transport des étudiants soient confiées à la Commission scolaire régionale, et ce, immédiatement.** Cette recommandation, à notre avis, nécessite toute une série de modalités administratives nouvelles qui permettront la mise en marche de cette régionalisation du transport scolaire.

c) Mise en oeuvre de la régionalisation

127. La mise en application de la régionalisation du transport scolaire pré-suppose une série de modalités d'action, tant sur le plan purement administratif

que sur le plan des opérations. Afin de faciliter ces nouvelles exigences, puisqu'il n'y a rien de prévu à cet effet, il nous apparaît indispensable **que le ministère de l'éducation, dans le cadre de sa politique de transport scolaire, prenne sans délai les dispositions nécessaires pour permettre la mise en oeuvre de la régionalisation du transport scolaire au niveau des régionales.**

1 — *Service régional du transport scolaire*

128. Afin de s'assurer que la régionalisation du transport scolaire produise les effets attendus, il est de toute nécessité que les responsabilités au niveau régional soient définies avec autant de précision qu'au niveau provincial. Il faut d'abord qu'aucune responsabilité ne soit laissée au hasard, de sorte qu'en tout temps et en toute occasion quelqu'un puisse être tenu responsable.

129. A notre avis, le tableau III, page 64, présente schématiquement les principales responsabilités et fonctions qui devraient relever du service de transport de la Commission scolaire régionale. On remarque que la majorité des fonctions énumérées dans ce tableau ont une incidence plus ou moins directe sur la sécurité et la santé des étudiants utilisant le système de transport scolaire.

130. On peut donc conclure que **l'organisation et l'administration du transport scolaire devraient être confiées à un service spécialisé de la Commission scolaire régionale, sous la direction d'un directeur de transport.** Il ne peut d'ailleurs en être autrement, vu le grand nombre de fonctions à remplir et l'importance de ces fonctions.

2 — *Rôle du ministère de l'éducation*

131. Jusqu'ici nous avons conclu qu'il fallait régionaliser le transport scolaire. Par la suite, nous avons démontré que le cadre naturel de cette régionalisation est la structure actuelle des Commissions scolaires régionales. Par ailleurs, il va de soi que les services régionaux de transport scolaire doivent agir à l'intérieur d'un cadre général d'action élaboré au niveau provincial. Bien que la Commission scolaire régionale ait des pouvoirs de décision et d'initiative, il serait indésirable que leur soit dévolue une indépendance totale. On reconnaît cependant la nécessité des services régionaux de transport scolaire à cause de l'existence de besoins spécifiques à chaque milieu, mais on reconnaît aussi la nécessité d'un centre de décision unique, afin de déterminer une politique commune pour l'ensemble de l'organisation du transport écolier. Présentement, le ministère de l'éducation a un service très restreint qui a la responsabilité de l'organisation, au niveau provincial, du transport scolaire. Ce service devra évidemment prendre plus d'ampleur si le ministère de l'éducation veut assurer toutes les responsabilités qui lui incombent. Parmi les fonctions qui incomberaient à un service du transport scolaire du ministère de l'éducation, on distingue des fonctions principales et des fonctions auxiliaires.

2.1 — *Fonctions principales*

132. Ces fonctions sont en fait des fonctions de commandement. Il revient au ministère de l'éducation de tracer les grandes lignes d'une politique générale du transport écolier. Il appartient à ce ministère de subventionner ce transport selon les modalités prévues par la loi⁸. Le ministère doit aussi élaborer une politique d'opération promulguant des règlements ou des directives standardisées, en vue d'assurer entre autres objectifs, dans les limites de sa juridiction, la sécurité et la santé des élèves. Il convient, pour des raisons d'équité, que les élèves du Québec profitent tous des mêmes normes destinées à assurer un degré minimum de sécurité. Une autre responsabilité importante du ministère de l'éducation serait d'étudier et d'uniformiser toutes les clauses devant faire partie des demandes de soumissions et du contrat, en vue d'assurer, dans les limites de sa juridiction, un transport scolaire qui soit sécuritaire et salubre pour les élèves

RESPONSABILITES ET FONCTIONS DU SERVICE REGIONAL DU TRANSPORT ECOLIER SERVICE DU TRANSPORT SCOLAIRE

Fonctions principales

- 1 — Détermination des besoins.
- 2 — Elaboration d'un plan de transport scolaire.
- 3 — Organisation opérationnelle.
- 4 — Coordination des efforts.

Détail des fonctions

- 1 — Surveillance générale.
- 2 — Cours de formation aux chauffeurs.
- 3 — Préparation des circuits.
- 4 — Préparation des appels d'offres.
- 5 — Etude des soumissions.
- 6 — Analyse des plaintes.
- 7 — Relations avec des administrations scolaires locales et autres institutions d'enseignement.
- 8 — Mise en application des règlements de discipline.
- 9 — Administration des voyages pour activités pra-scolaires.
- 10 — Information.

8. Lois des subventions aux Commissions scolaires, Statuts refondus, 1964, chapitre 237.

2.2 — Fonctions auxiliaires

133. Le service du transport scolaire rattaché au ministère de l'éducation se trouve dans une excellente position pour effectuer des expériences-pilotes en ce qui touche les opérations, pour stimuler des recherches relatives à l'organisation optimale des circuits et pour recueillir, par un système approprié, les données pertinentes au transport écolier. Le service de transport du ministère devra se tenir également à la disposition des administrations régionales, afin de les informer et de les assister sur des aspects opérationnels, juridiques et financiers du transport scolaire. Il existe sans doute d'autres fonctions qui pourraient être attribuées à ce service du transport scolaire, mais nous n'avons voulu mettre en relief que les fonctions les plus importantes.

134. On doit finalement ajouter, aux responsabilités du ministère de l'éducation, la détermination de critères, en vue de la sélection du personnel du service régional de transport écolier, en particulier les qualifications exigées du directeur régional de transport. En conséquence, nous croyons qu'il s'avère de toute première importance **que le ministère de l'éducation émette des directives précises concernant les nouvelles fonctions et la formation des directeurs de transport des Commissions scolaires régionales.**

C. Coordination des responsabilités

a) Nécessité d'une coordination

135. On a vu que la détermination d'une politique générale du transport écolier est du ressort du ministère de l'éducation. Cependant, à partir de cette réalité, il devient important que non seulement l'on confie au ministère de l'éducation la responsabilité d'émettre des directives, afin de faciliter la mise en application de la régionalisation du transport scolaire, mais aussi que l'on s'assure que tous les ministères ou organismes concernés soient conscients de leurs responsabilités quant à la sécurité et à la santé des élèves transportés.

136. La nécessité d'une coordination des activités et, partant, des ressources dont disposent des ministères ou organismes devrait apparaître évidente, étant donné l'interdépendance inévitable entre les politiques de quelques ministères. On fait face ici à un problème courant dans l'administration gouvernementale, celui des domaines à juridictions mixtes ou partagées.

137. Ce problème ne devrait pas cependant présenter d'obstacles insurmontables lorsqu'il s'agit d'une question aussi importante que la sécurité et la santé d'un grand nombre de personnes utilisant tous les jours un service de transport. Il serait en effet tragique de penser que ces deux aspects pourraient être négligés par suite de la difficulté de coordonner les efforts d'organismes gouvernementaux ou autres, entre eux. C'est pourquoi les commissaires **recommandent, afin d'assu-**

rer la santé et la sécurité des étudiants en matière de transport scolaire, que les ministères de l'éducation, des transports et communications, de la santé, de la justice, de la voirie et autres organismes intéressés, s'il y a lieu, coordonnent davantage leurs activités et leurs ressources.

b) Intégration des politiques ministérielles

138. En plus de cette coordination des activités et des ressources, les ministères concernés devront accentuer et, dans certains cas, amorcer d'autres processus administratifs, afin de s'assurer que les grandes lignes de la politique en matière de transport scolaire ne viennent pas à l'encontre des politiques des différents ministères. Pour parvenir à un tel but, la Commission **recommande de créer des moyens de consultation, de collaboration et de coordination interministériels, afin d'assurer l'intégration ordonnée de la politique de transport scolaire dans les politiques générales des ministères concernés.**

c) Système intégré d'information

139. Parmi les principales lacunes observées dans l'organisation actuelle du transport scolaire, au niveau provincial, on se rappellera l'absence de statistiques utiles, mentionnée au chapitre premier. Comme on l'a décrit, on trouve dans les principaux ministères intéressés des quantités de statistiques, quelquefois impressionnantes, qui n'ont, du moins pour les fins poursuivies par cette Commission d'enquête, aucune valeur réelle.

140. Etant donné la diversité des ministères et organismes en cause, la collection de données statistiques qui pourraient être utiles à ceux qui s'occupent de la sécurité et de la santé en matière de transport scolaire en est d'autant plus compliquée. Il s'agit donc de standardiser la collection des données de base pour les rendre utilisables à la recherche relative au transport scolaire et, également, pour disposer d'une information pertinente à ce même transport.

141. Pour combler une lacune fondamentale, la Commission d'enquête **recommande que les ministères concernés élaborent un système intégré d'informations statistiques, afin de pouvoir fournir les données et analyses nécessaires à tous les organismes intéressés.**

d) Coordination au niveau local

142. La coordination des efforts et des ressources dont on vient de parler au niveau provincial doit se refléter dans le milieu au niveau local. La Commission scolaire régionale, étant en fait une émanation d'un groupe de Commissions scolaires locales, il ne devrait exister aucune raison sérieuse qui pourrait venir entraver le minimum de collaboration auquel on peut s'attendre entre des organismes qui normalement ont des objectifs communs.

143. Etant donné que la régionalisation du transport scolaire s'avère la seule solution dans le présent contexte qui présente des avantages certains, quant à l'efficacité du système en général et, par suite, quant aux garanties possibles en matière de sécurité et de santé, on voit la nécessité d'une très grande collaboration entre les Commissions scolaires locales et régionales, en matière de transport scolaire.

144. D'autre part, la réussite de la régionalisation du transport scolaire fait appel à une coordination assez poussée entre les personnes responsables des écoles ou campus qui sont desservis par les différents réseaux ou circuits d'autobus. L'organisme central qui doit organiser ces circuits doit tenir compte des besoins et exigences de la clientèle, c'est-à-dire les élèves. La Commission recommande **que la Commission scolaire régionale travaille en collaboration très étroite avec les Commissions scolaires locales et les autres institutions d'enseignement impliquées pour établir l'agencement des horaires scolaires et de transport, l'intégration des circuits et pour respecter toutes les autres conditions essentielles à la mise en oeuvre d'un plan de transport scolaire régional efficace et sécuritaire.**

TABLEAU IV

RESPONSABILITES ET FONCTIONS DU SERVICE DU TRANSPORT ECOLIER AU MINISTERE DE L'EDUCATION

Fonctions principales

- 1 — Détermination d'une politique générale du transport écolier et application de la loi des subventions.
- 2 — Réglementation de l'organisation opérationnelle.
- 3 — Contrôles financiers.

Fonctions auxiliaires

a) Recherches

- Expériences-pilotes en ce qui touche les opérations.
- Organisation optimale des circuits.
- Statistiques.
- Analyse des plaintes.

b) Information

- Conseil et assistance auprès des administrations locales sur les aspects opérationnels, juridiques et financiers du transport scolaire.

LES CONTRÔLES

145. Une administration saine et efficace qui veut s'assurer d'atteindre les objectifs fixés doit inévitablement utiliser un certain nombre de moyens de contrôle adaptés à ses besoins et à ses responsabilités. On examinera dans ce sous-chapitre trois aspects très importants de ces contrôles qui ont trait directement à la sécurité et la santé des élèves transportés. Ainsi, la structure de ce sous-chapitre se présente comme suit :

- A. Les contrôles du ministère des transports et communications ;
- B. Un contrôle fondamental : le contrat de transport scolaire ;
- C. Une protection additionnelle : les assurances.

A. Les contrôles du ministère des transports et communications

146. On sait déjà que les véhicules et les chauffeurs, en ce qui concerne le transport des écoliers, sont régis par le Code de la route qui est sous la responsabilité du ministère des transports et communications. Le ministère des transports a des responsabilités à exercer sur le transport des écoliers, comme sur le transport routier en général. Par l'entremise de ses différents services, ce ministère remplit les fonctions qui lui sont dévolues. Le mémoire présenté par ce ministère à la Commission d'enquête explique bien les fonctions de ces services.

a) Service de la sécurité routière

147. « Le ministère possède un service consacré uniquement à la sécurité routière. Ses fonctions principales consistent à informer les conducteurs des règles de circulation et à les mettre en garde contre les imprudences et les négligences les plus souvent commises. Il voit aussi à l'instruction des conducteurs ou chauffeurs auxquels il fait passer des examens. Tout conducteur qui ne démontre pas aux examens qu'il possède les qualités requises par et pour le transport des écoliers doit être remplacé immédiatement. »

b) Service de surveillance routière

148. « Le service de la surveillance routière du ministère en plus de venir en aide à celui de la sécurité routière, participe à l'occasion au contrôle de la qualité du transport des écoliers. Cette activité s'exerce lors de la surveillance

des transports de marchandises et de personnes. On vérifiera le permis de conduire, les restrictions, s'il y en a, et sommairement la qualité des véhicules utilisés. Les vérifications ne seront pas aussi complètes que celles du service de la sécurité routière, doté d'un personnel spécialisé, mais elles permettront de remédier à des situations urgentes. Il en est ainsi du travail fait en ce domaine par la Sûreté provinciale. »

c) Vérification des véhicules

149. « Le ministère s'occupe aussi de la vérification des véhicules affectés au transport des écoliers. Il a embauché des mécaniciens d'expérience qui font un examen attentif de toutes les parties mécaniques d'un véhicule ou de son équipement. L'initiative a permis d'éliminer des routes un certain nombre de véhicules irrécupérables et d'exiger des réparations majeures ou mineures. On n'a pas négligé le bien-être et l'hygiène, demandant souvent certaines modifications à ces fins. Les intéressés s'y conforment en général, même si la loi n'a rien prévu spécifiquement en ces domaines. »

150. En plus de ces services de prévention qui sont directement impliqués dans l'aspect de sécurité et de santé du transport en général et du transport scolaire en particulier, le ministère des transports et communications a le contrôle de l'émission des plaques d'immatriculation et des permis de conduire.

151. Le ministère des transports et communications veille à l'application du Code de la route, vérifie les aptitudes des chauffeurs et contrôle la qualité des véhicules. Comme service de l'éducation, le transport scolaire est réglementé par le ministère de l'éducation, mais, puisqu'il utilise des véhicules sur les voies publiques, ce service doit se conformer aux exigences d'une politique générale de transport sous la responsabilité du ministère des transports et communications. Si un exemple est nécessaire, pensons à l'automobiliste qui dispose de son automobile selon ses propres besoins, mais qui, sur la route, se conforme à toutes les lois ou tous les règlements de la circulation routière. Le tableau V, page 70, nous résume les principales fonctions de ce ministère en regard du transport écolier.

B. Un contrôle fondamental : le contrat

152. De toutes les formes ou modalités que peuvent prendre les différents moyens de contrôle qu'on examinera dans ce rapport, le contrat de transport, adjugé à un entrepreneur par une Commission scolaire représente un instrument important pour résoudre des problèmes concernant la sécurité et la santé des élèves transportés. A cause de l'importance de cette question, on s'y attardera quelque peu, afin de déceler les possibilités que pourrait offrir cette forme de contrôle. Le contrat pour le transport des écoliers est accordé à la suite de

demandes de soumissions faites au moyen d'avis public spécifiant le nombre d'élèves à transporter sur un territoire déterminé. La durée du contrat ne peut excéder une période de cinq ans.

153. Ce contrat comporte en grande partie des clauses financières, soit une description du circuit et un montant global pour le nombre d'élèves à transporter. On y réfère un résumé des principales indications du Code de la route concernant les chauffeurs et les véhicules. On peut affirmer que la formule de contrat distribuée au Commissions scolaires par le ministère de l'éducation ne contient pas de clauses bien particulières, à l'exception peut-être des assurances et, encore, il s'agit là d'un aspect bien négatif lorsqu'on essaie de protéger la vie et la santé des élèves-passagers.

TABLEAU V

RESPONSABILITES ET CONTROLES EXERCES PAR LE MINISTERE DES TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS

FONCTION PRINCIPALE

Fonction principale

Elaboration d'une politique générale de transport.

FONCTIONS SPECIFIQUES DE CONTROLE

Fonctions spécifiques de contrôle

a) Les chauffeurs

- Emission des permis de conduire.
- Classification des chauffeurs (permis spéciaux).
- Examens pratiques et théoriques de conduite.

b) Les véhicules

- Elaboration de normes de construction
- Mise en application des normes.
- Emission des plaques d'immatriculation.
- Inspection des véhicules.

AUTRES FONCTIONS

Autres fonctions

- Programme de recherches sur la sécurité et la santé dans le transport.
- Analyse des statistiques d'accidents.

a) Critère d'adjudication du contrat

154. La pratique en vigueur au ministère de l'éducation, si l'on s'en tient aux directives concernant le financement du transport scolaire, est d'accorder le contrat au plus bas soumissionnaire. S'il en est ainsi, cela est dû au fait que le ministère ne dispose pas de normes ou d'instruments de mesure valable qui lui permettent de juger les dimensions qualitatives et quantitatives du transport écolier. Dans les circonstances, il adopte la règle du plus bas soumissionnaire. Dans une pareille conjoncture, il apparaît encore plus urgent de disposer de formules d'appels d'offre et de contrats qui soient claires, précises et spécifiques quant à la qualité du transport désiré. On atténuera de cette manière les conséquences de l'adjudication du contrat au plus bas soumissionnaire.

b) Solution de rechange

155. Si on indiquait mieux aux entrepreneurs les conditions selon lesquelles ils peuvent soumissionner, on corrigerait ainsi au départ les lacunes que nous déplorons. De cette façon, on encouragerait les entrepreneurs sérieux plutôt que les quelques entrepreneurs qui font des soumissions à la légère et à des prix dérisoires, dans le seul but de décrocher le contrat de transport écolier.

156. Parmi les modifications qualitatives qu'il est possible d'apporter tant à la formule d'appels d'offre qu'à la formule de contrats, en vue d'assurer une sécurité supérieure lors du transport, on pourrait spécifier les conditions dans lesquelles doit se faire le transport scolaire. Premièrement, on exigerait que l'entrepreneur s'engage à n'utiliser que des véhicules répondant aux normes reconnues par le ministère des transports et communications, qu'il accepte de suivre les directives de ce ministère concernant les véhicules et, enfin, qu'il s'acquitte de l'entretien préventif de ces véhicules scolaires. Deuxièmement, on exigerait de l'entrepreneur qu'il n'embauche que des chauffeurs dont la compétence est reconnue. Troisièmement, il serait à propos que les Commissions scolaires régionales et le ministère de l'éducation ajoutent, s'ils le jugent nécessaire dans certains cas, de nouvelles clauses de sécurité ; si l'on considère, par exemple, que les normes exigées par le ministère des transports et communications sont des normes minima de sécurité, on est alors justifié d'introduire de nouvelles clauses destinées à assurer un meilleur état de sécurité et de santé en matière de transport scolaire.

157. Comme on le voit, il suffit sans bouleverser tout le système d'apporter des précisions aux formules d'appels d'offre et de contrats pour encourager les entreprises sérieuses et capables de dispenser un bon service, quant à la qualité des véhicules et à la compétence des chauffeurs, pour en arriver en somme à une situation inverse à celle qui prévaut actuellement.

c) Les modifications qui s'imposent

158. Il nous apparaît évident que l'absence de clauses de sécurité dans les contrats joints à la pratique de l'adjudication du contrat au plus bas soumissionnaire affectent gravement la qualité du service de transport scolaire. Nous reconnaissons en effet que la situation actuelle a des conséquences néfastes sur la qualité du service, plus précisément, sur les conditions de sécurité et de salubrité ou le bien-être en général du transport scolaire.

159. Après mûre réflexion, nous croyons qu'il pourrait s'avérer relativement simple d'améliorer le système actuel en imposant trois mesures de contrôle distinctes qui impliquent d'abord, au niveau provincial, le ministère de l'éducation et, ensuite, au niveau local, la Commission scolaire régionale.

1 — *Au niveau provincial*

160. Les pouvoirs du ministère de l'éducation lui permettent de prendre des mesures correctives, afin de corriger les lacunes de l'organisation du transport scolaire. Par conséquent, il est souhaitable que le ministère de l'éducation apporte des modifications au présent système contractuel entre Commissions scolaires et entreprises de transport écolier. Les raisons invoquées précédemment justifient une telle intervention.

161. Le système actuel présente, en gros, les caractéristiques suivantes : d'une part, les contrats sont adjugés aux entrepreneurs qui soumissionnent au plus bas prix, tout en rencontrant la majorité des spécifications peu exigeantes du contrat ; d'autre part, les clauses actuellement incluses dans les formules standards de contrat, recommandées par le ministère de l'éducation, sont tout à fait incomplètes, tout au moins en ce qui concerne la sécurité et la santé des élèves-passagers. A cette fin, il suffirait, pour résoudre le problème avec le maximum d'efficacité et le minimum d'effort, d'introduire dans les clauses du contrat des spécifications relatives à la qualité du service de transport. Ainsi, la Commission d'enquête **recommande que le ministère de l'éducation émette des formules de contrats de transport scolaire uniformes, comportant, entre autres, toutes les garanties nécessaires à la sécurité et à la santé des élèves transportés.**

2 — *Au niveau local*

162. A cette première mesure de contrôle confiée au ministère de l'éducation, une deuxième mesure devient nécessaire par suite de la régionalisation du transport scolaire : **il faudrait en effet que la Commission scolaire régionale soit responsable de l'adjudication des contrats de transport scolaire et de leur application.**

163. Ainsi, parmi les nouvelles responsabilités confiées aux Commissions scolaires régionales, on retrouve l'adjudication des contrats de transport, couvrant tout son territoire et, ce qui est tout aussi important, la surveillance de leur application. Pour compléter ces mesures, la Commission d'enquête croit que la

Commission scolaire régionale devrait garder toute la latitude possible quant au choix de l'entrepreneur. La Commission scolaire régionale qui jugerait nécessaire d'accorder un contrat à un entrepreneur autre que le plus bas soumissionnaire, devrait recevoir toute la collaboration et l'assistance nécessaire du ministère de l'éducation. Il faut remarquer que si la négociation est possible dans le contexte actuel, on sait qu'il en va autrement dans la pratique administrative. On reconnaît néanmoins qu'un contrat clair et précis, qui tiendrait compte de critères qualitatifs et quantitatifs, diminuerait les conséquences indésirables de la «règle du plus bas soumissionnaire.»

164. Par conséquent, la Commission d'enquête recommande que les Commissions scolaires régionales n'accordent des contrats de transport scolaire qu'à des entrepreneurs responsables, compétents, solvables et possédant toute autre garantie professionnelle devant assurer la santé et la sécurité des élèves.

C. Protection additionnelle: les assurances

165. En plus de toutes les mesures préventives qu'on pourra prendre, en vue de garantir la sécurité et la santé des élèves dans le transport scolaire, il existera toujours une probabilité que des accidents plus ou moins graves surviennent. Par suite de cette probabilité, quelque faible qu'elle soit, il sera toujours nécessaire de se munir d'une protection additionnelle qui viendra amoindrir les suites quelquefois coûteuses de ces accidents.

166. Présentement, les décisions concernant les conditions d'assurance sont laissées à l'initiative des Commissions scolaires. Le montant de l'assurance est stipulé dans les documents que doivent signer les propriétaires d'autobus obtenant les contrats de transport d'écoliers. Or, il semble que certains transporteurs d'écoliers conduisent leurs véhicules, alors qu'ils ne sont pas protégés adéquatement par une assurance couvrant les risques ordinaires de la route.

167. Ainsi, étant donné que le gouvernement est le principal intéressé moralement et financièrement, la Commission d'enquête recommande que le ministère de l'éducation, en collaboration avec le contrôleur des assurances du gouvernement, établisse des normes de base qui seraient ensuite respectées intégralement par toutes les commissions scolaires concernées.

Conclusion

168. On a étudié dans ce chapitre l'importance que peuvent avoir la répartition des responsabilités et l'utilisation de certains moyens de contrôle, tant au niveau provincial qu'au niveau local sur la sécurité et la santé des étudiants lorsqu'ils empruntent le service de transport scolaire. La Commission d'enquête a cru nécessaire de traiter le sujet de ce chapitre en tout premier lieu, afin de connaître dès le début de ce rapport quels sont les organismes et les personnes qui auront la responsabilité de mettre en application les nombreuses recommandations qui suivent dans les chapitres subséquents.

RECOMMANDATIONS

I — *DES RESPONSABILITÉS*

123. Nous recommandons que l'organisation et l'administration du transport scolaire soient régionalisées.

126. Nous recommandons que l'organisation et l'administration du transport des étudiants soient confiées à la Commission scolaire régionale, et ce, immédiatement.

127. Nous recommandons que le ministère de l'éducation, dans le cadre de sa politique de transport scolaire, prenne sans délai les dispositions nécessaires pour permettre la mise en oeuvre de la régionalisation du transport scolaire au niveau des Régionales.

130. Nous recommandons que l'organisation et l'administration du transport scolaire soient confiées à un service spécialisé de la Commission scolaire régionale, sous la direction d'un directeur général de transport.

134. Nous recommandons que le ministère de l'éducation émette des directives précises concernant les nouvelles fonctions et la formation des directeurs de transport des Commissions scolaires régionales.

137. Nous recommandons, afin d'assurer la sécurité et la santé des étudiants en matière de transport scolaire, que les ministères de l'éducation, des transports et communications, de la santé, de la justice, de la voirie et autres organismes intéressés, s'il y a lieu, coordonnent davantage leurs activités et leurs ressources.

138. Nous recommandons la création de moyens de consultation, de collaboration et de coordination interministériels, afin d'assurer l'intégration ordonnée de la politique de transport scolaire dans les politiques générales des ministères concernés.

141. Nous recommandons que les ministères concernés élaborent un système intégré d'informations statistiques, afin de pouvoir fournir les données et analyses nécessaires à tous les organismes intéressés.

144. Nous recommandons que la Commission scolaire régionale travaille en collaboration très étroite avec les Commissions scolaires locales et les autres institutions d'enseignement impliquées, pour établir l'agencement des horaires scolaires et de transport, l'intégration des circuits et pour respecter toutes les autres conditions essentielles à la mise en oeuvre d'un plan de transport scolaire régional efficace et sécuritaire.

II — *LES CONTRÔLES*

161. Nous recommandons que le ministère de l'éducation émette des formules de contrats de transport scolaire uniformes, comportant, entre autres, toutes les garanties nécessaires à la sécurité et à la santé des élèves transportés.

162. Nous recommandons que la Commission scolaire régionale soit responsable de l'adjudication des contrats de transport scolaire et de leur application.

164. Nous recommandons que les Commissions scolaires régionales n'accordent des contrats de transport scolaire qu'à des entrepreneurs responsables, compétents, solvables et possédant toute autre garantie professionnelle devant assurer la santé et la sécurité des élèves.

167. Nous recommandons que le ministère de l'éducation en collaboration avec le contrôleur des assurances du gouvernement, établisse des normes de base, qui seraient ensuite respectées intégralement par toutes les Commissions scolaires concernées.

DEUXIÈME PARTIE

Influence des facteurs humains

169. Les étudiants sont l'élément majeur autour duquel gravitent les autres éléments qui préoccupent la Commission d'enquête et, avant d'analyser quels sont les facteurs qui modifient l'état de sécurité et de santé de cette population, il est important d'en dégager les caractéristiques essentielles; ce sera le thème du chapitre troisième. De plus, les problèmes de comportement qui en découlent seront l'objet d'une attention spéciale ainsi que les mesures nécessaires pour y remédier.

170. Le chapitre quatrième porte sur les chauffeurs, leur tâche, leur formation, leur sélection et leur modalité d'emploi. La conduite d'un véhicule automobile est une opération complexe qui exige une compétence particulière; pas plus que pour les autres occupations, l'accès à la carrière de chauffeur d'autobus scolaire ne doit être laissé au bon plaisir de tous et chacun.

CHAPITRE TROISIÈME

COMPORTEMENT DES ÉLÈVES

171. L'étude ou l'examen du comportement fait essentiellement appel à l'observation d'un ensemble de réactions individuelles ou collectives; en matière de transport des écoliers, les élèves sont les sujets de l'observation. Il serait donc vain de s'attarder à définir le comportement, qui est une manière d'agir, ou d'essayer outre mesure de nous convaincre d'une évidence, à savoir qu'il existe un lien entre le comportement et l'état de sécurité ou de santé des élèves transportés; la question n'est pas là. Au contraire, il apparaît beaucoup plus fructueux d'examiner les facteurs qui conditionnent ou déterminent dans une direction ce comportement. Plus on pourra remonter aux causes premières qui sont susceptibles d'expliquer le comportement d'un élève ou d'un groupe d'élèves, plus on sera capable d'agir sur le comportement de façon à le réorienter si nécessaire. Quand le comportement pose des problèmes de sécurité ou de santé, il faut faire un diagnostic avant de prendre des mesures correctives; c'est précisément là un des deux objectifs de ce chapitre, l'autre objectif étant de proposer les remèdes appropriés.

172. L'observation de la réalité montre que parmi les facteurs qui exercent une influence déterminante sur les façons d'agir des élèves, certains réfèrent, d'une part, à des caractéristiques individuelles des élèves, telles que l'âge ou la normalité et, d'autre part, certains proviennent de l'environnement humain ou du milieu dans lequel évoluent les élèves. Le présent chapitre sera divisé, en tenant compte de cette observation, en deux sous-chapitres:

I — Les caractéristiques de la clientèle.

II — L'environnement humain.

173. Le premier distingue les individus selon des caractères qui leur sont propres, tandis que le second tend à intégrer tous les autres facteurs selon qu'ils conditionnent ou selon qu'ils contrôlent le comportement des élèves.

174. Il convient finalement, avant de pousser plus loin l'analyse des composantes du comportement des élèves, de faire deux remarques. En premier lieu, il faut noter que notre analyse du comportement se veut limitative; on envisage non pas le comportement global des élèves, mais seulement le comportement

manifesté à l'occasion du transport, c'est-à-dire les attitudes et les agissements des élèves lorsqu'ils montent dans l'autobus, lorsqu'ils se trouvent à l'intérieur de l'autobus ou lorsqu'ils en descendent.

175. Enfin, dernière remarque, on ne peut passer sous silence que parmi les facteurs influençant ou déterminant les actions et les réactions des élèves, on trouve, en plus des caractéristiques individuelles et de l'environnement humain, l'environnement matériel; si ce dernier est combiné à l'environnement humain, on peut l'appeler environnement opérationnel. La localisation des arrêts et des points de correspondance, l'aménagement des écoles et des campus, l'organisation des horaires et des circuits, l'équipement des véhicules et toute l'administration comme telle du transport écolier se classent dans les environnements matériels et opérationnels. Toutefois, ces dimensions ne seront pas discutées dans ce chapitre, puisque dans le cadre du mandat de la Commission d'enquête, d'autres parties du rapport sont spécialement consacrées à l'étude de facteur matériel et opérationnel relatif au transport d'écoliers.

CARACTÉRISTIQUES DE LA CLIENTÈLE

A. Le comportement en fonction de l'âge

176. Il est admis que l'homme, à mesure qu'il vieillit, évolue physiquement et mentalement et passe par différents stades de maturité. En réalité, il serait préférable d'aborder l'analyse du comportement à partir des caractéristiques de la clientèle du transport scolaire en utilisant le degré de maturité, de préférence à l'âge, comme un facteur susceptible de déterminer de façon décisive le comportement. Mais, parce qu'il est une donnée plus visible, donc, plus facile à traiter, l'âge, ou un groupe d'âges, sera ici retenu comme élément fondamental capable d'expliquer en grande partie le comportement actuel ou potentiel de l'individu.

177. L'âge constitue en effet un indice à savoir qu'à tel âge correspond, règle générale, telle façon d'agir dans telles circonstances. S'il est possible d'accoler un degré de maturité différent aux stades de développement de la personne, c'est-à-dire selon qu'il s'agit d'une enfant, d'un adolescent ou d'un adulte, il faut toutefois se rappeler qu'une telle relation n'est pas automatique. Bien qu'intimement liés dans la plupart des cas, âge et degré de maturité sont deux entités distinctes qui laissent une place à des variations entre individus.

178. Une fois reconnue l'influence de l'âge ou du degré de maturité, reste à préciser que, pour la gent écolière, âge et degré de maturité coïncident généralement avec un certain niveau d'enseignement. Bien que la fréquentation d'un niveau d'enseignement ne soit pas comme telle une caractéristique inhérente à la personne, comme l'âge par exemple, il arrive que des précautions ou mesures spéciales soient prises dans l'organisation du transport d'écoliers en fonction du niveau d'enseignement. Peu importe que certains élèves soient retardés dans le cours de leurs études, on sait que, en général, les écoliers âgés de cinq ou six ans fréquentent la maternelle, ceux âgés de six à onze ans se trouvent au niveau élémentaire et ceux de douze à seize ans se situent au niveau secondaire.

179. Cette constatation permet d'examiner quelques aspects du comportement par référence au niveau d'enseignement. On gardera cependant à la mémoire que ce procédé est justifié, pourvu que l'âge de l'élève demeure le facteur déterminant. Bref, dans les pages suivantes, on passera en revue quelques exemples de

comportements, spécifiques aux différents groupes d'âge au aux différents niveaux d'enseignement

a) La maternelle

180. A la maternelle, on est en présence d'un groupe homogène caractérisé par son jeune âge et un manque d'habitude ou d'expérience vis-à-vis le phénomène du transport en groupe. Les enfants sont, à ce niveau, âgés d'environ cinq ans. En raison de leur âge, ils ne possèdent encore aucune expérience du transport en autobus, mis à part peut-être quelques voyages effectués, à l'occasion, en compagnie de leurs parents. Ils en sont en tout cas à leurs premières expériences de transport en compagnie d'autres enfants de leur âge.

181. Durant ce premier contact des enfants avec le transport en autobus, leur permettant de fréquenter la maternelle, il importe de bien surveiller leur comportement, afin d'en corriger les moindres écarts qui risquent de mettre en cause leur propre sécurité ou santé. Nous recommandons que **les enfants de la maternelle qui sont transportés fassent l'objet d'une attention spéciale**, en raison même de leur manque d'expérience. Les élèves du niveau de la maternelle ne connaissent pas toutes les notions élémentaires de sécurité. Même s'ils en possèdent quelques-unes, ces jeunes enfants peuvent facilement oublier, dans les faits, certaines notions relatives à un comportement sécuritaire, de sorte qu'on ne leur rappellera jamais assez les précautions qu'ils doivent prendre et les erreurs qu'ils doivent éviter.

182. Quand tout un groupe de jeunes enfants sont transportés quotidiennement à l'école maternelle, il semble imprudent d'employer les mêmes mesures de sécurité que celles utilisées pour le transport d'enfants plus âgés ou pour les adolescents. Les mesures de sécurité peuvent être jugées satisfaisantes pour ces derniers, mais inadéquates pour des enfants de cinq ans.

183. On tend d'ailleurs de diverses manières à accorder une attention spéciale à ces jeunes élèves. Entre autres possibilités, s'ils doivent marcher un peu, on voit à ce que les écoliers évitent de traverser seuls aux carrefours où la circulation automobile est dense et à ce qu'ils ne traversent qu'un petit nombre d'intersections. En d'autres circonstances, il est préférable de faire du porte à porte pour ramasser tous les enfants, ce qui élimine les risques d'accidents encourus par les piétons.

184. Les moyens à prendre dans le but d'assurer la sécurité ainsi que la santé des élèves, au niveau de la maternelle comme aux autres niveaux, varient en fonction de plusieurs facteurs locaux : la densité de la circulation, la vitesse à laquelle s'écoule le flot de la circulation, l'existence ou l'absence de trottoirs, l'état des routes, la distance de la maison à l'arrêt de l'autobus ou à l'école. Ces facteurs constituent autant de faits qu'il appartient à l'organisme scolaire de

considérer pour en venir à des solutions adaptées aux besoins de sécurité des écoliers.

185. Pour le transport lui-même, il paraît aussi plus sage de prendre des précautions spéciales adaptées à l'âge de la clientèle. Etant donné le développement physique d'un élève de la maternelle, on conçoit mal, en cas d'accident, qui pourrait obliger les écoliers à évacuer le véhicule par des sorties de secours, telles que les fenêtres amovibles (« Knockout-type windows »). Il faut donc que les écoliers soient capables d'évacuer seuls le véhicule par les sorties de secours et on doit s'assurer que ces écoliers possèdent la force physique suffisante pour effectuer la manoeuvre voulue. Cet exemple des fenêtres amovibles démontre que des mesures de sécurité efficaces pour des adultes ou des adolescents peuvent être tout à fait inutiles ou inadéquates pour des enfants de la maternelle. De même la montée et la descente seront facilitées et les risques d'accidents diminués, si le marchepied de l'autobus est moins élevé en raison de la petite taille de ces enfants.

b) L'Élémentaire

186. Au niveau élémentaire, la clientèle du transport peut être moins homogène, en considérant leur âge, leur degré de maturité et leur habitude du transport dans les véhicules scolaires. Aux premières années de ce niveau, on retrouve des élèves qui se rapprochent, par leur comportement, de ceux de l'école maternelle. Dans la mesure où il n'a jamais fréquenté la maternelle ou n'est pas habitué au phénomène du transport, l'écolier qui entreprend son cours élémentaire pose à peu près les mêmes problèmes que posait l'élève de la maternelle. Toutefois, on peut présumer, en raison de son âge légèrement plus avancé et du fait qu'il voyage en compagnie de camarades plus âgés, que les risques d'un comportement dangereux, dû à un manque d'expérience, sont ici relativement atténués.

c) Le secondaire

187. Si le comportement des élèves du niveau secondaire pose certains problèmes, ce n'est pas à cause du jeune âge des élèves comme dans le cas des élèves de la maternelle et de l'élémentaire. Au contraire, la plupart des élèves du secondaire sont au stade de l'adolescence et les problèmes sont, alors, très différents. Même s'il ne se comporte pas toujours en adulte, l'adolescent aime à se considérer comme un adulte et s'attend à ce qu'on ne le traite pas comme un enfant. On réalise donc la nécessité pour le chauffeur de connaître la psychologie de l'adolescence, afin de lui permettre d'aider l'adolescent à se comporter comme il se doit.

188. A bord des véhicules, des problèmes d'indiscipline peuvent résulter du fait que les adolescents sont en groupe. L'identification et l'intégration de l'adolescent au groupe constituent un besoin pour plusieurs individus de cet âge et,

en cela, il ne comporte rien de répréhensible. Toutefois, les normes de comportement en vigueur au sein de ce groupe peuvent, à l'occasion, entrer en conflit avec les normes établies par l'organisation du transport. Si un groupe d'élèves tend à adopter un comportement insécuritaire ou indiscipliné, il faut prendre les moyens pour remédier à une pareille situation.

189. Parmi les remèdes, il est possible d'envisager de démembrer le groupe. On peut aussi identifier le leader du groupe et agir par son intermédiaire, soit en le persuadant de modifier son comportement, soit en l'isolant des élèves qui suivent son exemple. Finalement, on peut à l'extrême refuser au groupe le droit au transport pour un certain temps.

190. La longueur du trajet est un facteur qui influence le comportement de l'élève. Les longs trajets ne sont pas exclusifs au niveau secondaire, mais ils caractérisent davantage le transport des étudiants de ce niveau. La raison en est bien simple; parmi tous les étudiants du secondaire, le pourcentage d'élèves transportés est plus élevé qu'à l'élémentaire, et l'école secondaire dessert un territoire plus étendu. Une grande partie des étudiants se rendent à l'école par autobus et certains doivent passer près de deux heures quotidiennement, sinon plus, en autobus. Un trajet dont la longueur est excessive peut rendre l'étudiant impatient, nerveux ou irritable et peut être de nature à modifier le comportement des passagers, comme individu ou comme groupe, ou l'attitude des élèves envers les règles ou les normes établies.

191. Donc, il y aura lieu de tenir compte des distinctions entre l'âge des passagers ou le niveau d'enseignement pour établir certaines normes ou mesures de contrôle du comportement, et même pour toute mesure dont le but est d'assurer la sécurité et la santé des élèves transportés. Quelques-unes ont été énumérées à titre d'exemple. Il n'est pas possible à la Commission d'enquête de prévoir toutes les mesures particulières et d'étudier les détails de chacune des situations. C'est à la Commission scolaire avec l'aide du ministère de l'éducation de prendre les mesures spécifiques et appropriées aux circonstances. La deuxième partie de ce chapitre établira les cadres généraux à l'intérieur desquels pourront prendre place des mesures particulières. Dans l'immédiat, il est temps de nous pencher sur l'autre aspect fondamental des caractéristiques des élèves transportés.

B. Le comportement en fonction de la normalité

192. Après une brève étude du comportement en fonction de l'âge, on passe ici à une étude du comportement en fonction de la normalité des élèves. La normalité est un concept qui permet de classer les élèves selon qu'ils présentent des caractéristiques normales ou exceptionnelles. S'ils présentent des caractéristiques normales, c'est-à-dire s'ils ont un développement physique et mental ainsi qu'un comportement social qui ne posent pas de problèmes particuliers, ils entrent

dans la catégorie des élèves moyens ou normaux; dans le cas contraire, ils se classent parmi les élèves exceptionnels, inadaptés ou déficients.

a) *Élèves moyens*

193. Les élèves moyens ou normaux ne posent pas de problèmes spéciaux de comportement, en ce sens qu'il n'est pas nécessaire dans leur cas de prendre des mesures spéciales, afin de leur assurer un transport sécuritaire et salubre. D'ailleurs, ces élèves sont soumis à des règlements pensés en fonction d'élèves qui ne présentent pas de déficiences physiques ou mentales.

b) *Élèves inadaptés*

194. Les élèves inadaptés constituent une minorité dans l'ensemble des étudiants. La déficience, congénitale ou accidentelle, peut être physique, mentale ou les deux à la fois, dans certains cas. Cependant, la déficience en soi peut être plus ou moins grave et, par conséquent, posera des problèmes plus ou moins importants en matière de transport et supposera des solutions adaptées à la gravité de la déficience.

1 — *Déficience physique*

195. Les solutions apportées aux problèmes posés par le comportement d'élèves handicapés devront tenir compte de la gravité de l'anomalie et des répercussions possibles de cette anomalie sur le comportement de l'élève qui en est victime, ainsi que sur le comportement des autres élèves. Il y a lieu de distinguer à l'intérieur des déficiences physiques, les déficiences mineures et les déficiences majeures, en relation, toujours, avec les problèmes de transport. Par exemple, du point de vue de l'élève, une affection cardiaque sera une déficience grave, tandis que du point de vue de l'organisation du transport et du comportement de l'élève, cette déficience ne posera pas de problèmes sérieux dans la mesure où le transport n'abusera pas des capacités physiques de cet élève, en lui imposant de trop longs trajets ou quelque autre effort dommageable.

196. Autre exemple, le cas de l'élève qui a une jambe immobilisée par un plâtre et qui doit se servir de béquilles pour ses déplacements. Dans une pareille condition, un élève peut quand même utiliser le même transport que les autres écoliers, mais il est certain que son handicap est de nature à ralentir les opérations de montée et de descente. Toutefois, malgré cet inconvénient et à moins d'un avis contraire du médecin, les élèves affectés d'une déficience physique mineure, c'est-à-dire une déficience qui ne les empêche pas de se mouvoir convenablement, doivent être transportés en même temps que les élèves normaux.

197. Quant aux handicapés physiques graves, par exemple l'élève qui, pour se déplacer, doit utiliser une chaise roulante, il est évident qu'ils doivent faire

l'objet d'un transport spécial. Ici, le chauffeur affecté à ce transport devra connaître, avec précision, les précautions particulières qui s'imposent pour chacun des élèves, selon son état physique. Lorsque des enfants infirmes fréquentent des institutions spécialement conçues pour eux, le transport ne pose pas de problème, car il est organisé en fonction des caractéristiques exceptionnelles de cette clientèle. Par ailleurs, quand des infirmes fréquentent les mêmes institutions que les élèves normaux, il appartient aux autorités compétentes de faire bénéficier d'un transport spécial celui qui est gravement handicapé. L'avis du médecin ou du service médical de la Commission scolaire sera décisif quant à savoir qui doit profiter d'un transport spécial, pour quelles raisons et selon quelles modalités spécifiques d'opération. Il va sans dire également, que les personnes concernées par ce transport doivent collaborer. Ainsi les parents, l'administration du transport, le service médical et les chauffeurs doivent coordonner leurs efforts, afin de dispenser un service de transport adéquat aux besoins individuels des élèves gravement handicapés, mais capables de poursuivre leurs études.

2 — *Déficience mentale*

198. Les élèves affectés d'une déficience mentale constituent une autre catégorie d'élèves dont le comportement peut poser des problèmes de sécurité. Cette catégorie d'élèves, dans l'optique d'un comportement sécuritaire en matière de transport des écoliers, peut se subdiviser en deux groupes, les élèves affectés d'une déficience majeure et ceux affectés d'une déficience mineure.

199. Dans le groupe des élèves victimes d'une déficience majeure, on retrouve ceux que l'on nomme communément les semi-éducables. Ces élèves, en raison de leurs dispositions psychiques anormales doivent faire l'objet d'une surveillance plus rigoureuse que celle que peut exercer un chauffeur d'autobus.

200. Les élèves dont le développement mental est déficient suivent d'ailleurs un horaire scolaire différent de l'horaire des élèves normaux. Bref, tant à cause de leur handicap spécifique qu'à cause de leur horaire scolaire différent, les semi-éducables font l'objet d'un transport spécial. On sait, d'autre part, que ces individus risquent d'avoir un comportement plus insécuritaire pour la simple raison qu'ils assimilent plus difficilement les notions de sécurité et qu'ils sont généralement enclins à agir comme bon leur semble. Pour cette raison, il y a lieu d'exercer une surveillance spéciale. Il n'est pas cependant nécessaire de prévoir un transport spécial pour les déficients mentaux affectés d'une déficience mineure; tout au plus, dans des cas particuliers, certains pourraient être accompagnés dans l'autobus d'un élève qui en aurait accepté la responsabilité.

201. La présence d'un élève mentalement défavorisé parmi des élèves normaux peut à l'occasion entraîner des comportements regrettables de la part de quelques-uns, en l'occurrence, lorsque l'élève déficient devient l'objet de remarques déso-

bligeantes de la part d'un autre ou d'autres élèves. Dans ce cas, le chauffeur doit prendre les mesures nécessaires, afin d'éviter tout comportement de ce genre à bord du véhicule. Il appartient évidemment aux autorités compétentes de distinguer parmi les élèves mentalement défavorisés les cas majeurs des cas mineurs.

202. En résumé, la politique la plus généralement acceptable consiste en ce **que les élèves affectés d'une déficience physique ou mentale soient transportés dans les mêmes véhicules que les élèves normaux**, à condition que l'handicapé physique puisse se mouvoir convenablement et, à condition que le déficient mental ne constitue pas un risque pour sa propre sécurité ou pour celle des autres par son comportement. Faute de remplir les conditions ci-dessus **lorsqu'un transport spécial s'avère nécessaire pour certains élèves inadaptés, la commission scolaire régionale décide quels élèves devront en bénéficier.**

203. Nous venons de voir que la clientèle du transport scolaire se distingue par sa jeunesse et par un degré différent de maturité selon les groupes d'âge, et que certains étudiants transportés présentent des caractéristiques exceptionnelles au point de vue physique et mental. La partie suivante, consacrée à l'environnement humain, établira les mesures à prendre au niveau du comportement, compte tenu des traits distinctifs de cette clientèle, pour assurer un transport sécuritaire et salubre.

L'ENVIRONNEMENT HUMAIN

204. Les dispositions physiques et mentales diffèrent d'une personne à l'autre. Les êtres humains, enfants, adolescents ou adultes, possèdent des personnalités qui se différencient d'un individu à l'autre. L'enfant naît avec certaines dispositions qui sont susceptibles de s'affermir à mesure qu'il vieillit. Règle générale, à moins de négligence ou d'ignorance, on tente de développer chez l'enfant les dispositions innées qui sont perçues comme correctes et, à l'inverse, de corriger celles qui sont perçues comme indésirables. L'ensemble des valeurs, ou la culture d'une collectivité, oriente au départ le développement des individus, stimule le développement de certaines dispositions ou en étouffe d'autres, conditionne les relations actuelles et futures de l'homme avec son milieu et implique un modèle de comportement à l'occasion de chacune de ces relations entre l'homme et son milieu.

205. Bien que chaque être possède des caractéristiques physiques qui lui soient propres, ceci n'empêche pas le milieu humain d'exercer sur lui une pression, afin de développer et de stimuler le développement de certaines qualités jugées nécessaires aux bonnes relations de l'homme avec son milieu. Sous le thème général de l'environnement humain, on examinera les mécanismes mis en place, en vue de façonner et de contrôler le comportement individuel et collectif des élèves transportés. On accordera de l'importance, d'abord à la formation des élèves, puis à l'information des personnes intéressées au transport des écoliers pour, finalement, insister sur le contenu d'une réglementation relative au comportement. En somme, on considère, en premier lieu, ce qui conditionne le comportement et, en second lieu, on examine les modalités de contrôle du comportement.

A. Formation civique

206. Pour que les enfants transportés adoptent un comportement sécuritaire, il ne faut pas les laisser à eux-mêmes. Il appartient au milieu de les orienter dans le sens désiré et de surveiller le comportement des élèves.

« L'éducation sociale (...) est (...) une éducation des attitudes et des manières de se conduire mais comporte en même temps des connaissances pratiques. »¹

1. *Rapport de la Commission royale d'enquête sur l'enseignement*, Volume 3, chapitre XXVI, paragraphe 1006.

Une telle éducation recouvre un champ très vaste de l'activité humaine et a pour principal objectif de faire de l'individu un bon citoyen. Le civisme, cette « vertu du bon citoyen », se manifeste sous différentes formes, dans une foule de circonstances et à tout âge.

207. Il est certain que, laissée à eux-mêmes, les écoliers ne seraient pas toujours capables de distinguer ce qu'il faut faire et ce qu'il faut éviter; il est donc nécessaire et normal qu'on se charge de l'éducation de l'enfant en toutes circonstances. Or, le transport des écoliers apparaît justement comme une de ces occasions où l'élève doit être initié à certaines règles de comportement susceptibles, en particulier, d'assurer sa propre protection et celle des autres. La seule connaissance de ces règles ne suffit pas, il importe que l'élève en saisisse la portée et les raisons qui les justifient. Si l'élève sait, mais ne comprend pas, les résultats risquent d'être décevants; par contre, la coopération des élèves sera facilitée si on prend la peine de leur inculquer intelligemment les notions de civisme relatives à ce phénomène très spécifique qu'est le transport des étudiants.

208. L'initiation au civisme revient à l'ensemble de la collectivité. Le milieu social façonne et conditionne pour une grande part les dispositions individuelles et le comportement. Parmi les éléments constitutifs du milieu social, la famille et l'école s'avèrent les principaux centres de formation et d'éducation. Sans discuter si l'un de ces deux milieux, familial ou scolaire, a plus d'importance que l'autre, il faut, dans le milieu scolaire, favoriser des moyens bien précis de formation en matière de transport scolaire. A partir de ce principe, il est nécessaire **que pour une plus grande sécurité dans les autobus scolaires, la commission scolaire régionale prenne les mesures nécessaires pour inculquer aux élèves des notions fondamentales de civisme, afin d'améliorer leur comportement général et afin de réduire les problèmes de discipline.**

209. Pour que les élèves saisissent l'importance des problèmes relatifs au transport, il faudrait qu'ils aient l'occasion d'acquérir des connaissances à l'intérieur de cours de civisme. Tous les principes de comportement donnés à l'occasion de ces cours devraient être d'un intérêt général: tout individu, et non seulement les usagers actuels des moyens de transport des écoliers, utilise ou utilisera un jour ou l'autre le transport en commun. Par conséquent, les notions acquises lors de ces cours peuvent servir plus tard, si elles ne servent pas dans l'immédiat à un certain nombre d'élèves. Un seul exemple: quand tous auront appris à l'école qu'il est préférable d'être en file d'attente pour monter dans un véhicule de transport en commun, une fois adultes, les écoliers d'aujourd'hui sauront se comporter comme il se doit.

210. Ces cours peuvent être appuyés par des séances d'information. Psychologiquement, le seul fait de les convoquer à des séances d'information démontre l'intérêt et l'importance que l'école attache au phénomène du transport. A

l'occasion de ces séances, dont la responsabilité de l'organisation revient au directeur du transport et aux autorités compétentes du milieu scolaire, on devra insister sur les comportements à suivre de la part des élèves et démontrer que les principes réglant le comportement sont conçus en fonction de la sécurité et la santé des passagers.

B. Information

a) Des parents

211. Le problème de l'attitude de la population en général et plus particulièrement des parents en face du transport des élèves a déjà été soulevé. Cette attitude a toute son importance ici puisque pour les parents d'élèves transportés, le transport de leurs enfants est une réalité de tous les jours durant l'année scolaire. Il est nécessaire qu'ils continuent d'être des indicateurs précieux des lacunes du transport des écoliers au Québec. Mais ils doivent encore plus, par une attitude positive en face du transport scolaire, apporter leur concours actif et jouer le rôle qui leur revient.

212. Peut-être que la plus grande responsabilité des parents à l'égard du programme de transport scolaire est de promouvoir chez leurs enfants une attitude positive envers l'autorité du chauffeur et des membres de l'organisation scolaire du transport. Dans certains cas, la mauvaise conduite des enfants peut originer d'un conflit ou de mauvaises relations entre parents, chauffeurs et personnel du milieu scolaire. Pour prévenir pareilles situations, il faut faciliter les communications entre les personnes intéressées au transport d'écoliers.

213. **La commission scolaire régionale doit favoriser des rencontres avec les parents pour faciliter l'échange d'information entre eux et les personnes responsables du service de transport, et pour que leurs critiques soient un apport constructif à l'organisation du transport scolaire.**

214. Les parents sont les principaux éducateurs de leurs enfants, et c'est à partir de leurs conseils et de leur exemple que ceux-ci adoptent tel ou tel comportement en société. Cependant, les parents peuvent ne pas avoir tous les moyens en main et l'information nécessaire pour leur inculquer les principes d'un comportement compatible avec un transport sécuritaire et salubre. Ils peuvent aussi saisir difficilement la relation qui existe entre le comportement d'un élève et sa sécurité. La Commission scolaire régionale doit mettre à la disposition des parents l'information et les outils nécessaires pour leur permettre de jouer leur rôle auprès de leurs enfants.

215. **Il appartient principalement à la Commission scolaire régionale, par le truchement de rencontres ou de publications, de souligner aux parents les manquements au civisme et les dangers du mauvais comportement des élèves et de**

les renseigner sur les notions à inculquer aux enfants concernant la sécurité et la santé en matière de transport scolaire.

216. Ce n'est qu'à partir d'échanges entre les parents et le service du transport que les étudiants transportés adopteront un comportement propice à un transport sécuritaire et salubre. Les parents viendront prêter main forte aux responsables du transport et en retour, ceux-ci leur fourniront les éléments nécessaires pour qu'ils puissent jouer, auprès de leurs enfants, leur rôle d'éducateur.

b) Des usagers de la route

217. De façon plus générale, on croit même qu'il soit très opportun de recourir aux techniques modernes de diffusion de l'information, afin de sensibiliser l'ensemble du public à certains aspects du transport des écoliers qui sont d'un intérêt général. Pour ce faire, **le ministère des transports et communications doit intensifier l'usage de tous les media d'information afin de renseigner les usagers de la route sur les lois et règlements de la circulation, particulièrement ceux qui ont trait au transport des écoliers.** Plus le public sera conscient et averti, plus grande sera la sécurité des élèves.

218. L'éducation civique des enfants ainsi que les relations harmonieuses et l'esprit de collaboration facilités par un échange approprié d'information entre les administrations concernées, le milieu scolaire, les parents et même tous les usagers de la route constituent les principales garanties du comportement sécuritaire des écoliers dont la responsabilité incombe à l'environnement humain plutôt qu'à l'élève seul.

C. Normes de comportement

219. Les objectifs de sécurité et de santé imposent certaines contraintes auxquelles doivent se soumettre les élèves-passagers. Lorsqu'un avion s'envole ou atterrit, l'hôtesse invite poliment les passagers à attacher leurs ceintures de sécurité et vérifie ensuite si chaque passager s'est conformé à l'invitation. Il appert que les passagers se conforment sans se plaindre à ce règlement, car ils connaissent, pour la plupart, le danger et comprennent l'importance d'une telle mesure. Dans le transport d'écoliers, les problèmes de comportement sont souvent dus à l'ignorance des dangers possibles, à un manque de compréhension des règlements de sécurité, à un manque d'expérience et, plus généralement, à un manque de maturité qui occasionnent des conduites erronées.

a) Moments critiques du comportement

220. Afin d'examiner les problèmes de comportement, on peut diviser le transport des écoliers en différents moments critiques, où l'attitude des élèves peut être déterminante : 1) montée des élèves dans le véhicule, 2) attitude des élèves à l'intérieur du véhicule, 3) descente des élèves du véhicule.

221. On constate, d'après cette division, qu'on laisse de côté, pour l'instant, les problèmes de sécurité et de santé des élèves imputables à leurs comportements qui résulteraient pendant la période d'attente de l'autobus. Ce problème sera étudié plus loin.²

1 — *Montée des élèves dans le véhicule*

222. Les multiples arrêts des autobus d'écoliers s'effectuent normalement le long de la route ou dans une cour d'école pour y faire monter ou faire descendre des écoliers. Le long de la route, il y aurait lieu de distinguer entre, d'une part, les arrêts où attendent plusieurs écoliers et, d'autre part, les arrêts où se trouvent un nombre limité d'élèves, c'est-à-dire environ cinq ou six élèves. Dans ce dernier cas, les problèmes de comportement inhérents à la présence d'un rassemblement sont à peu près nuls. En effet, lorsqu'il n'y a que quelques élèves sur le point de monter à bord du véhicule, ceux-ci sont moins enclins à se bousculer.

223. La hâte de monter dans le véhicule dès son arrivée, les bousculades qui s'ensuivent s'avèrent un phénomène facilement observable chez les jeunes comme chez les adultes. Il semble que les élèves sont pressés de monter à bord, pour avoir un siège ou celui qu'ils préfèrent. Il est certain qu'une montée effectuée dans le calme et dans l'ordre annulerait pratiquement tout risque d'accident occasionné par une grande précipitation. Par conséquent, on devrait obliger les élèves à se mettre en ligne en attendant l'autobus et à monter dans l'autobus suivant cette disposition. La file doit évidemment se faire de manière à ne pas obstruer la circulation, si l'arrêt d'autobus est situé à un endroit où il se fait, à proximité, une circulation automobile ou de piétons. Tout dépend de l'aménagement de l'espace à l'arrêt d'autobus; une réglementation au niveau provincial peut fort bien établir le principe ci-dessus. Il revient cependant à l'administration locale de voir à ce que ce principe soit appliqué et adopté aux circonstances du milieu.

224. Les bousculades à la montée dans l'autobus peuvent être évitées si les passagers ont un siège qui leur est assigné. Les étudiants sont alors assurés d'avoir une place et de faire le voyage assis; ceux qui descendent les premiers, par exemple, pourraient prendre place à l'avant du véhicule de préférence. Cette façon de faire peut également aider au maintien d'un comportement sécuritaire dans l'autobus. Dans certains cas, des élèves sont indisciplinés parce qu'ils sont assis côte à côte : il s'agit alors de leur assigner un banc différent.

225. Un règlement doit faire en sorte que chaque élève occupe le siège qui lui a été assigné. L'efficacité de cette mesure n'est assurée que si le nombre de passagers est fixé en fonction du nombre de places disponibles dans le véhicule;

2. Partie IV, chapitre septième.

la nécessité de cette mesure sera traitée plus à fond au chapitre quatrième qui porte sur la réglementation opérationnelle.

226. Par ailleurs, on présume que lors de l'arrivée d'un autobus à un arrêt, les élèves y sont déjà. En cas de retard d'un élève, le chauffeur et les passagers ne peuvent attendre le retardataire : de tels délais rendent les passagers impatients et, par voie de conséquence, favorisent l'indiscipline et empêchent de respecter l'horaire des autobus. L'élève doit respecter l'horaire et être à l'arrêt aux heures prévues. Ce règlement nécessite la collaboration des parents qui doivent veiller à ce que leurs enfants partent à temps, afin d'être sur les lieux quand l'autobus passe.

2 — Attitude des élèves à l'intérieur du véhicule

227. A partir du moment où ils sont à l'intérieur du véhicule, les étudiants sont assujettis à des règlements provinciaux concernant la salubrité des endroits publics.

228. Dans la définition d'« endroit public » que l'on retrouve dans les règlements provinciaux d'hygiène³, on n'affirme pas explicitement que l'autobus est un endroit public. Par contre, l'expression « Tout autre endroit où le public a accès pour besoin, affaires ou divertissement » englobe le terme autobus. La loi actuelle relative au comportement en matière de salubrité dans les endroits publics se résume à deux articles³ dont le ministère de l'éducation aura soin de s'inspirer pour les fins de sa réglementation générale.

229. On ne peut s'objecter à ce que quelqu'un mange dans l'autobus, chocolat, croustillants, à condition qu'il ne jette pas ses papiers ou rebuts sur le plancher. Par contre, il serait préférable de s'abstenir de boire des liqueurs douces dans l'autobus : si par mégarde un écolier met le pied sur une bouteille qui traîne par terre, il peut en résulter une chute dont les conséquences risquent de s'avérer fâcheuses. Il va de soi que des mesures doivent être prises pour qu'aucune boisson alcoolique soit consommée dans les véhicules automobiles affectés au transport des écoliers.

230. Les règlements internes de la plupart des compagnies de transport par autobus réglementent un autre aspect du comportement de leurs passagers par l'interdiction de fumer dans les véhicules. Une interdiction de ce genre se justifie facilement à plusieurs points de vue. L'air n'est pas déjà assez pur, surtout en hiver quand les fenêtres sont closes, pour le vicier davantage, afin de plaire à quelques fumeurs invétérés. Parmi d'autres inconvénients, le feu de la cigarette risque de brûler des vêtements ou d'endommager les bancs, les mégots de cigarettes écrasés traînant sur le plancher sont de la malpropreté et leur seule présence viole, si l'on veut être strict, les règlements provinciaux d'hygiène concernant

3. Voir l'appendice II, page 272.

la salubrité dans les endroits publics. En conséquence, il est tout à fait justifié d'interdire l'usage de cigarettes à bord de l'autobus d'écoliers.

231. Finalement, le comportement des élèves doit faire l'objet d'une réglementation précise sur un point très important, à savoir que le passager n'expose aucune partie de son corps par les fenêtres des véhicules. Il faut donc que tous les écoliers sachent qu'il s'agit là d'un principe élémentaire de sécurité. Les étudiants, surtout durant la belle saison, ont tendance à ouvrir les fenêtres et occasionnellement, à se sortir la tête ou les bras. Un tel comportement est évidemment insécuritaire; il risque d'occasionner des blessures sérieuses aux membres ainsi exposés à l'extérieur.

3 — *Descente du véhicule*

232. Les campagnes de sécurité routière rappellent sans cesse qu'on peut être victime d'accidents, même si l'on est dans son droit. Plusieurs enfants ont l'habitude de traverser une voie publique sans regarder de chaque côté; un tel comportement peut avoir des répercussions fâcheuses. Même si un brigadier se trouve sur les lieux, même si les feux clignotants du véhicule fonctionnent, il peut advenir qu'un automobiliste distrait oublie d'effectuer l'arrêt obligatoire. Bien qu'en pareille circonstance la responsabilité d'un accident n'incombe pas principalement au comportement de l'élève, ce dernier aurait pu remédier à une erreur humaine par une habitude élémentaire de prudence, qui consiste à s'assurer qu'il n'existe aucun danger avant de traverser une route.

233. Autre exemple d'imprudence, le cas de l'élève qui, hors de l'autobus se tient trop près du véhicule au moment où celui-ci quitte son quai ou laisse un point d'arrêt de circuit. Si l'élève réalise trop tard qu'il est dans une situation dangereuse et si le chauffeur, ou quelqu'un d'autre, ne peut pas voir l'élève, ce dernier risque alors d'être blessé plus ou moins grièvement. Encore ici, abstraction faite des mesures susceptibles d'empêcher une pareille situation, le comportement de l'élève a une influence déterminante sur sa sécurité.

234. Le ministère de l'éducation doit tenir compte de ces situations dans l'élaboration de sa réglementation générale, pour faire en sorte que des étudiants suivent certaines règles sécuritaires lorsqu'ils quittent l'autobus ou lorsque celui-ci est près d'eux.

b) Responsable du comportement

235. Il est indispensable de prévoir une réglementation apte à développer un bon comportement, une bonne conduite, en un mot une attitude adaptée aux objectifs de sécurité du système du transport scolaire. L'établissement de normes de comportement est une nécessité qui s'impose; même de la part d'une organisation qui se veut démocratique. Il doit exister une réglementation indiquant une ligne de conduite à suivre, en vue d'atteindre le maximum de sécurité.

236. Dans le contexte actuel, il appartient au ministère de l'éducation d'édicter une réglementation générale portant sur le comportement des élèves transportés, particulièrement en ce qui regarde la montée ordonnée dans les autobus, les règles élémentaires de l'hygiène et l'interdiction de fumer à bord des véhicules. Il n'y a, en effet, aucun inconvénient à ce que des directives uniformes soient élaborées au niveau provincial; au contraire, une telle initiative de la part du ministère de l'éducation aurait pour effet d'uniformiser les règles de comportement des écoliers transportés.

237. Par la suite, il revient naturellement à la Commission scolaire régionale d'élaborer à l'intérieur des cadres établis par la réglementation générale du ministère de l'éducation, des règles précises et adaptées au milieu et de les faire respecter par les moyens appropriés.

238. Les règles indiquent une ligne de conduite à adopter. Et, en autant qu'elles sont conçues en vue de maintenir l'ordre et de prévenir des écarts de comportement, susceptibles d'affecter l'état de sécurité et de santé de l'un ou de l'ensemble des passagers, on doit prendre des mesures aptes à assurer le bon ordre dans les autobus d'écoliers. Cette tâche incombe à la Commission scolaire régionale. La Commission scolaire régionale, par son service du transport, est la mieux placée pour régler les problèmes de comportement qui peuvent exister à bord de certains véhicules.

239. Les responsables du système de transport et les parents doivent faire comprendre aux écoliers que, dans les circonstances, bonne conduite et sécurité sont synonymes. C'est là une façon intelligente de leur faire accepter les règlements ou les normes qui orientent leur comportement. Autrement, il y aura toujours certains élèves qui, dans un système de style trop autoritaire, se conduiront mal seulement pour voir jusqu'où ils peuvent aller avant d'être pris en défaut. Cette attitude négative peut être contrecarrée par une bonne dose de civisme qui entraîne une adhésion personnelle de l'élève aux normes de comportement et aux principes sous-jacents que l'élève acceptera facilement si on lui permet de réaliser que ces principes sont conçus en fonction d'un souci de sa propre sécurité et de celle des autres élèves.

240. Les règles de sécurité à observer, à proximité et à bord de l'autobus, peuvent sembler, à première vue, banales tellement elles réfèrent à des situations précises et touchent à des détails de comportement. Mais tel n'est pas le cas; un accident grave peut, en effet, résulter d'une très légère faute de comportement; cette assertion pourra se vérifier dans les lignes suivantes.

241. Le chauffeur est pour sa part responsable de la conduite de ses passagers et, dans ce sens, il exerce un rôle de surveillance sur ces derniers, qui peut être

comparable à celui du professeur dans sa classe. Il n'est pas nécessaire de développer ici davantage. Tout cet aspect de la responsabilité du chauffeur envers ses passagers sera élaboré dans le chapitre suivant.

242. Toutefois, si le comportement de certains élèves indisciplinés pose des problèmes constants, le chauffeur ne doit pas consacrer plus de temps à la surveillance qu'à l'action de conduire son véhicule. Ainsi, en référant les problèmes à la Commission scolaire, celle-ci pourrait, en dernier essor, décider d'adjoindre au chauffeur un moniteur qui l'assisterait dans sa fonction de surveillance. Ce moniteur, afin que son travail soit efficace, devrait posséder une certaine ascendance sur les élèves à surveiller, surtout s'il est lui-même un élève. La présence d'un moniteur possédant assez de leadership permettrait de maintenir l'ordre et la discipline, en plus de faciliter la concentration du chauffeur sur la conduite même de l'autobus.

243. On remarque que la présence de moniteurs n'est pas toujours indispensable; toutefois, si on décide de recourir à une pareille solution, pour un certain temps, il est alors nécessaire de bien préciser ses fonctions. Signalons enfin que si le moniteur-élève s'avère nécessaire, c'est plutôt auprès des élèves de la maternelle et de l'élémentaire qu'il peut être utile. Le moniteur demeure une solution possible parmi d'autres destinées à maintenir l'ordre et la discipline. Dans tous les cas, selon la gravité de la faute, il appartient à la Commission scolaire régionale, si le chauffeur perd le contrôle de la discipline, de décider des mesures adéquates.

Conclusion

244. Ce chapitre a voulu mettre en relief les caractéristiques de la clientèle du transport scolaire, les aspects liés aux problèmes de comportement dans l'autobus scolaire et les responsabilités en ce domaine. Par ailleurs, l'influence des facteurs humains en matière de transport scolaire ne se limite pas au seul comportement des élèves : le chauffeur, qui fera l'objet du prochain chapitre, complétera le tableau d'ensemble de la présente partie du rapport.

RECOMMANDATIONS

I — *CARACTÉRISTIQUES DE LA CLIENTÈLE*

- 181.** Nous recommandons que les enfants de la maternelle qui sont transportés fassent l'objet d'une attention spéciale.
- 202.** Nous recommandons, règle générale, que les élèves affectés d'une déficience physique ou mentale soient transportés dans les mêmes véhicules que les élèves normaux.
- 202.** Nous recommandons que lorsqu'un transport spécial s'avère nécessaire pour certains élèves inadaptés, la Commission scolaire régionale décide quels élèves devront en bénéficier.

II — *L'ENVIRONNEMENT HUMAIN*

- 208.** Nous recommandons que, pour une plus grande sécurité dans les autobus, scolaires, la Commission scolaire régionale prenne les mesures nécessaires pour inculquer aux élèves des notions fondamentales de civisme, afin d'améliorer leur comportement général et afin de réduire les problèmes de discipline.
- 213.** La Commission scolaire régionale doit favoriser des rencontres avec les parents, pour faciliter l'échange d'information entre eux et les personnes responsables du service de transport, et pour que leurs critiques soient un apport constructif à l'organisation du transport scolaire.
- 215.** Nous recommandons que la Commission scolaire régionale, par le truchement de rencontres ou de publications, souligne aux parents les manquements au civisme et les dangers du mauvais comportement des élèves et les renseigne sur les notions à inculquer aux enfants concernant la santé et la sécurité en matière de transport scolaire.
- 217.** Nous recommandons que le ministère des transports et communications intensifie l'usage de tous les média d'information, afin de renseigner les usagers de la route sur les lois et règlements de la circulation, particulièrement ceux qui ont trait au transport des écoliers.

236. Nous recommandons que le ministère de l'éducation édicte une réglementation générale portant sur le comportement des élèves transportés, particulièrement en ce qui regarde la montée ordonnée dans les autobus, les règles élémentaires de l'hygiène et l'interdiction de fumer à bord des véhicules.

237. Nous recommandons que la Commission scolaire régionale élabore, à l'intérieur des cadres établis par cette réglementation générale, des règles précises et adaptées au milieu et les fasse respecter par des moyens appropriés.

CHAPITRE QUATRIÈME

LE CHAUFFEUR

245. Le chauffeur d'autobus scolaire est un facteur humain important de sécurité dans le système du transport scolaire. Cette fonction comporte plusieurs tâches et plusieurs responsabilités. En premier lieu, la conduite d'un autobus scolaire implique évidemment des opérations d'ordre technique ; deuxièmement, on doit tenir compte de la dimension humaine particulière de cette fonction ; enfin, on peut considérer que le chauffeur d'autobus scolaire est titulaire d'une autorité et, qu'à ce titre, il assume certaines responsabilités.

246. On peut penser immédiatement aux différents problèmes qui sont implicites lorsqu'il s'agit d'effectuer la sélection des chauffeurs d'autobus scolaire. Comme pour toute autre occupation, on ne serait nullement justifié de laisser à l'arbitraire l'accès à la carrière de chauffeur d'autobus scolaire. Divers moyens peuvent permettre de s'assurer de la qualité du personnel. Parmi ces moyens, on pense tout d'abord à des cours de formation ou à une forme quelconque d'apprentissage ainsi qu'à des mécanismes de contrôle périodique, qui viseraient à rehausser et, ensuite, à maintenir un niveau de compétence élevé chez les chauffeurs.

247. L'analyse qui suit se divise en quatre sous-chapitres:

- I — Les tâches du chauffeur.
- II — La formation du chauffeur.
- III — Les critères de sélection des chauffeurs.
- IV — L'Emploi des chauffeurs.

LES TACHES DU CHAUFFEUR

A. La conduite du véhicule

248. Parmi les nombreuses tâches que l'on peut confier à un chauffeur d'auto-bus scolaire, la conduite du véhicule constitue évidemment la tâche principale à laquelle il se doit de porter une attention toute particulière. Un grand nombre d'accidents, en effet, peuvent être la conséquence de la maladresse ou de l'imprudence du chauffeur. Tout doit être mis en oeuvre pour assurer le meilleur exercice de cette fonction, rendue plus complexe par les circonstances difficiles dans lesquelles s'effectue la manoeuvre du véhicule, par les difficultés inhérentes aux différents types de véhicules employés, par la nécessité de se conformer à certains règlements spéciaux du Code de la route et par les caractéristiques des passagers transportés.

a) Problèmes spécifiques

1 — *Circonstances*

249. La principale responsabilité d'un chauffeur employé au transport de passagers est de conduire son véhicule de façon sécuritaire, afin d'assurer le bien-être de ses passagers. Contrairement au transport en commun, le transport scolaire s'effectue dans des entroits spéciaux. Par exemple, le chauffeur affecté au transport scolaire est susceptible de conduire son véhicule dans les cours d'écoles, afin d'en faire monter ou descendre les élèves. Ces endroits présentent des dangers particuliers à cause de l'environnement caractérisé par une forte concentration de population et de véhicules, à la rentrée ou à la sortie des classes. Que les cours d'écoles soient aménagées en conséquence ou qu'elles ne le soient pas, il n'en reste pas moins que ces zones de circulation se distinguent des autres par le va-et-vient intensif à certains moments de la journée. Dans de telles circonstances, les risques d'accidents sont plus nombreux et le chauffeur doit observer certaines directives spécifiques, qui ont pour but de réglementer la circulation dans les cours d'écoles.

250. En plus de la difficulté de manoeuvrer dans les cours d'écoles ou campus, le chauffeur d'un véhicule scolaire doit conduire son véhicule dans les conditions difficiles que l'on trouve sur les routes de la province. Selon le temps, le lieu et les régions où l'on se trouve, les difficultés rencontrées sur les routes

peuvent varier énormément. Les autobus scolaires, par exemple, sont utilisés surtout au heures de pointe, c'est-à-dire le matin et le soir, alors que la majorité des usagers de la route se rendent à leur travail.

2 — *L'Autobus scolaire*

251. Pratiquement, tout véhicule automobile est utilisé pour le transport scolaire. Les véhicules varient de l'autobus scolaire à l'autobus de ville, au mini-bus, à la camionnette, à la familiale, à l'automobile et à d'autres genres d'autobus.

252. Etant donné cette grande variété dans les types de véhicules automobiles employés pour le transport scolaire, il est plus difficile pour un chauffeur de se familiariser avec les particularités que peut présenter la conduite de chacun ou même seulement de deux ou trois de ces types. Certains possèdent des caractéristiques spéciales qui peuvent causer des difficultés plus ou moins sérieuses lorsqu'il s'agit de les conduire.

253. Ainsi l'autobus d'écoliers, par sa structure et ses différentes parties, présente des caractéristiques que l'on ne retrouve pas dans les autres types d'autobus servant au transport en commun.

254. La plupart des autobus d'écoliers conventionnels ne sont pas équipés des mécanismes de servodirection et de servofrein. D'autre part, la longueur de la partie arrière de la carrosserie, c'est-à-dire cette partie qui dépasse l'essieu arrière du véhicule, peut causer des embêtements au chauffeur non-expérimenté ou encore à celui qui ne possède pas suffisamment l'habitude des distances. En effet, lorsqu'il s'agit d'exécuter un virage avec ces véhicules, il faut pouvoir juger de l'espace nécessaire sans que l'arrière du véhicule ne frappe un obstacle quelconque ou un piéton. Ces caractéristiques spécifiques à certains autobus scolaires conventionnels compliquent la conduite du véhicule et exigent que le chauffeur ait une capacité physique et une habileté technique qui puissent garantir un contrôle maximum de son véhicule.

3 — *Le code de la route*

255. D'autres facteurs viennent compliquer la conduite d'un autobus scolaire. Le chauffeur d'autobus d'écoliers doit connaître le Code de la route et observer les lois de la circulation. Tout en étant assujéti aux mêmes règles que tous les autres chauffeurs de véhicule automobile, certaines dispositions de la loi sont spécifiques à l'autobus scolaire. Par exemple, l'usage de feux clignotants lorsque les élèves montent ou descendent de l'autobus, l'arrêt obligatoire lorsqu'il traverse un passage à niveau... Le chauffeur de véhicule affecté au transport des étudiants doit avoir constamment à l'esprit ces règles qui coordonnent la circulation et assurent la sécurité des élèves.

4 — *Les passagers*

256. Finalement, en plus des problèmes spécifiques déjà mentionnés, véhiculer un groupe de passagers turbulents n'est pas de tout repos et exige du chauffeur une attention soutenue. Il lui faut à la fois maintenir l'ordre et mener en toute sécurité ses passagers à destination.

b) Permis de conduire

257. Un fait peut maintenant être tenu comme fermement établi ; la conduite des autobus d'écoliers constitue un métier particulier, avec ses exigences et ses règles propres. On ne doit plus tolérer le va-et-vient actuel entre cette fonction et d'autres emplois considérés comme contigus, tels que la conduite de camions lourds et la conduite d'autobus du secteur public ; les véhicules utilisés, les passagers transportés ne sont pas les mêmes.

258. Actuellement, un individu qui possède un permis de chauffeur est autorisé à conduire un autobus scolaire. Le ministère des transports et communications ne fait aucune distinction, lors de l'émission de ces permis, entre les différents types de véhicules que ces chauffeurs ont à conduire.

259. La solution qui s'impose dans une telle situation est **qu'un permis spécial pour la conduite d'un autobus scolaire soit émis par le ministère des transports et communications à tous les candidats qui se qualifient à ce titre.** Pour compléter le tableau, le ministère des transports et communications pourrait établir, à titre de suggestion, une classification des chauffeurs pour distinguer entre le chauffeur d'autobus scolaire, le chauffeur d'autobus dit régulier et le chauffeur de véhicules dits spéciaux (auto-taxi, camionnette, véhicule de livraison...). Ces dispositions feraient disparaître la confusion actuelle qui existe dans ce domaine, assureraient une meilleure sélection des chauffeurs et favoriseraient une plus grande sécurité pour les personnes transportées.

B. La surveillance des passagers

a) Nécessité d'une surveillance

260. Parmi les tâches du chauffeur que l'on peut considérer comme étant relativement importantes, la surveillance des passagers-étudiants représente pour plusieurs un sujet très controversé. Les directives du ministère de l'éducation spécifient que le chauffeur d'autobus scolaire « doit exercer une surveillance adéquate sur le maintien de la discipline et la sauvegarde de la morale »¹. Il semble que cette deuxième tâche vienne en concurrence avec la première, qui est de conduire son véhicule de façon sécuritaire, afin d'assurer le bien-être des élèves.

1. Formule de contrat de transport du ministère de l'éducation.

261. La discipline des élèves dans l'autobus scolaire est un facteur important de sécurité. La Commission d'enquête a recommandé d'établir des règlements, afin d'obtenir des élèves un type de comportement propre à favoriser un plus grand degré de sécurité. Il faut retenir comme on l'a déjà fait observer que l'autobus scolaire est un milieu social qui a un caractère particulier. Les passagers transportés constituent une clientèle spéciale. En effet, l'autobus scolaire transporte des élèves dont la majorité sont des enfants ; ils ont un comportement différent des adultes, étant donné leur âge et leur degré de maturité physique et intellectuel. Certains élèves souffrent de déficiences physiques ou mentales et d'autres élèves sont tout simplement indisciplinés, que se soit à l'école ou dans l'autobus scolaire.

262. Il s'ensuit que ces catégories d'élèves nécessitent une attention et une surveillance spéciales. D'ailleurs, on peut difficilement concevoir qu'un chauffeur d'autobus scolaire conduise de façon sécuritaire, si le comportement des passagers est tel qu'il lui devient impossible de consacrer toute son attention à la conduite même du véhicule.

b) Responsabilités du chauffeur

263. Pour que le chauffeur puisse assurer le bon ordre dans son autobus, il devrait jouir de la même autorité sur les élèves que le professeur dans la classe, afin de faire respecter la discipline. Ainsi, en tant que surveillant des élèves, le chauffeur est titulaire d'une autorité qui lui est déléguée par la Commission scolaire régionale et, ultimement, par les parents. A ce titre, **le chauffeur d'autobus scolaire devra être responsable vis-à-vis de la Commission scolaire régionale des élèves transportés dans son véhicule.**

264. De plus, dans ces conditions, tous les moyens devraient être mis à sa disposition pour lui faciliter la tâche dans ce domaine. On ne saurait trop insister, ici, sur le fait que **la principale responsabilité du chauffeur d'autobus scolaire est de conduire son véhicule de façon sécuritaire en vue d'assurer le bien-être des élèves transportés.** La surveillance des élèves doit demeurer une fonction secondaire et ne doit pas venir en concurrence avec la tâche principale du chauffeur qui est celle de conduire son véhicule. Evidemment, le comportement des élèves transportés ne présente pas toujours un problème et le chauffeur peut conduire son véhicule de façon sécuritaire, tout en exerçant la surveillance des élèves transportés dans son véhicule. Dans le cas où le comportement d'un ou de quelques élèves pose des problèmes au chauffeur et devient un danger pour la sécurité des élèves, la Commission scolaire doit prendre les mesures qui s'imposent, afin de remédier à cette situation comme il a été mentionné au chapitre troisième. Cependant, dans la majorité des cas, le comportement des élèves ne pose pas de problème et le chauffeur peut s'acquitter de ces deux tâches à la fois, ce en quoi il peut être d'ailleurs servi par certaines mesures d'ordre pratique.

C. L'Entretien et la vérification du véhicule

a) Importance de l'entretien et de la vérification

265. L'autobus scolaire, comme tout autre véhicule automobile, est un appareil mécanique et comme tel, il peut devenir une cause d'accident lorsqu'une ou plusieurs de ses parties ne fonctionnent pas de façon adéquate. L'absence de certaines précautions élémentaires dans l'entretien d'un véhicule automobile a certes quelque chose à voir avec un état défectueux de la mécanique. Au fait, une simple négligence dans des vérifications régulières peut entraîner des dommages matériels élevés au véhicule même et parfois devenir la cause directe d'un accident grave. Le chapitre cinquième fera d'ailleurs mieux voir l'importance des différents programmes d'entretien qui devraient compléter la vérification quotidienne du véhicule.

266. L'entretien comporte deux aspects distincts : la vérification de l'état mécanique et l'entretien hygiénique du véhicule.

1. — *La vérification de l'état mécanique*

267. La vérification de l'état mécanique constitue une tâche qui normalement doit être effectuée par tout conducteur d'un véhicule automobile qui est conscient des règles élémentaires de sécurité. En effet, même si la technique moderne a réduit au minimum les vérifications à effectuer, il n'en demeure pas moins que tout véhicule ne devrait jamais être utilisé sans que l'on ait complété une vérification minimum, mais essentielle.

268. Avant chaque voyage ou au début de la journée, les pneus, les essuie-glaces, la porte de secours et les feux clignotants devraient être inspectés. Quotidiennement, à la fin ou au début de chaque journée, on devrait voir à ce qu'il y ait une quantité suffisante d'essence et d'huile et à ce que les systèmes de signaux lumineux fonctionnent correctement. Cette vérification pourrait éviter au chauffeur les désagréments d'une crevaison, d'une panne de moteur ou, ce qui serait plus grave, d'un accident causé par une défectuosité dans le système des signaux lumineux, par exemple.

2 — *L'Entretien hygiénique*

269. Cette vérification de l'état mécanique doit être complétée par un examen quotidien et hebdomadaire du véhicule. L'autobus scolaire est un endroit public et requiert comme tel un entretien hygiénique particulier. Les entreprises de transport spécialisées qui possèdent des autobus scolaires disposent d'un service d'entretien qui effectue le nettoyage, le lavage et la désinfection périodique des véhicules. Par contre, dans la situation actuelle, plusieurs petites entreprises en transport scolaire ne disposent pas d'un service d'entretien sanitaire. Malheureusement, il n'existe pas de directives du ministère de la santé en ce qui concerne

l'entretien hygiénique du véhicule et cet aspect de l'entretien de l'autobus scolaire risque d'être laissé à l'arbitraire et au pis aller si aucune réglementation n'intervient.

b) Rôle du chauffeur

270. La responsabilité de mettre en application un programme de vérification et d'entretien revient d'abord à l'entrepreneur et à la Commission scolaire qui possède des véhicules. Mais, ils auront soin d'intégrer et de faire participer activement le chauffeur à un tel programme, puisqu'il a un rôle important à y jouer.

271. Le chauffeur d'autobus scolaire est responsable des élèves transportés dans son véhicule et il doit s'assurer que l'état mécanique et sanitaire de son autobus présente des conditions normales d'opération.

272. Dans cette perspective, « **le chauffeur d'autobus scolaire doit effectuer la vérification de l'état mécanique et de l'entretien hygiénique de son véhicule** ». Le principal avantage d'un tel système se présente surtout lorsque l'entrepreneur ou la Commission scolaire confie à un chauffeur un véhicule spécifique et lui donne la responsabilité de voir à son bon fonctionnement. Cette façon de procéder, qui fut expérimentée à plusieurs endroits, permet un meilleur contrôle lorsqu'il s'agit de déterminer qui est responsable de certaines négligences concernant les vérifications usuelles et la propreté du véhicule.

273. D'autre part, le nettoyage et la désinfection périodique du véhicule seraient effectués par un service d'entretien sanitaire dans le cas d'une entreprise d'une certaine envergure, mais, dans le cas des petites entreprises, il serait normal que le chauffeur puisse lui-même effectuer le nettoyage de son véhicule.

274. Enfin, durant ces vérifications qui devraient être effectuées à l'aide d'une formule appropriée, « **le chauffeur d'autobus scolaire doit compléter un rapport quotidien sur la vérification de l'état mécanique et l'entretien hygiénique** ».

LA FORMATION DU CHAUFFEUR

A. Nécessité d'une bonne formation

275. Il n'existe pas actuellement de cours de formation spécifique pour les chauffeurs d'autobus scolaire. Le métier de chauffeur d'autobus scolaire comporte des tâches et des responsabilités nombreuses et délicates pour lesquelles une formation et des connaissances variées sont nécessaires. Il faut se rappeler que le chauffeur est responsable des passagers qu'il transporte et que ces passagers sont des enfants; ceux-ci présentent souvent des caractéristiques particulières qui nécessitent une formation spéciale du chauffeur. Songeons aux mesures à prendre, en cas d'accident, aux premiers soins à donner. D'ailleurs, la diversité des tâches qui ont été étudiées dans les pages qui précèdent devrait suffire à justifier une formation spéciale pour un emploi aussi complexe.

B. Programme de formation professionnelle

276. La tâche du chauffeur d'autobus scolaire est complexe et nécessite une formation adéquate. Dans cette perspective, **le ministère de l'éducation doit élaborer un cours de formation professionnelle, en vue de former des chauffeurs d'autobus scolaire, en collaboration avec le ministère des transports et communications et autres organismes concernés.** A l'intérieur de ce programme s'inscriraient des cours de formation qui dispenseraient les multiples connaissances requises pour la formation de chauffeur d'autobus scolaire compétent.

a) Contenu du cours de formation

1 — *Connaissances des mesures sécuritaires*

277. La première responsabilité qui incombe au chauffeur d'autobus scolaire est de conduire son véhicule de façon sécuritaire pour assurer le bien-être des élèves. D'où s'impose pour le chauffeur la nécessité de bien connaître toutes les mesures sécuritaires qui entrent en ligne de compte, lorsqu'il conduit son autobus; par exemple: la connaissance du Code de la route, des lois de la circulation, des principes mécaniques qui régissent le bon fonctionnement du véhicule ainsi que les premiers soins à donner en cas d'accident.

2 — *Connaissance psychologique*

278. La seconde responsabilité du chauffeur d'autobus scolaire est d'exercer la surveillance des élèves transportés dans son véhicule et d'assurer le maintien de l'ordre. Cette responsabilité implique que le chauffeur ait des connaissances spéciales. Parce qu'il a un rôle de surveillance à exercer, le chauffeur d'autobus scolaire est en relation avec les élèves qu'il transporte. Il est susceptible de donner aux élèves des conseils d'ordre sécuritaire ou de les rappeler à l'ordre, afin de faire respecter la discipline établie. De plus, certains enfants présentent parfois des caractéristiques spéciales à cause d'un handicap physique ou mental. Toutes ces particularités exigent du chauffeur une formation spéciale qui comporte une dimension psychologique.

3 — *Connaissances techniques*

279. Comme on a pu le constater, d'autres tâches incombent au chauffeur d'autobus scolaire; celles d'effectuer quotidiennement la vérification de l'état mécanique et l'entretien hygiénique de son véhicule et, par la suite, de compléter un rapport sur la condition de son véhicule. Ces opérations pour être adéquates nécessitent que le chauffeur ait des connaissances d'ordre technique concernant la mécanique et l'hygiène.

b) Établissement d'un cours de formation professionnelle

280. **La Commission scolaire régionale doit offrir un cours de formation professionnelle aux chauffeurs d'autobus scolaire.** Le cours de formation doit être mis en application le plus tôt possible et être tenu pour obligatoire. Pour ce qui est des chauffeurs actuels déjà engagés dans le métier, on doit assouplir le cours de formation, parce que leur expérience est déjà un apport considérable et faire en sorte qu'ils le suivent sans être obligés de cesser leur activité professionnelle. D'autre part, la Commission scolaire régionale, sous la direction du ministère de l'éducation, possède tous les éléments nécessaires pour donner un tel cours. Ce cours pourrait éventuellement faire partie des cours réguliers des écoles secondaires polyvalentes ou encore être inséré dans le programme des cours d'éducation permanente aux adultes. Finalement, le ministère de l'éducation jugera de l'à-propos d'offrir ce cours dans telle ou telle école secondaire polyvalente d'une Commission scolaire régionale.

LES CRITÈRES DE SÉLECTION DES CHAUFFEURS

A. L'État de santé

281. La fonction de chauffeur d'autobus scolaire comporte plusieurs tâches et responsabilités qui exigent du chauffeur des qualifications spéciales, entre autre un état de santé adéquat. L'état de santé d'un chauffeur est un facteur important de sécurité pour les élèves. En fait, tout trouble cardio-vasculaire ou des réflexes, toute déficience de l'appareil oculaire ou auditif, toute infirmité d'ordre physique sont des facteurs qui directement ou indirectement ont des répercussions sur le comportement d'un chauffeur et par suite, sur la sécurité des élèves. Cette énumération a un caractère restrictif parce que l'état de santé d'une personne s'établit en fonction de critères plus variés et ceux-ci sont donnés à titre d'exemple.

a) Certificat de bonne santé

282. Les dispositions actuelles qui régissent la sélection des chauffeurs à partir d'examens médicaux annuels sont inadéquates à cause de l'inefficacité de ces examens et de l'absence de contrôle. Le Code de la route stipule que le chauffeur d'autobus scolaire doit être en mesure de fournir chaque année à son employeur un certificat de bonne santé. Cette disposition s'avère insuffisante. Les certificats de santé émis actuellement ne révèlent pas complètement l'état de santé du chauffeur d'autobus parce que les examens ne sont pas toujours faits à partir de critères et de normes valables et adéquates.

283. La majorité des Commissions scolaires ne disposant pas à l'heure actuelle d'un service médical s'en remettent au médecin de famille, qui, trop souvent malheureusement, n'ose pas toujours refuser un certificat de santé à un individu affligé d'une déficience qui l'empêcherait normalement de conduire.

284. En somme, les dispositions actuelles concernant les certificats de bonne santé sont inadéquates. Il en résulte que plusieurs chauffeurs d'autobus scolaires n'ont pas les qualifications qui les rendent aptes à exercer cette fonction.

b) Examen médical

285. Il faut s'assurer que les candidats à l'obtention d'un permis de chauffeur d'autobus scolaire répondent aux conditions de santé qu'exige le métier de chauffeur d'autobus. Dans cette perspective, **les candidats à l'obtention d'un permis**

de chauffeur d'autobus scolaire doivent être soumis à des tests et à des examens particulièrement rigoureux, afin d'établir leur état de santé. Il est important ici que l'examen médical soit effectué par un médecin qualifié au service de la Commission scolaire régionale, de préférence au médecin de famille du candidat. Cette disposition aura pour effet d'éliminer les certificats de complaisance qui sont émis actuellement et permettra d'assurer des examens appropriés.

1 — *Rapport médical*

286. A la suite de l'examen médical, le médecin examinateur doit faire rapport au comité médical du ministère des transports et communications. Dans ce rapport, le médecin ne doit faire mention que de la capacité ou de l'incapacité d'un candidat de conduire un autobus scolaire. Ainsi, avant d'émettre un permis de chauffeur d'autobus scolaire, le Service d'émission de permis de conduire doit s'assurer que le candidat désireux d'obtenir un permis de chauffeur d'autobus a subi l'examen médical requis et que son état de santé le rend apte à conduire un autobus scolaire.

287. Afin d'éliminer la confusion qui existe du fait que plusieurs médecins effectuent des examens médicaux selon des normes et des critères différents, **tous les examens médicaux doivent être effectués selon les formules uniformisées par le comité médical du ministère des transports et communications.** Ces formules doivent être mises à la disposition du médecin examinateur de la Commission scolaire régionale. Tous les examens médicaux concernant les chauffeurs d'autobus scolaires doivent être effectués selon ces formules. Nous donnons ici, à titre d'exemple, une série de critères qui nous semblent essentiels pour juger de l'état de santé d'un individu même si cette énumération a un caractère restrictif. L'individu apte à conduire un autobus scolaire doit jouir d'une force musculaire normale, d'une acuité visuelle et auditive satisfaisante; de plus, il doit être exempt de toute affection pouvant interférer avec la conduite normale du véhicule.

2 — *Contrôle annuel*

288. L'examen médical est requis pour l'obtention du permis de chauffeur d'autobus scolaire. Cependant, un contrôle étroit et périodique doit être établi sur l'état de santé d'un chauffeur d'autobus scolaire. Dans cette perspective, l'examen médical doit prendre un caractère obligatoire et annuel. Ainsi, tous les chauffeurs d'autobus scolaires seraient tenus de subir un examen médical annuel obligatoire et la Commission scolaire régionale devrait prendre les dispositions afin de faire respecter cette mesure et de s'assurer que les chauffeurs d'autobus scolaires se sont pliés à cette exigence. D'ailleurs, si l'on veut que le transport scolaire soit fait dans des conditions sécuritaires pour tous les élèves, il est nécessaire que la **Commission scolaire régionale s'assure que tous les chauffeurs de véhicules affectés au transport des écoliers subissent un examen médical**

annuellement. Ce qui signifie que non seulement les chauffeurs d'autobus scolaires, mais tous les chauffeurs affectés au transport des écoliers subissent un examen médical annuel .

B. Les aptitudes physiques et mentales

a) Constatations

289. Une personne peut détenir un certificat de bonne santé et ne pas avoir les aptitudes physiques et mentales pour conduire un autobus scolaire. Les aptitudes physiques et mentales, dans le cas qui nous préoccupe, réfèrent aux dispositions naturelles et aux caractéristiques individuelles qui font qu'une personne est apte à conduire un autobus scolaire. Deux points particuliers nous intéressent ici, tels que l'âge et l'habileté à conduire.

1 — L'Âge

290. A l'âge correspond un certain degré de maturité et de développement physique. Par exemple, un enfant n'est pas en possession de sa pleine maturité et de son développement. Par contre, une personne qui prend de l'âge risque de perdre graduellement la pleine possession de ses facultés physiques et mentales. Dans ces deux cas extrêmes, la personne est inapte à conduire un autobus scolaire parce que son comportement aurait des conséquences sérieuses sur le bien-être des élèves. D'où il est important d'établir des limites minima et maxima d'âge.

291. Aux Etats-Unis, l'âge minimum requis pour les conducteurs d'autobus scolaires varie entre 15 ans (Wyoming) et 25 ans (Rhode Island); dans la plupart des états, le seuil est fixé à 18 ou 21 ans. A la Commission des transports de Montréal, l'âge maximum est de 60 ans. A la Compagnie de transport provincial, cet âge maximum est de 65 ans. La moyenne d'âge des conducteurs d'autobus d'écoliers dans la province de Québec n'est pas connue, à cause de l'absence de statistiques dans ce domaine. D'ailleurs, l'âge maximum requis pour les chauffeurs d'autobus scolaires n'est pas fixé par le Code de la route. Il ne fait que spécifier que tout chauffeur doit être âgé de 21 ans et détenir un permis de chauffeur.

2 — Habileté à conduire

292. La conduite d'un autobus scolaire implique diverses opérations synchronisées qui exigent de la part du chauffeur une certaine disposition naturelle qu'on appelle l'habileté à conduire.

293. Actuellement, afin de vérifier l'habileté technique d'un chauffeur, le Code de la route spécifie qu'un chauffeur d'autobus doit avoir démontré par un examen pratique devant un officier autorisé du ministère des transports et com-

munications, son habileté à conduire un autobus et en outre, sa connaissance des lois de la circulation. Depuis quelque temps seulement, un autobus est utilisé pour l'examen d'habileté à conduire. Dans tous les cas, il doit en être ainsi; étant donné le type particulier de véhicule utilisé dans le transport scolaire et les règlements spéciaux qui le gouvernent, il n'est pas suffisant de se servir d'un autre type de véhicule automobile pour de tels examens.

b) Sélection du candidat

294. Les qualifications que nécessite le métier de chauffeur d'autobus scolaires exigent que cette fonction ne soit pas laissée au pis-aller, mais que des mesures sévères viennent favoriser la sélection des candidats désireux d'obtenir un permis de chauffeur d'autobus scolaire.

295. Actuellement, les candidats qui désirent obtenir un permis de chauffeur sont soumis à des examens plus complets que ceux exigés pour un permis de conducteur. Mais ce n'est pas suffisant. Les tests et examens pour l'obtention d'un permis de chauffeur pour la conduite d'un véhicule affecté au transport des écoliers doivent être plus sévères qu'ils ne le sont maintenant.

296. C'est en effet par ce moyen entre autres que la compétence du chauffeur scolaire sera rehaussée.

1 — *Fixation des limites d'âge*

297. La sélection des chauffeurs d'autobus scolaires s'établit en fonction de d'autres critères que celui de l'état de santé.

298. L'âge d'un candidat désireux d'obtenir un permis de chauffeur d'autobus scolaires ne doit pas être laissé à l'arbitraire d'où la fixation de limites d'âge s'impose. Dans cette perspective, **l'âge minimum et maximum pour obtenir un permis de chauffeur d'autobus scolaire doit être fixé à 21 ans et à 65 ans.** Il semble que les individus dont l'âge varie entre ces limites jouissent ordinairement des aptitudes physiques et de la maturité nécessaire permettant d'exercer la tâche de conduire un autobus scolaire et d'en assumer les responsabilités.

2 — *Tests et examens*

299. Le moyen le plus efficace pour s'assurer que le candidat à l'obtention d'un permis de chauffeur d'autobus scolaire puisse conduire un tel véhicule est de procéder par des tests et examens, dans le but d'éliminer les sujets inaptes et de favoriser une meilleure sélection. Dans cette perspective, il est justifié **que les candidats à l'obtention d'un permis de chauffeur d'autobus scolaire soient soumis à des tests et examens minutieux, afin d'établir leurs aptitudes physiques et mentales.**

300. Le candidat doit faire la preuve aussi de ses connaissances, des lois de la circulation, du Code de la route et des règlements provinciaux du transport écolier. Cette partie théorique se double d'un examen pratique, lequel consiste à faire circuler sous surveillance un candidat au volant d'un autobus scolaire. On doit également s'assurer que le candidat sait comment procéder en cas d'accident, de panne ou dans toute autre situation imprévisible. Ceci implique, il va de soi, outre des connaissances mécaniques, des notions élémentaires de secourisme, comme la respiration artificielle et le contrôle des hémorragies.

301. Les candidats à l'obtention d'un permis de chauffeur d'autobus scolaire doivent être soumis à des examens écrits et pratiques plus complets sur le code de la route et sur la conduite d'un autobus scolaire.

302. Le système de transport écolier au Québec fait appel aux services de véhicules autres que les autobus usuels, dont il a été question jusqu'ici. Des auto-taxis, des camionnettes entre autres, sont utilisées la plupart du temps sur des circuits, où la clientèle est moins nombreuse et lorsqu'on désire un service plus rapide. Dans ces conditions, il faut s'assurer que **tous les chauffeurs de véhicules automobiles affectés au transport des étudiants subissent les mêmes tests et examens que les chauffeurs d'autobus scolaire.**

303. En outre, puisque les qualifications de l'individu qui a obtenu un permis de chauffeur d'autobus scolaire sont susceptibles de subir certaines transformations à court terme, **il faut que le chauffeur d'autobus scolaire subisse à nouveau ces tests et examens à chaque renouvellement de permis.**

C. Les attitudes psychologiques et sociales

a) Constatation

304. L'autobus d'écoliers est un milieu social où le chauffeur entre en relation avec les élèves. Comme surveillant, le chauffeur d'autobus d'écoliers occupe un poste d'autorité sur les élèves transportés dans son véhicule et les élèves lui doivent obéissance. Pour remplir une telle fonction, le chauffeur doit avoir une bonne dose de psychologie, savoir diriger un groupe d'étudiants et maintenir une discipline humaine et intelligente. De plus, il peut arriver que les chauffeurs d'autobus aient à travailler en collaboration très étroite avec le personnel de la Commission scolaire régionale: directeur de transport, responsable de la discipline et tous les autres professionnels responsables de l'éducation. Cela exige qu'il puisse communiquer les renseignements pertinents et, à l'occasion, suggérer des solutions, pour permettre aux responsables du transport d'améliorer sans cesse le climat psychologique et social des autobus.

305. Le Code de la route spécifie que le chauffeur d'autobus scolaire doit fournir à son employeur un certificat annuel de bonne conduite. Ces dispositions actuelles sont insuffisantes, à cause des responsabilités qui incombent au chauffeur

d'autobus scolaire. Actuellement, les certificats de bonne conduite sont accordés par le maire ou le curé de la paroisse. Ces personnes ne semblent pas toujours qualifiées pour juger des attitudes psychologiques et sociales des individus.

b) Sélection du chauffeur

306. Lorsqu'un individu a obtenu un permis de chauffeur d'autobus scolaire du ministère des transports et communications, il doit subir **un examen minutieux de la part de la commission scolaire régionale, afin d'établir ses aptitudes psychologiques et sociales avant d'être employé.**

1 — Examens théoriques et comité de sélection

307. Quant à cette deuxième série de tests et examens, on n'a pas encore procédé à des expériences concrètes très élaborées en ce sens dans notre milieu. Mais on doit en arriver, ici, à mettre au point un questionnaire, en collaboration avec des spécialistes en orientation professionnelle et en évaluation des tâches dans lequel se dessinerait le profil psychologique et occupationnel du candidat. En plus des examens théoriques par questionnaire, l'individu détenant un permis de chauffeur d'autobus scolaire doit subir une entrevue devant un comité de sélection formé des autorités compétentes de la Commission scolaire régionale et de l'entrepreneur en transport, s'il y a lieu.

2 — Période de probation

308. Avant d'être définitivement employé par la Commission scolaire régionale ou par l'entrepreneur en transport, le chauffeur d'autobus scolaire doit être mis en probation durant une période déterminée. Durant cette période de probation, le chauffeur d'autobus scolaire est mis sous surveillance et il est engagé seulement s'il satisfait aux exigences du métier.

3 — Établissement d'un dossier

309. Si l'on veut que le chauffeur d'autobus scolaire réponde toujours aux qualifications et aux règles établies, il est nécessaire qu'un contrôle permanent s'exerce sur les chauffeurs d'autobus scolaire, afin de s'assurer qu'ils respectent les exigences requises pour s'acquitter de sa tâche et de ses responsabilités. Dans cette perspective, **l'établissement d'un dossier sur chaque chauffeur d'autobus scolaire par la Commission scolaire régionale** s'avère important. Dans ce dossier, le service du transport scolaire régional doit enregistrer après vérification si le chauffeur a subi l'examen médical annuel, s'il a renouvelé son permis de chauffeur d'autobus scolaire. De plus, ce dossier doit contenir un record sur le nombre d'accidents, d'infractions du chauffeur ainsi que les références personnelles.

4 — *Liste de réserve*

310. Le service du transport scolaire qui, en dernier ressort, sélectionne les chauffeurs d'autobus scolaire doit disposer d'une liste de réserve, afin de faciliter le recrutement des chauffeurs. Dans cette perspective, il est important **que le service du transport de la commission scolaire régionale dispose d'une liste de chauffeurs, établie selon les normes provinciales et régionales.**

L'EMPLOI DES CHAUFFEURS

A. Tendances actuelles

311. L'organisation actuelle du transport scolaire se caractérise par la multiplicité des Commissions scolaires locales qui organisent le transport écolier et par l'absence de collaboration et d'intégration de ces diverses unités. Cette situation favorise une organisation irrationnelle et souvent inefficace qui a des conséquences sur la qualité du service et de la main-d'œuvre. Ainsi, dans une même région, on constate une pluralité de petites entreprises artisanales qui font du transport scolaire. Dans plusieurs cas, ces petites entreprises peuvent difficilement offrir un service de qualité à cause de leur non-rentabilité. Dans ces conditions, il est trop onéreux pour elles d'employer des chauffeurs d'autobus compétents et qualifiés. Elles ne peuvent garantir un service sécuritaire de transport d'étudiants, parce qu'elles sont incapables d'assurer à leur chauffeur un travail régulier à plein temps et une rémunération adéquate.

312. C'est ainsi que certains chauffeurs sont employés à temps plein et n'ont d'autre source de revenu que celle de l'exercice de ce métier; d'autres sont employés à temps partiel et viennent y chercher un revenu d'appoint. Enfin, une minorité de suppléants sont appelés à l'occasion à remplacer un chauffeur régulier, en cas d'absence.

313. La pluralité des entreprises artisanales favorise l'emploi d'une main-d'œuvre à temps partiel. Il s'ensuit que la majorité des chauffeurs d'autobus scolaire sont des chauffeurs qui cumulent ordinairement deux emplois. Souvent, ils considèrent ce deuxième emploi comme un métier secondaire, qui leur rapporte un revenu supplémentaire. Dans ces conditions, ces chauffeurs n'ont pas toujours la motivation et les qualifications requises pour exercer les tâches et assumer les responsabilités qui incombent au chauffeur d'autobus scolaire. Règle générale, ils ne peuvent être considérés comme un élément positif de sécurité pour les élèves transportés dans leur véhicule. N'étant pas intégrés de façon permanente au système scolaire, ils n'ont pas la possibilité de se perfectionner de la même façon que les chauffeurs à plein temps et n'ont ni la même expérience, ni la même compétence.

314. Il va de soi que l'idéal dans le transport écolier est que tous les chauffeurs d'autobus soient employés non seulement régulièrement, mais à plein temps. Si cela était possible, il est certain, par exemple, que la stabilité de la main-d'oeuvre et la qualité des services se trouveraient haussées. Cependant, la situation actuelle rend cette mesure impraticable à cause de l'absence d'une organisation rationnelle du transport scolaire.

B. Nouveaux objectifs

315. Il semble que le système du transport scolaire doit subir certaines transformations, afin d'assurer une meilleure qualité de son personnel. Dans cette perspective, il est possible de poser ici les jalons qui mèneront à plus ou moins brève échéance à une main-d'oeuvre qualifiée.

a) Le chauffeur professionnel

316. L'organisation du transport scolaire doit favoriser l'emploi du chauffeur d'autobus régulier à plein temps à cause des avantages que cette mesure apporterait. Dans cette perspective, l'existence de chauffeur professionnel en transport scolaire s'avère possible. Le chauffeur professionnel gagne son salaire à conduire des véhicules et, de par son activité, qui le met constamment en contact avec le milieu scolaire, le chauffeur est intégré au système scolaire. Il se prête alors plus facilement aux adaptations que nécessitent les exigences du métier et son expérience comporte des avantages qu'on ne peut minimiser. En fait, lorsqu'il a les qualifications propres à son métier, le chauffeur professionnel est en mesure d'assurer un meilleur service et devient un élément positif de sécurité pour les élèves transportés dans son véhicule.

b) Le chauffeur non-professionnel

317. Il s'agit ici des chauffeurs à temps partiel qui ne tirent pas leur revenu principal de la conduite d'autobus scolaire. Cette catégorie de chauffeurs soulève un problème particulier. De par son activité principale, le chauffeur à temps partiel est placé dans un autre milieu de travail que celui du contexte scolaire. Ainsi, il est moins disponible comme chauffeur que celui employé à temps plein et il se familiarise beaucoup moins vite aux exigences professionnelles que nécessite le métier de chauffeur d'autobus scolaire.

318. Dans ces conditions, la qualité de ses services risque d'être inférieure à celle du chauffeur professionnel. Pour pallier à ces inconvénients, il est important d'offrir au **chauffeur d'autobus scolaire à temps partiel la possibilité d'être employé, s'il le désire, à d'autres tâches dans le cadre d'activités scolaires.** Dans cette perspective, le chauffeur est intégré au milieu scolaire et, comme tel, se prête plus facilement à une formation adéquate.

319. Sans doute y aura-t-il toujours ici des chauffeurs à temps partiel; il ne s'agit donc pas de les éliminer, mais de s'assurer qu'ils répondent à certaines exigences professionnelles. C'est pourquoi, il est important pour le bien-être des élèves que les **chauffeurs réguliers à temps partiel aient les mêmes qualifications que les chauffeurs réguliers à plein temps.**

c) Le chauffeur suppléant

320. Dans l'organisation du transport scolaire se pose la nécessité des chauffeurs suppléants. Les chauffeurs suppléants sont nécessaires au bon fonctionnement du système de transport en cas d'absence des chauffeurs réguliers, tout comme les professeurs suppléants sont nécessaires au bon fonctionnement d'une école, en cas d'absence d'un professeur régulier. Cependant, les chauffeurs suppléants, parce que leurs responsabilités sont grandes et que les conséquences de leur irresponsabilité et de leur incompétence peuvent avoir des répercussions sur un point aussi important que la vie des élèves, il est nécessaire que des mesures soient prises pour s'assurer qu'ils ont les qualifications requises pour conduire un véhicule de façon sécuritaire.

321. Il est important qu'une équipe de suppléants soit prête à entrer en action à pied levé en cas d'absence des chauffeurs réguliers. Dans ces cas, il est nécessaire **que les chauffeurs suppléants aient les mêmes qualifications que les chauffeurs réguliers à plein temps.** Au fait, si dans le système scolaire, on exige du professeur suppléant les mêmes qualifications que le professeur régulier, à plus forte raison doit-on exiger du chauffeur suppléant les mêmes qualifications que le chauffeur régulier, à cause des conséquences graves que pourrait entraîner l'incompétence d'un chauffeur d'autobus scolaire.

C. Cas particuliers

a) Le chauffeur féminin

322. On note certains avantages à l'emploi de chauffeur féminin à temps partiel. Comparativement au chauffeur masculin, le chauffeur féminin peut constituer une main-d'oeuvre plus disponible, à condition, bien sûr, qu'il ne soit pas engagé dans d'autre profession ou métier. C'est le cas, par exemple, des maîtresses de maison dont les occupations ne requièrent pas un travail à temps plein. Etant plus disponibles, elles se prêtent plus facilement à une formation adéquate.

323. De plus, sur le plan humain, l'emploi d'un personnel féminin comporte d'autres avantages. Pour les élèves de la maternelle, l'école, tout comme le transport scolaire, est souvent une première expérience où l'enfant est séparé de la présence maternelle. Cette transition du foyer à l'école est souvent brusque et l'absence de la mère peut provoquer chez l'enfant un sentiment d'insécurité. Ainsi, une présence féminine, en l'occurrence, un chauffeur féminin, qui rappelle

celle de la mère peut atténuer le sentiment d'insécurité que ressent l'enfant au contact d'une expérience nouvelle, en l'absence de la mère. On devrait, dans ce cas, encourager l'emploi de chauffeur féminin pour le transport des élèves de la maternelle.

324. Il est entendu que le chauffeur féminin doit montrer les mêmes aptitudes que le chauffeur masculin et répondre aux mêmes exigences.

b) Le chauffeur étudiant

325. Aux Etats-Unis, des étudiants sont employés couramment comme chauffeurs d'autobus scolaire. Au Québec, cette pratique n'existe pas et, d'ailleurs, certains obstacles s'élèvent contre cette mesure. Le Code de la route stipule que tout chauffeur doit être âgé d'au moins vingt et un ans et détenir un permis de chauffeur; ainsi, le cas du chauffeur étudiant soulève un problème particulier en raison de son âge. Il nous est difficile, ici, de fixer un âge minimum où un étudiant est apte à conduire un autobus scolaire parce qu'il n'existe pas d'étude spécifique à ce sujet.

326. Cependant, l'emploi de chauffeur-étudiant comporte certains avantages qu'on peut se permettre de souligner, même en l'absence de données rigoureuses concernant certains problèmes particuliers. De par son activité principale, l'étudiant est intégré au milieu scolaire. Dans ces conditions, il est plus disponible pour suivre un cours de formation professionnelle que tout autre chauffeur employé à temps partiel. De plus, ce cours de formation pourrait éventuellement devenir très utile dans le cas où le chauffeur-étudiant voudrait faire carrière comme chauffeur d'autobus scolaire. D'autre part, pour ce qui est de la dimension humaine ou éducative du métier, il faut reconnaître que les étudiants sont naturellement bien préparés. Contrairement aux autres chauffeurs d'autobus scolaire à temps partiel qui ont un emploi à temps plein en dehors du contexte scolaire, l'étudiant a un contact quotidien avec le milieu scolaire.

327. L'étudiant vit dans le milieu scolaire et a l'expérience du transport scolaire. Cette expérience constitue une forme d'apprentissage qui le disposerait naturellement au métier de chauffeur d'autobus scolaire. Pour tous les avantages que pourrait comporter l'emploi de chauffeur-étudiant, il est justifié **que sous la responsabilité du ministère des transports et communications, en collaboration avec le ministère de l'éducation on étudie les possibilités de former et d'entraîner des étudiants comme chauffeurs d'autobus scolaire.** Dans le cadre de cette recherche on suggère une expérience-pilote menée et contrôlée par des experts qualifiés. Des dispositions légales doivent être prises, afin de permettre, dans le champ de cette expérience, aux étudiants en bas de 21 ans de conduire un autobus scolaire.

Conclusion

328. C'est à la lumière de la situation actuelle que nous avons abordé l'étude du chauffeur comme facteur humain pouvant influencer la sécurité et la santé dans le transport scolaire. Pour bien situer le problème du chauffeur, il nous a fallu étudier ses tâches, par la suite, la formation requise, les critères de sélection ainsi que les modalités d'emploi. Ces objectifs nous ont été dictés par des impératifs de sécurité aux fins d'assurer le bien-être des élèves dans le transport scolaire. Les recommandations décrivent les exigences nouvelles que nécessite l'exercice de la fonction de chauffeur d'autobus scolaire et on les retrouve ci-après, groupées selon les grandes divisions du chapitre.

RECOMMANDATIONS

I — *LES TÂCHES DU CHAUFFEUR*

259. Nous recommandons qu'un permis spécial pour la conduite d'un autobus scolaire soit émis par le ministère des transports et communications à tous les candidats qui se qualifient à ce titre.

263. Nous recommandons que le chauffeur d'autobus scolaire soit responsable vis-à-vis de la Commission scolaire régionale des élèves transportés dans son véhicule.

264. Nous recommandons que la principale responsabilité du chauffeur d'autobus scolaire soit de conduire son véhicule de façon sécuritaire en vue d'assurer le bien-être des élèves transportés.

272. Nous recommandons que le chauffeur d'autobus scolaire effectue la vérification de l'état mécanique et l'entretien hygiénique.

274. Nous recommandons que le chauffeur d'autobus scolaire complète un rapport quotidien sur la vérification de l'état mécanique et l'entretien hygiénique.

II — *LA FORMATION DU CHAUFFEUR*

276. Nous recommandons que le ministère de l'éducation élabore un cours de formation professionnelle, en vue de former des chauffeurs d'autobus scolaire, en collaboration avec le ministère des transports et communications et autres organismes concernés.

280. Nous recommandons que la Commission scolaire régionale offre un cours de formation professionnelle aux chauffeurs d'autobus scolaire.

III — *LES CRITÈRES DE SÉLECTION DES CHAUFFEURS*

285. Nous recommandons que les candidats à l'obtention d'un permis de chauffeur d'autobus scolaire soient soumis à des tests et à des examens particulièrement rigoureux, afin d'établir leur état de santé.

287. Nous recommandons que tous les examens médicaux soient effectués selon les formules uniformisées par le comité médical du ministère des transports et communications.

288. Nous recommandons que la Commission scolaire régionale s'assure que tous les chauffeurs de véhicules affectés au transport des écoliers subissent un examen médical annuellement.

298. Nous recommandons que l'âge minimum et maximum pour obtenir un permis de chauffeur d'autobus scolaire soit fixé à vingt et un ans et à soixante-cinq ans.

299. Nous recommandons que les candidats à l'obtention d'un permis de chauffeur d'autobus scolaire soient soumis à des tests et examens minutieux, afin d'établir leurs aptitudes physiques et mentales.

301. Nous recommandons que les candidats à l'obtention d'un permis de chauffeur d'autobus scolaire soient soumis à des examens écrits et pratiques plus complets sur le Code de la route et sur la conduite d'un autobus scolaire.

302. Nous recommandons que les chauffeurs de véhicules automobiles affectés au transport des étudiants subissent les mêmes tests et examens que les chauffeurs d'autobus scolaires.

303. Nous recommandons que le chauffeur d'autobus scolaire subisse à nouveau ces tests et examens à chaque renouvellement de permis.

306. Nous recommandons que les candidats détenant un permis de chauffeur d'autobus scolaire soient soumis à des examens minutieux de la part de la Commission scolaire régionale, afin d'établir leurs attitudes psychologiques et sociales, avant d'être employés.

309. Nous recommandons qu'un dossier soit établi sur chaque chauffeur d'autobus scolaire par la Commission scolaire régionale.

310. Nous recommandons que le service du transport de la Commission scolaire régionale dispose d'une liste des chauffeurs établie selon les normes provinciales et régionales.

IV — EMPLOI DES CHAUFFEURS

318. Nous recommandons que le chauffeur d'autobus scolaire à temps partiel ait la possibilité d'être employé, s'il le désire, à d'autres tâches dans le cadre d'activités scolaires.

319. Nous recommandons que les chauffeurs réguliers à temps partiel aient les mêmes qualifications que les chauffeurs réguliers à plein temps

321. Nous recommandons que le chauffeur suppléant ait les mêmes qualifications que les chauffeurs réguliers à plein temps.

327. Nous recommandons que sous la responsabilité du ministère des transports et communications, en collaboration avec le ministère de l'éducation, on étudie la possibilité de former et d'entraîner des étudiants comme chauffeurs d'autobus scolaire.

TROISIÈME PARTIE

Influence des facteurs matériels

329. Parmi les principales causes d'accidents dans le domaine du transport, les défauts de l'équipement mécanique en général occupent une place contestée. Cette cause d'accident est pour certains la plus importante parmi toutes les causes et c'est sur elle qu'il faut centrer tous les efforts pour augmenter la sécurité et diminuer les possibilités d'accidents. Pour d'autres, les erreurs humaines comptent parmi les plus fréquentes. La Commission d'enquête n'entend pas trancher le débat. Mais il est un point sur lequel il n'existe aucun doute, l'autobus, la route, les aménagements d'arrivée et de départ des autobus servant pour les montées et les descentes des passagers, et on pourrait allonger la liste, sont pour beaucoup en ce qui concerne la santé et la sécurité des étudiants.

330. Dans les pages qui vont suivre, nous porterons toute notre attention sur les véhicules automobiles affectés au transport des étudiants. On y traitera des problèmes de sécurité et de santé que peuvent soulever les modifications ou les adaptations faites à certains véhicules, de leur état mécanique, de leur inspection et de leur entretien préventif. On abordera ensuite certaines questions concernant les routes et les passages à niveau. Finalement, on considérera différents problèmes que pose l'aménagement des écoles et campus en fonction du transport scolaire et on s'attardera sur différents points qui concernent l'équipement opérationnel. Ainsi, tous ces aspects seront regroupés et traités dans les chapitres cinq et six qui suivent et qui ont intitulés :

V — LES VÉHICULES

IV — LES AMÉNAGEMENTS

CHAPITRE CINQUIÈME

LES VÉHICULES

331. Certains se rappelleront qu'autrefois ils devaient se rendre à l'école à pied ou, lorsque les distances à parcourir étaient vraiment longues, en voiture tirée par des chevaux dans les campagnes et en tramway dans les villes. Depuis ce temps, les modes de transport ont connu des transformations rapides et considérables. Depuis la dernière guerre, à la suite de progrès technologiques considérables dans le domaine du transport et du développement des modes de production, l'importance des véhicules automobiles n'a cessé de croître et de s'affermir.

332. Aujourd'hui, pour se rendre à l'école, les étudiants utilisent les différents moyens de transport disponibles roulant sur rail, sur chenille ou sur pneu. Cependant, l'utilisation du train et de l'auto-neige, comme celle de l'avion et du bateau, semble être d'un usage assez restreint comparativement à l'emploi d'autobus, d'automobile, et semble spécifique à certaines régions du Québec où les distances sont considérables et le réseau routier peu développé. Ainsi, la plus grande partie du transport d'étudiants se fait par véhicules automobiles.

333. Différents véhicules automobiles servent au transport des personnes : l'autobus, l'autobus d'écoliers conventionnel, le fourgon, la voiture de commerce, la familiale (station-wagon) et la voiture de promenade. Tous ces véhicules sont plus ou moins utilisés pour le transport des étudiants, mais le plus populaire et celui auquel le transport scolaire s'identifie le plus souvent est sans contredit l'autobus d'écoliers conventionnel, particulièrement voyant par sa couleur jaune.

334. Cependant, certains de ces véhicules sont plus ou moins impropres au transport des étudiants et n'offrent pas une garantie satisfaisante et uniforme de sécurité et de salubrité. Le problème devient plus aigu lorsque certains véhicules automobiles destinés au transport de marchandises sont adaptés au transport de personnes. Il se complique davantage lorsque l'équipement des entrepreneurs de transport en commun, de qualité généralement supérieure, n'est pas ou peu utilisé pour le transport des étudiants.

335. Mais même si un type de véhicule particulièrement bien adapté au transport des étudiants était d'un emploi généralisé, la qualité des véhicules en opération n'en est pas nécessairement assurée. La Commission d'enquête a été

à même de constater l'état déplorable de la mécanique et de la salubrité des autobus affectés au transport des écoliers. Ainsi, elle a porté une attention toute spéciale au type, à la construction, aux mesures d'entretien préventif et aux inspections des véhicules automobiles utilisés.

GENRE DE VÉHICULES UTILISÉS

335. Pratiquement tout véhicule automobile est utilisé pour le transport scolaire. On ne trouve pas de textes de lois qui définissent de façon précise le genre de véhicule exigé pour transporter des personnes. Dans le Code de la route, la section I intitulée dispositions « déclaratoires et interprétatives », il est écrit: « le véhicule de promenade agencé pour le transport de personnes », sans pour autant spécifier ailleurs l'agencement propre à ce genre de transport. De plus, aucun texte de loi n'oblige à transporter des personnes dans des véhicules agencés à cette fin.

336. Parmi les principales questions que l'on doit se poser à propos des véhicules utilisés dans le transport scolaire, il y a les trois questions suivantes: Est-il nécessaire d'adapter certains types de véhicules au transport de personnes ou possède-t-on déjà de tels véhicules? Sur quels critères doit-on se baser pour choisir des véhicules qui conviennent aux passagers et aux conducteurs? Les véhicules employés sont-ils ou devraient-ils être adoptés à des conditions d'opération locales et spécifiques? Voilà donc autant de questions qu'il nous a semblé logique de considérer.

337. A certains moments, des particuliers ont construit ou adapté eux-mêmes des véhicules pour leur donner l'allure d'un autobus d'écoliers. Dans certains cas, ces adaptations ne sont pas effectuées ou, si elles le sont, ne rendent pas nécessairement le véhicule propre au transport de personnes. Ainsi, à cet effet, l'on cite certains cas qui permettent de réaliser l'état du problème. En effet, des transporteurs emploient des véhicules qui sont normalement affectés au transport de marchandise. On nous a même rapporté, avec photographie à l'appui, qu'un véhicule identifié par le mot « **écolier** », sans fenêtre sur les côtés et équipé à l'intérieur d'une fournaise à l'huile fixée à un poteau, aurait été utilisé pour le transport d'écoliers. A l'extrême, un individu aurait dans une même journée, à des heures différentes, transporté soit des animaux, soit des élèves. D'autres entrepreneurs utilisent des véhicules avec des bancs de bois, sans dossier et non fixés à la carrosserie. Enfin, certains véhicules ne permettent pas une évacuation rapide en cas d'urgence et souvent ne sont pas équipés de systèmes d'aération et de chauffage adéquats.

338. Il va de soi que la Commission d'enquête juge ces adaptations inacceptables; seuls les véhicules automobiles conçus et construits par un manufacturier pour le transport exclusif des personnes doivent être utilisés pour le transport des étudiants. D'ailleurs, voici ce que dit le paragraphe 1. de l'article 39 du Code de la route à-propos des changements faits aux véhicules automobiles:

Article 39.1.

Il est défendu à toute personne de faire, pour elle-même ou pour une autre, aucun des changements suivants à un véhicule automobile, savoir: a) remplacer l'engin par un autre, b) remplacer un châssis par un autre, c) remplacer la caisse par une autre, d) convertir le type de véhicule automobile en un autre, — à moins que demande n'en soit faite au Bureau et que permission n'en soit accordée par ce dernier.

339. Les autorités responsables dans ce domaine devraient faire preuve d'une très grande sévérité dans le cas de délit à ce règlement et devraient accorder un permis qu'après s'être assurées que les changements apportés n'affecteront en rien la sécurité et la santé des élèves.

340. Bien que ce soient des situations extrêmes qui n'existent pratiquement plus depuis que le ministère des transports et communications procède, depuis deux ans, à l'inspection systématique des véhicules affectés au transport des étudiants, il n'en demeure pas moins que le problème de l'adaptation des véhicules automobiles du genre camion au transport des personnes reste entier, même si une telle adaptation est faite par un manufacturier.

A. Types de véhicules

341. On peut ramener à quatre types les véhicules automobiles utilisés pour le transport des étudiants: l'autobus de transport en commun, l'autobus d'écoliers du type conventionnel, le type fourgon et l'automobile. Tous sont plus ou moins adaptés au transport de personnes et aux exigences d'un transport scolaire sécuritaire et salubre.

a) Autobus de transport en commun

342. L'autobus de transport en commun est conçu et construit pour le transport en commun de personnes et utilisé dans les régions urbaines et dans les villes. Deux sous-types peuvent être dégagés, l'autobus long courrier et l'autobus de ville. L'autobus long courrier est construit pour se déplacer rapidement et aménagé de façon à assurer le plus de confort possible aux passagers. L'autobus de ville est construit également pour le transport de personnes, mais il est aménagé de façon à pouvoir effectuer les multiples arrêts et départs, caractérisant le transport urbain, tout en offrant un certain confort.

343. Ce type de véhicule qui, au point de vue sécurité et santé des étudiants, conviendrait le mieux, est d'utilisation assez restreinte dans le transport scolaire. Cependant, l'investissement considérable nécessité à l'achat de ces véhicules, de même que des coûts d'entretien relativement élevés semblent être les principales raisons qui, pour le moment, découragent les entrepreneurs de les utiliser pour le transport scolaire. D'autre part, cette situation de fait devient moins acceptable lorsqu'un système de transport en commun dont l'équipement, généralement composé de ce type de véhicule, n'est pas utilisé.

b) Autobus d'écoliers conventionnel

344. L'autobus d'écoliers dit conventionnel est celui dont le moteur, semblable à ceux dont sont généralement équipés les camions les plus ordinaires, se trouve placé à l'extérieur du compartiment des voyageurs, à l'avant du poste de conduite sous capot. Ce véhicule est composé de deux parties fabriquées par deux constructeurs différents; le châssis et la carrosserie. Le châssis constitue la partie qui permet au véhicule en entier de se déplacer et sur lequel est montée la carrosserie. La carrosserie est la partie qui sert d'habitacle aux passagers et au chauffeur. Le prix d'achat d'un tel véhicule est de beaucoup inférieur à celui des autres catégories d'autobus; son entretien et les réparations peuvent être effectués par tous les garages et les pièces de rechange sont faciles à obtenir.

345. Ce type de véhicule est très populaire auprès des entrepreneurs spécialisés en transport scolaire et presque exclusivement réservé aux écoliers. Il est cependant utilisé par certains entrepreneurs pour le transport en commun.

346. Cette modalité de construction soulève le problème d'un véhicule originellement conçu pour le transport des marchandises et adapté au transport des personnes. Ce problème se situe non pas tellement au niveau de la carrosserie, mais concerne les éléments mécaniques qui assurent le mouvement du véhicule, c'est-à-dire le châssis. Les éléments qui fournissent l'énergie mécanique et électrique, le rouage d'entraînement, les freins, le système de direction, la suspension, les essieux, les roues et le cadre répondent avant tout aux exigences d'opération des camions. Ces exigences ne sont pas exactement les mêmes que celles de l'autobus affecté au transport des étudiants qui doit effectuer des arrêts et des départs très nombreux pour laisser monter et descendre les élèves. Ainsi, par exemple, l'embrayage, la transmission, les freins sont l'objet d'une utilisation très intensive et la suspension est construite beaucoup plus pour le transport des marchandises que pour le déplacement confortable des passagers.

347. Cette combinaison de la partie camion construite par un manufacturier et de la partie carrosserie construite par un manufacturier différent a favorisé certains abus. C'est ainsi que, par exemple, on procède à l'allongement de châssis

en coupant les longerons au centre, pour installer par la suite une carrosserie plus longue et plus lourde, ce qui a pour effet de déséquilibrer complètement le véhicule et d'augmenter considérablement les risques d'accidents.

c) Le type fourgon

348. Le troisième type de véhicules utilisés est le fourgon qui correspond au véhicule utilisé pour la livraison de marchandises légères. Il est appelé estafette, mini-bus ou camionnette et a été adapté au transport d'une vingtaine de personnes au maximum. Il est le plus souvent employé pour le déplacement de catégories spéciales d'élèves, enfance exceptionnelle, handicapés, enfants des maternelles, ou pour mener un petit nombre de passagers, soit directement à l'école, soit à un point de transfert ou encore pour aller quérir des étudiants dans les endroits difficiles d'accès.

349. Ce type de véhicule est d'un emploi généralisé dans le transport scolaire et permet d'introduire plus de souplesse dans l'organisation de ce transport. Cependant, ces véhicules ne sont pas construits en fonction du transport de personnes et de ce fait laissent place beaucoup plus facilement à certaines négligences du point de vue sécurité et santé des élèves transportés.

350. Bien que le problème demeure pour les mêmes raisons que pour le type précédent, ce n'est pas tellement la mécanique du véhicule qui est susceptible de mauvaise adaptation, mais beaucoup plus l'habitacle réservé aux passagers dont l'aménagement est souvent inadéquat; les sièges et leur fixation sont de qualité douteuse; l'évacuation dans les cas urgents est rendue difficile; l'aération, le chauffage et la suspension n'ont rien de particulièrement confortables.

d) Automobile

351. Un quatrième type de véhicule utilisé est l'automobile: ce peut être une familiale ou une voiture de promenade. L'usage de ce type de véhicule répond aux mêmes nécessités que le type précédent et ainsi assure une certaine souplesse dans l'organisation du déplacement des élèves à l'école.

352. Ces véhicules ne posent pas de problèmes d'adaptation particulièrement graves et leur qualité est la même que celle des autres voitures circulant sur les routes de la province. Dans le cas de la familiale, cependant, certains ajoutent un siège supplémentaire pour en augmenter la capacité: cette façon même si elle doit être blâmée, est préférable à l'emploi d'une automobile de promenade surpeuplée. Si l'arrangement des sièges est satisfaisant, le Code de la route pourrait être amendé pour porter la capacité maximum de ce type de véhicule à onze passagers lorsqu'il est muni de trois sièges et plus.

B. Choix du type de véhicule

353. Des quatre types décrits, le premier est particulièrement bien adapté lorsque la population à transporter est dense et que le nombre de passagers par circuit est élevé, ou pour les voyages sur de longues distances. Il est le seul qui répond aux qualités dont on puisse s'attendre d'un véhicule pour le transport en commun de personnes en toute sécurité et confort.

354. Cependant, la Commission d'enquête reconnaît que l'autobus d'écoliers conventionnel demeure acceptable. De plus, dans certaines régions, la faible qualité du réseau routier, la rareté des ateliers de réparation mécanique pour ces types de véhicules et les difficultés pour se procurer des pièces de rechange ne permettent que l'utilisation de véhicules du type conventionnel. Ainsi, nous recommandons de **favoriser l'utilisation de véhicules conçus spécifiquement pour le transport en commun et adaptés aux besoins du transport scolaire et que l'on abandonne graduellement l'usage d'autobus d'écoliers du type conventionnel, c'est-à-dire fabriqués avec un châssis de camion.** Ce sont des objectifs à long terme qui ne peuvent se réaliser sans une action planifiée et concertée des ministères des transports et communications et de l'éducation auprès des entrepreneurs et des Commissions scolaires.

355. Quant aux deux autres types de véhicules, la Commission reconnaît la nécessité dans certains cas, au point de vue de la sécurité et de la santé et au point de vue opérationnel, d'utiliser de petits véhicules. Cependant, ces véhicules sont les plus sujets à certains abus constatés. Le type fourgon n'est pas un véhicule conçu pour le transport des personnes; les entrepreneurs et les Commissions scolaires régionales devront être prudents dans l'emploi d'un tel véhicule et ne l'utiliser que lorsque cela s'avérera vraiment nécessaire. L'automobile, d'autre part, est faite pour transporter des personnes; cependant, elle offre beaucoup moins de sécurité que l'autobus. Là aussi, la Commission d'enquête invite à la circonspection dans l'emploi d'un tel véhicule.

CONSTRUCTION DES VÉHICULES

356. Il ne suffit pas de favoriser un type de véhicule plus qu'un autre, pour que les étudiants soient transportés dans des véhicules salubres, confortables et sécuritaires. Depuis quelques années, les constructeurs de véhicules automobiles ont de moins en moins l'habitude de prétendre que leurs véhicules sont sécuritaires. La publicité faite à la suite de certaines enquêtes aux Etats-Unis sur la sécurité automobile enlève toute illusion à ce sujet.

357. Au Québec, on ne construit pas de véhicules pour le transport écolier comme tel, mais certains manufacturiers construisent des carrosseries d'autobus qui s'adaptent aux chassis fournis par des manufacturiers de camions. De plus, présentement, le gouvernement du Québec n'impose pas aux manufacturiers de normes minima de construction pour quelque type de véhicule que ce soit. Ce fait permet donc aux manufacturiers étrangers d'écouler des véhicules jugés désuets dans leur milieu, en fonction des normes de sécurité et de salubrité en force dans ces milieux. D'autre part, des normes minima de construction devraient être disponibles pour les manufacturiers de carrosserie de la province de Québec, qui pourraient ainsi s'en servir comme protection contre quelques acheteurs, qui essaient toujours d'obtenir des produits à plus bas prix au détriment de tout.

A. Anomalies causées par le système

358. Il n'est pas suffisant non plus que les fabricants aient leurs propres normes de construction. On pourra constater ce fait, en ce qui concerne la fabrication de l'autobus d'écoliers conventionnel, le type de véhicules automobiles le plus utilisé par les entrepreneurs en transport ou les Commissions scolaires.

359. Il a été dit que la construction d'un autobus scolaire du type conventionnel s'effectue en deux phases subséquentes : la construction du chassis et celle de la carrosserie. Ces deux parties du véhicule sont évidemment interdépendantes l'une de l'autre et sont, dans la majorité des cas, réalisées par des entreprises indépendantes. Ce seul fait d'avoir des entreprises différentes construisant, selon leurs propres normes, des parties distinctes d'un même véhicule ne peut qu'apporter des difficultés inévitables au niveau de la coordination. Par

suite, une telle difficulté de coordination ne peut qu'entraîner des anomalies ou des oublis qui pourraient devenir, éventuellement, des causes d'accidents ou, tout au moins, d'un manque de confort pour les passagers.

360. Parmi les principales anomalies observées et découlant de ce système de construction, on a pu retenir certains exemples typiques. Il sera, par exemple, suggéré par le constructeur de châssis d'utiliser telle capacité d'essieux et telle grandeur de pneus pour une capacité donnée de la carrosserie. D'autre part, le constructeur de carrosserie doit adapter une carrosserie convenable et équilibrée sur un châssis de son choix. Il devra, cependant, effectuer ce choix en fonction de certains critères ou normes qu'il peut fixer lui-même.

361. On peut donc voir que cette façon de procéder n'est pas sans inconvénient et pour en illustrer quelques-uns, on peut citer quelques exemples qui feront mieux voir les difficultés rencontrées. Ainsi, le tableau de bord d'un autobus scolaire est équipé de lumières-témoins qui indiquent la pression d'huile, la température du moteur, etc. Or, on peut se rendre compte que dans de nombreux cas, par suite d'un manque flagrant de coordination de la part des constructeurs concernés, le chauffeur ne peut apercevoir distinctement ces lumières-témoins sans faire un effort anormal en se penchant ou autrement. La même situation se répète pour le bouton-poussoir, servant au changement d'intensité des phares lors de rencontres avec d'autres véhicules. Ce dispositif doit être placé à une distance normale pour permettre au chauffeur de l'actionner avec son pied facilement, sans effort. Or, on a pu constater que, très souvent, le siège est trop éloigné de ce dispositif et que l'opérateur doit faire un effort anormal pour actionner ce dispositif.

362. Il y a plus grave encore en ce qui concerne la conduite sécuritaire du véhicule, car, souvent, le mécanisme de freinage à main est inadéquat ou mal situé. Les autobus d'écoliers possèdent deux dispositifs de freinage : le levier ou pédale, placé près de la pédale d'embrayage, et le levier de freinage manuel qui est ordinairement placé près du levier de vitesse. Ce deuxième dispositif de freinage est employé comme frein d'urgence et frein de stationnement. Or, le frein d'urgence et de stationnement étant placé sur le même levier, il semble normal que les fabricants de châssis placent ce dispositif à un endroit très facile d'accès et surtout qu'il soit très facile à manipuler. Pourtant, pour certains autobus d'écoliers, ce levier est si éloigné du siège du chauffeur que celui-ci l'atteint avec beaucoup de difficulté. Il est ainsi obligé de se pencher de façon anormale, afin de pouvoir immobiliser son véhicule. De plus, pour certains véhicules, ce dispositif est inadéquat et la puissance des deux mains est nécessaire pour l'actionner.

363. Il y a quelques années, un fabricant de châssis avait fixé la prise de l'arbre du volant à un des deux longerons du châssis. Or, l'arbre du volant

étant dans une mauvaise position, c'est-à-dire avec quelques degrés vers la gauche, l'équilibre a été rétabli en plaçant un joint universel entre les deux parties de l'arbre du volant. A l'usage, le joint universel prend du jeu et peut même se disloquer lorsque le véhicule est en marche. Un dernier exemple pourrait être l'installation du système de chauffage. L'eau chaude doit arriver du moteur en quantité suffisante et la sortie d'eau du moteur, c'est-à-dire l'orifice où est fixé la tuyauterie nécessaire pour amener l'eau aux chaufferettes, n'est pas toujours de grandeur suffisante. Or, même si le nombre de chaufferettes et leur disposition sont adéquats, le rendement du système demeure faible.

B. Mécanisme du marché

364. Le manque de coordination entre les manufacturiers de parties différentes d'un même véhicule n'est pas le seul problème. Sous la pression de l'acheteur qui désire le plus souvent un véhicule au moindre prix, les constructeurs de carrosserie vont jusqu'à modifier la structure de la carrosserie et quelquefois même du châssis et, ainsi, rendent ces véhicules insécuritaires.

365. D'autre part, les manufacturiers de châssis offrent différentes options sur plusieurs éléments ou parties du châssis, comme les pneus, les bandes de frein, etc. Ainsi, même la plupart des entreprises reconnues dans leur domaine se fixent elles-mêmes des normes minima de construction et, bien qu'elles connaissent les conséquences de tel ou tel changement apporté dans l'équipement ou dans la structure elle-même, ces entreprises se plient assez facilement aux demandes des acheteurs.

366. Il faut préciser, ici, que l'acheteur est ordinairement l'entrepreneur lui-même. D'autre part, le vendeur est en premier lieu le manufacturier de châssis qui vend son produit aux manufacturiers de carrosseries. Par la suite, le manufacturier de carrosseries peut devenir le vendeur et dans certains cas, des agents ou dépositaires représentant le manufacturier de châssis font eux-mêmes la vente à l'entrepreneur.

367. Les mécanismes du marché, entre les manufacturiers et les acheteurs, au lieu de favoriser l'amélioration des produits, débouchent sur un chantage économique où celui, qui décide de respecter la décence des normes de construction qu'il s'est lui-même fixées, risque de perdre ses clients au profit d'un autre manufacturier moins scrupuleux.

368. Ainsi, sous la pression des vendeurs qui désirent à tout prix vendre un véhicule, l'acheteur ne demande rien d'autre, sinon qu'on lui vende un véhicule au prix qu'il est prêt à payer, peu importe si ces modifications diminuent la durée des autobus d'écoliers et en fait un danger public.

369. Parmi les modifications les plus fréquentes, on note l'allongement du châssis, soit par le centre, soit par le porte-à-faux; ceci permet d'adapter une carrosserie d'une plus grande capacité à un châssis donné. Les compagnies reconnaissent que la capacité maximum des autobus scolaires est de 66 passagers, soit onze (11) rangées de sièges, espacées chacune de 27 pouces, et il faut compter six places par rangée de sièges. Or, plusieurs autobus d'écoliers sont aménagés pour transporter plus de 66 passagers et la majorité ne sont pas conformes aux normes élémentaires de sécurité. Pour augmenter le nombre de passagers, on diminue la distance entre les sièges et on allonge l'empattement et/ou le porte-à-faux. C'est ainsi que nous retrouvons dans la province plusieurs autobus de 84 passagers.

370. Ultiment tout peut sembler venir de l'acheteur qui insiste pour payer le moins possible pour son produit ou qui ignore la qualité du véhicule qu'il obtient à un certain prix. Certains vendeurs peuvent d'ailleurs profiter de cette ignorance de l'acheteur. D'autre part, certains acheteurs demandent des modifications au vendeur en toute connaissance de cause. Enfin, l'acheteur ou plus précisément l'entrepreneur, de même que les vendeurs, ne se laissent pas affubler ainsi de tous les maux. Pour eux, le responsable de cet état de chose est le ministère de l'éducation, qui demande aux Commissions scolaires de n'accorder des contrats de transport qu'au plus bas soumissionnaire. Cette pratique administrative force l'entrepreneur à réduire le coût d'achat initial pour un véhicule offrant une capacité maximum.

371. Cette dernière interprétation des causes pouvant expliquer la présente situation peut paraître très simplifiée. En fait, le système actuel des soumissions n'est qu'une seule des nombreuses causes qui permettent d'expliquer le mécanisme actuel du marché. Le manque de contrôle au niveau provincial, l'existence d'entrepreneurs mal renseignés ou simplement pas consciencieux et la recherche par certains entrepreneurs d'un profit facile sont autant de causes dont il faut tenir compte dans l'interprétation de la conjoncture actuelle.

C. Normes de construction

372. Il devient donc essentiel, pour qu'une telle situation disparaisse et pour fournir des véhicules convenables au transport des élèves, que des normes soient élaborées, concernant la construction de tous les véhicules automobiles affectés au transport des étudiants pour toute la province.

a) Aux Etats-Unis

373. Les Etats-Unis ont formulé des normes concernant la construction des autobus scolaires depuis 1939. A ce moment, un comité a été formé et groupait des représentants des milieux industriels et éducatifs intéressés dans la construction et l'état des véhicules affectés au transport scolaire. Ce comité a formulé

et proposé un ensemble de mesures concernant la construction d'autobus d'écoliers de plus de vingt (20) passagers. Ces normes furent révisées en 1945, 1948, 1951, 1954, 1959 et 1964. Pour chacune des ces révisions, le champ normatif s'est agrandi, successivement se sont ajoutées des normes concernant les petits véhicules de dix (10) à dix-huit (18) passagers en 1945, concernant les types long courrier et de ville en 1951 et, finalement, en 1964, concernant les autobus d'écoliers utilisés pour transporter les enfants handicapés.

374. Les considérations du « National Conference on School Transportation » sont colligées dans une brochure bien connue : « *Minimum Standards For School Buses* », qui contient dans l'édition révisée de 1964 les objectifs, les principes directeurs et la façon d'envisager les normes. Les normes elles-mêmes sont divisées en trois parties : l'une concernant les châssis; une autre, la carrosserie des véhicules automobiles affectés au transport des étudiants; enfin une troisième partie porte sur les véhicules affectés au transport d'enfants handicapés.

375. Le travail des spécialistes réunis à ces occasions est fait à titre gratuit et les normes de construction énumérées dans cette brochure ne sont pas nécessairement appliquées à travers tous les Etats-Unis. Il appartient à chaque état de les accepter. Cependant, les mesures normatives de sécurité prises par le gouvernement fédéral des Etats-Unis depuis l'enquête sénatoriale sur la sécurité routière touchent les autobus d'écoliers et s'appliquent à travers tous les Etats-Unis.

b) Au Canada

376. Au Canada, plusieurs provinces ont adopté des normes de construction d'autobus d'écoliers. A la faveur d'une rencontre de ministres provinciaux intéressés aux transports et communications, en octobre 1966, le problème de l'uniformité des règlements concernant l'opération des véhicules automobiles avait été soulevé. Il a été demandé au directeur de la « Canadian Conference of Motor Transport Authorities » d'agir comme président d'un comité, composé de représentants des provinces du Manitoba, de la Saskatchewan et de la Colombie Britannique, et ayant pour mandat d'étudier la possibilité de normes uniformes pour les autobus d'écoliers.

377. En révisant les normes américaines « *Minimum Standards for School Buses* » recommandées par « *The National Conference On School Transportation* », le comité s'est attardé particulièrement à celles qui devaient être modifiées, à cause des conditions climatiques propres au Canada. Ainsi, les normes américaines qui concernaient l'accumulateur, le générateur, le dégivreur, l'utilisation de produits de plastique, l'isolation et les freins à air ont été adaptées aux exigences du climat canadien. Ce comité a remis, à la suite de son travail, un document pour que les provinces puissent en faire l'étude.

c) Au Québec

378. Il n'existe pas de mesures normatives très élaborées et complètes sur les autobus d'écoliers au Québec. Le Code de la route contient certaines indications sur l'éclairage, les signaux lumineux, l'identification, les freins, le tuyau d'échappement, les portes et les sorties.

379. Un comité formé par le ministère de l'éducation et composé¹ de manufacturiers de chassis et de carrosseries d'autobus, d'entrepreneurs, d'officiers du gouvernement spécialisés dans le transport et spécifiquement dans le transport scolaire s'est penché sur les normes américaines, pour en faire une adaptation dans le même sens que le comité canadien. Ces normes n'étant pas encore en application, les commissaires recommandent que **les normes de ce comité, publiées en annexe, doivent immédiatement tenir lieu de normes de construction des autobus d'écoliers conventionnels.**

380. La Commission d'enquête a procédé à l'examen de ces normes. Elle les a comparées avec celles proposées par le comité canadien et celles du « National Conference On School Transportation » et elle a, de plus, tenu compte des remarques contenues dans les mémoires sur cette question.

381. Une des premières constatations est que les normes proposées par le comité formé par le ministère de l'éducation ne concernent que les autobus d'écoliers de vingt-quatre passagers et plus. C'est donc dire que les normes ne couvrent qu'une partie des genres de véhicules traités par les « Minimum Standards For School Buses ». C'est une première lacune importante. Les normes de construction devraient s'appliquer pour tous les véhicules automobiles utilisés pour le transport des étudiants.

382. Cette étude comparative nous a révélé également des lacunes concernant le chassis et la carrosserie. Concernant le chassis, nous avons observé, entre autres, que les normes du Comité québécois sont incomplètes ou moins exigeantes que celles du Comité canadien pour ce qui est de l'accumulateur, le réservoir à essence, les freins, le régulateur automatique, le klaxon, l'attestation, le G.V.W. (gros véhicule Weight). Il y a des différences aussi pour les normes de construction de la carrosserie principalement dans les domaines de l'attestation, les portes de sortie et les sorties de secours, le chauffage, les sièges et divers accessoires.

383. La Commission d'enquête est consciente qu'il faut profiter le plus possible de l'expérience des autres parties du Canada ou d'autres pays, notamment les Etats-Unis. Nous comprenons que le comité qui a élaboré des normes qué-

1. Voir la liste des membres du Comité dans le volume-annexe sur les normes minima de construction des autobus scolaires.

becoises a dû faire vite pour combler des besoins urgents et, d'autre part, ces normes constituent une première étape. Cependant, la facilité et les avantages que représente l'adaptation de normes ne doit pas faire oublier les particularités propres au transport scolaire de la province de Québec, et la situation dans laquelle ces normes ont été élaborées ailleurs. Si faut profiter des avantages que représente l'expérience acquise, il faut aussi en éviter les inconvénients. Les normes élaborées aux Etats-Unis sont le fruit d'un long mûrissement, au fur et à mesure que se sont présentées des difficultés techniques, des normes se sont ajoutées pour constituer finalement un ensemble normatif de plus en plus complet. Cependant, une telle façon de faire risque de demeurer beaucoup plus corrective que préventive. C'est ainsi que la Commission en est venue à considérer les normes américaines elles-mêmes incomplètes. Le poste de conduite servira d'exemple pour élaborer ce fait.

384. Pour le conducteur, les mécanismes les plus importants sont ceux qui lui permettent de commander le démarrage, l'accélération, la direction et l'arrêt. Ces éléments sont réunis dans un endroit à l'intérieur de l'autobus qui constitue le poste de conduite. Ce poste est l'emplacement à l'intérieur de l'autobus qui contient divers instruments qui permettent au chauffeur de conduire son véhicule et de le contrôler. Ces éléments principaux sont le volant, la pédale d'accouplement, le levier sélecteur de vitesse, la pédale de l'accélérateur, la pédale de frein, le frein à main, le tableau de bord et le siège du chauffeur.

385. Tous ces éléments sont extrêmement importants au point de vue sécurité, puisqu'ils permettent au chauffeur de contrôler son véhicule et de connaître et d'en régler le fonctionnement. Or, les normes américaines sont assez brèves sur ce sujet; une norme porte sur le tableau de bord et une autre sur le siège du chauffeur.

386. On peut constater la même chose en ce qui concerne le système de direction. Les normes, tant américaines, canadiennes que québécoises, sont plutôt brèves sur les sujets et ne font mention que de l'engrenage du volant.

387. Si, sur certains aspects, les normes américaines sont incomplètes, sur d'autres elles sont désuètes. Le résultat d'une étude faite par des spécialistes de l'Université de Californie², à l'aide de trois accidents provoqués à titre expérimental, démontrent, entre autres, que la disposition actuelle des pare-chocs ne permet pas d'amortir l'impact d'une collision éventuelle. Les principales conclusions de cette étude démontrent que: la carrosserie n'est pas assez solidement fixée au châssis; les fenêtres amovibles ne sont pas recommandables; il faudrait plutôt prévoir trois sorties de secours en plus de la porte de sortie, et les dossiers des sièges devraient être d'au moins vingt-huit (28) pouces en hauteur.

2. School Bus Passenger Protection; Derwyn M. Severy, Hanison M. Brink and Jack D. Baird; Society of Automotive Engineers, 1967.

388. D'ailleurs, aux Etats-Unis, on est conscient de l'imperfection de certaines normes et on est en train actuellement de préparer un nouveau Comité pour les réviser. De même au Québec, il est nécessaire que les normes dont la Commission d'enquête a recommandé l'application immédiate soient révisées par un organisme dans le plus bref délai. **Le ministère des transports et communications doit élaborer et réviser périodiquement des normes concernant la construction des véhicules automobiles, affectés au transport des étudiants et doit voir à ce que seuls les véhicules construits selon ces normes soient utilisés.**

389. L'élaboration et la révision de normes de construction de tous les véhicules automobiles affectés au transport scolaire pourraient se faire par l'intermédiaire d'un comité de spécialistes. Le ministère de l'éducation aura soin de prêter son concours au ministère des transports et communications dans cette tâche.

390. De même ces normes devraient être provinciales, c'est-à-dire s'appliquer sur tout le territoire de la province de Québec. Cependant, à cause de la diversité régionale et des modalités différentes que peut prendre le transport scolaire à travers la province, nous recommandons **que les normes de construction tiennent compte des facteurs particuliers à certaines régions géographiques de la province.**

391. L'achat de bons véhicules et adaptés aux conditions d'utilisation est extrêmement important, pour assurer la sécurité et la santé des enfants. Les entrepreneurs en transport scolaire et les Commissions scolaires doivent être aidés dans l'achat des véhicules et, à cet effet, nous recommandons que **le ministère des transports et communications mette à la disposition des entrepreneurs et des commissions scolaires régionales un guide d'achat des véhicules automobiles affectés au transport des étudiants.** Un tel guide devrait aussi contenir des informations qui puissent permettre d'analyser les conditions d'opération où le véhicule sera employé, la condition des routes et de la circulation, le terrain, le climat, la longueur des trajets, le nombre d'arrêts et de départs. Il sera ainsi permis à l'acheteur de faire un choix judicieux du type de carrosserie, de la force du moteur, de la transmission, des pneus, des essieux et de d'autres éléments du véhicule, en fonction de la sécurité et de la santé des passagers.

ÉTAT DES VÉHICULES

392. La situation en ce qui concerne l'état des véhicules affectés au transport des étudiants semble s'être améliorée depuis l'année scolaire 1966/67. Durant cette année, sur 7,300 véhicules inspectés, 20 p. 100 étaient immobilisés ou retirés de la circulation sans appel; seulement 16 p. 100 des véhicules avaient été jugés acceptables à la première inspection. Les autres véhicules inspectés au nombre de 3,872, soit 54 p. 100 ont dû subir des réparations. Le tableau I qui suit présente le dernier rapport partiel du service de la sécurité routière du ministère des transports et communications sur le programme d'inspection du transport écolier. On peut constater que des 7,922 véhicules inspectés, 40 p. 100 ont été acceptés. Il restait environ 1,000 véhicules à vérifier avant de terminer la première inspection. Des 4,717 véhicules refusés, 164 ont été immobilisés et 50 ont été mis au rancart.

TABLEAU I

**RAPPORT D'INSPECTION DES VÉHICULES AUTOMOBILES
AFFECTES AU TRANSPORT DES ÉTUDIANTS
DU 2 OCTOBRE 1967 AU 23 FÉVRIER 1968**

| Autobus | Nombre | Pourcentage |
|--|---------------|--------------------|
| Acceptés | 3,205 | 40 |
| Refusés temporairement ou retirés de la circulation | 4,717 | 60 |
| TOTAL | 7,922 | 100 |

SOURCE: ministère des transports et communications.

393. Bien que l'état des véhicules automobiles affectés au transport des étudiants n'est plus aussi tragique qu'il pouvait l'être il y a deux ou trois ans, il n'en demeure pas moins que 60 p. 100 des véhicules inspectés ont été jugés inacceptables dans leur état actuel.

394. L'absence d'entretien des véhicules, en général, peut expliquer leur mauvais état mécanique. Les entrepreneurs négligent d'effectuer les réparations qui s'imposent lors de défauts quelconques et ils n'essaient pas de prévenir les défauts par des examens périodiques. Des mesures préventives s'imposent pour que soit prévu le changement de certaines pièces usées et l'entretien ordinaire qui doit être accordé à tout véhicule pour son fonctionnement adéquat à également son importance. Trop souvent, les entrepreneurs n'interviennent que lorsqu'une pièce est brisée et que le véhicule est en panne.

395. Un véhicule défectueux ou en panne est un risque grave d'accident pour les passagers. Un autobus immobilisé sur le bord de la route présente une situation de danger pour les occupants de l'autobus et les autres automobilistes. De plus, il désorganise les horaires et inquiète les parents et les passagers. Il va de soi qu'un autobus ayant des défauts mécaniques et qui est en opération présente des risques additionnels d'accidents. On ne sait jamais le jour où un accident funeste en résultera. Une telle situation est à prévenir et il est indispensable de prendre toutes les mesures qui s'imposent à cet effet.

A. Entretien préventif

396. L'entretien préventif permet une plus grande sécurité, et il assure la prévention à temps des difficultés mécaniques et des conséquences qui pourraient en résulter. Ceux qui possèdent un véhicule savent que les manufacturiers fournissent un manuel qui contient les informations nécessaires pour garder une automobile en bon état: pression d'air dans les pneus, quantité d'eau dans l'accumulateur et le radiateur, niveau d'huile, lubrification des pièces mobiles, état des freins, luminosité des phares, sans oublier les inspections périodiques qu'on pourrait qualifier d'entretien préventif. Le propriétaire du véhicule peut aussi vérifier, à partir de ces inspections l'état de fonctionnement de son véhicule.

397. Il en est de même pour les véhicules affectés au transport des étudiants et on peut ajouter les défauts notés par le chauffeur ou par l'entrepreneur lorsque le véhicule est utilisé. Le chauffeur a d'ailleurs une responsabilité relativement importante à ce sujet, puisqu'il peut noter les signes d'une détérioration possible de l'état mécanique du véhicule. De plus, les inspections d'entretien de l'autobus doivent être effectuées par des personnes compétentes dans ce domaine. Ainsi, après avoir constaté l'état des véhicules automobiles dans le transport d'étudiants, on se rend compte qu'on ignore ou qu'on n'applique pas systématiquement les programmes d'entretien préventif et d'inspection qui s'imposent.

398. Pour s'assurer que les entrepreneurs et les Commissions scolaires connaissent les modalités techniques de l'entretien préventif et le pratiquent, on doit mettre à leur disposition l'information détaillée sur les différentes étapes à suivre. **Un programme d'entretien préventif et d'inspection de tous les véhicules affectés au transport des étudiants doit être élaboré par le ministère des transports et des communications et un guide doit être mis à la disposition des entrepreneurs et des commissions scolaires régionales.**

B. Programme d'entretien préventif

399. Un tel programme devrait contenir les différents genres d'inspection et d'entretien préventif et spécifier leur régularité, leur importance et leur précision. Une inspection devrait être faite par le chauffeur à toutes les fois que celui-ci doit utiliser son véhicule après une certaine période d'inaction. Il entre également dans les tâches du chauffeur de nettoyer le pare-brise et les lumières et s'assurer de la propreté à l'intérieur du véhicule. Cet aspect de l'entretien qui touche les tâches du chauffeur a d'ailleurs été traité au chapitre quatrième.

400. Un programme bien pensé d'entretien préventif devrait inclure la vérification de l'état mécanique et de salubrité du véhicule à toutes les semaines, en reprenant l'inspection et l'entretien quotidien, mais en accordant plus d'attention au volant, à l'état de l'accumulateur, à la pression des pneus, etc.

401. En plus des inspections quotidiennes et hebdomadaires, s'ajoute l'inspection mensuelle faite de préférence par un mécanicien compétent. Cette partie d'un programme d'entretien préventif est probablement la plus importante, car elle devrait porter sur l'examen effectué par un expert des principaux éléments du véhicule et, le cas échéant, sur les réparations de certaines déficiences identifiées au préalable.

402. Finalement, tous les véhicules automobiles affectés au transport des étudiants doivent subir un examen complet deux fois par année, l'une à la mi-saison, l'autre durant l'été. Ces inspections, tout comme les inspections mensuelles, doivent être faites par des personnes compétentes et qui disposent de l'équipement nécessaire, pour connaître l'état mécanique et sécuritaire réel du véhicule. **Les véhicules affectés au transport des étudiants doivent subir, au moins deux fois par année, une inspection mécanique par des mécaniciens brevetés, en surplus des inspections effectuées par les inspecteurs du ministère des transports et des communications.** En plus de l'état mécanique, on profitera de l'occasion pour nettoyer à fond le véhicule et le repeindre, si nécessaire.

403. Cependant, le ministère des transports et des communications doit être renseigné sur la qualité des véhicules affectés au transport scolaire, afin d'être en mesure de prendre les décisions qui s'imposent selon les circonstances. Il doit

s'assurer de plus qu'effectivement les autobus d'écoliers qui circulent sur les routes de la province sont en bon état et respectent les normes de construction, d'équipement, d'identification et de salubrité.

404. L'inspection des véhicules affectés au transport scolaire a été entrepris depuis la fin de l'année 1965 par le service de la sécurité routière du ministère des transports et communications. Ce service a embauché des mécaniciens d'expérience qui font l'examen mécanique du véhicule, de l'équipement et de l'état de salubrité. Ces examens devront cependant être plus sévères à l'avenir; les entrepreneurs et les Commissions scolaires ayant eu suffisamment de temps pour s'y adapter. Ainsi, nous recommandons que **le ministère des transports et communications intensifie davantage son programme d'inspection des véhicules affectés au transport des étudiants.** On pourrait cependant conserver le système de deux inspections par année comme présentement.

Conclusion

405. Le véhicule automobile est un des éléments les plus importants pouvant modifier ou assurer la sécurité et la santé des élèves transportés. La Commission croit donc important de préférer un type de véhicule conçu pour le transport de personnes. Pour assurer la qualité des véhicules automobiles, aussi bien à la sortie de l'usine que durant le temps où ils seront utilisés, des normes de construction complétées par des programmes d'inspection et d'entretien préventif s'avèrent nécessaires.

RECOMMANDATIONS

I — *GENRE DE VÉHICULES UTILISÉS*

354. Nous recommandons que l'on favorise l'utilisation de véhicules conçus spécifiquement pour le transport en commun et adaptés aux besoins du transport scolaire, et d'abandonner graduellement l'usage d'autobus d'écoliers du type conventionnel, c'est-à-dire fabriqué avec un châssis de camion.

II — *CONSTRUCTION DES VÉHICULES*

379. Nous recommandons qu'entre-temps les normes publiées en annexe tiennent lieu de normes de construction des autobus conventionnels.

380. Nous recommandons que le ministère des transports et communications élabore et revise périodiquement des normes concernant la construction des véhicules automobiles affectés au transport des étudiants, et que seuls les véhicules construits selon ces normes soient utilisés.

390. Nous recommandons que les normes de construction tiennent compte des facteurs particuliers à certaines régions géographiques de la province.

391. Nous recommandons que le ministère des transports et communications mette à la disposition des entrepreneurs et des Commissions scolaires régionales un guide d'achat des véhicules automobiles affectés au transport des étudiants.

III — *ÉTAT DES VÉHICULES*

398. Nous recommandons qu'un programme d'entretien préventif et d'inspection de tous les véhicules affectés au transport des étudiants soit élaboré par le ministère des transports et communications et qu'un guide soit mis à la disposition des entrepreneurs et des Commissions scolaires régionales.

402. Nous recommandons que les véhicules affectés au transport des étudiants subissent, au moins deux fois par année, une inspection mécanique par des mécaniciens brevetés, en surplus des inspections effectuées par les inspecteurs du ministère des transports et communications.

404. Nous recommandons que le ministère des transports et communications intensifie davantage son programme d'inspection des véhicules affectés au transport des étudiants.

CHAPITRE SIXIÈME

DIVERS AMÉNAGEMENTS

406. Si les véhicules automobiles sont un élément important de la sécurité et de la santé des étudiants transportés, les routes n'en sont pas moins essentielles. Le degré de ramification et la qualité du système routier permettront à l'autobus de se rendre dans les différents milieux, pour aller quérir les étudiants et les mener à l'école. Dans la première partie de ce chapitre, il sera fait mention des routes. De plus, la question des passages à niveau y sera traitée superficiellement, puisque cette question a déjà été étudiée par d'autres enquêtes que la nôtre.

407. Les écoles et les campus représentent un lieu important de rencontre, où les autobus arrivent et partent pratiquement sans interruption durant la journée. Il est donc nécessaire de prévoir un aménagement extérieur des écoles et campus, qui permettra aux étudiants de monter et descendre des autobus en toute sécurité. Ce thème sera l'objet de la deuxième partie de ce chapitre.

408. Finalement, dans la troisième partie, nous discuterons de deux éléments qui ont été retenus comme équipement d'opération, soit les radios-téléphones et les remises d'autobus.

ROUTES ET PASSAGES À NIVEAU

A. Routes

409. Le système routier est un élément important dans le transport des étudiants. Selon ses caractéristiques, il permet aux autobus d'écoliers de se rendre plus ou moins rapidement à l'école et avec plus ou moins de risques. Or, les routes actuellement empruntées par les véhicules scolaires sont dans certains cas une cause d'ennuis, particulièrement dans le cas des routes tertiaires, des chemins privés et des routes sans issue. Nous avons cru devoir inclure ce sujet dans notre champ d'enquête, mais il n'est pas question de mettre en cause le système routier en entier; ceci dépasserait les cadres du mandat de cette enquête. Il s'agit donc seulement de relever certains points qui causent quelques ennuis particuliers au transport scolaire.

410. Pour les fins de l'analyse et pour mieux situer le problème, trois types de routes peuvent être distingués:

- a) Les routes nationales et autoroutes: dans tous les cas, ces routes sont asphaltées, elles peuvent comporter des voies divisées et elles sont toujours numérotées.
- b) Les routes secondaires: ce sont des routes simples, asphaltées et, en certaines occasions, elles sont numérotées;
- c) Les routes tertiaires: ce sont des routes gravelées ou de terre.

411. Les routes nationales et secondaires ne présentent pas de problèmes particuliers. Durant l'hiver, les routes sont rapidement déneigées, tandis qu'au printemps, la surface est quelque peu détériorée, mais pas au point de les rendre inutilisables. C'est le dernier type de route, c'est-à-dire les routes tertiaires, qui cause certains problèmes.

a) Routes tertiaires

412. Il arrive fréquemment qu'à la fin de l'hiver, ces chemins de terre ou de sable soient laissés, après déneigement, dans un état de délabrement qui les rend impraticables; on n'y trouve que lézardes, ventres de boeuf, boue, etc. La

circulation est alors presque interrompue, les autobus retardent, les étudiants attendent. Un tel état de routes a pour effet d'augmenter les impondérables, d'abîmer les véhicules et de compromettre le bon fonctionnement du système de transport des étudiants.

413. Présentement, dans la plupart des cas, l'entretien des routes relève des municipalités pour la période d'hiver et du ministère de la voirie pour la période d'été. Pour l'entretien d'hiver, les municipalités adjugent à des entrepreneurs privés les contrats de déneigement. Pour l'entretien d'été, le ministère de la voirie procédera lui-même aux travaux d'entretien; c'est le cas pour les routes les plus achalandées où un soin tout particulier doit être apporté ainsi que pour certaines artères, où les travaux sont rendus plus difficiles, plus coûteux, à cause d'un terrain montagneux ou accidenté.

414. Il s'effectue donc, dans la majorité des cas, un transfert de responsabilités, soit à la mi-automne avec les premières neiges et au printemps. La loi ne prévoit pas de date fixe pour indiquer le moment où doit se faire le relais entre les municipalités et le ministère; il est statué qu'après la dernière neige, la municipalité est dégagée de ses responsabilités. A cet effet, la loi du ministère de la voirie décrit l'état dans lequel le chemin doit lui être remis.

415. Ces conditions ne sont pas toujours respectées; il devient alors impérieux que le ministère intervienne rapidement. Mais cela n'est pas toujours le cas. A certains endroits, il arrive que les appareils de la voirie n'entrent en fonction qu'au mois de juin et même juillet. Entre-temps, la route est, à toute fin pratique, fermée à la circulation et les véhicules qui y circulent le font dans les conditions qu'on imagine.

416. Cependant, pour que le ministère de la voirie accepte ainsi l'entretien des routes tertiaires, celles-ci doivent répondre à des normes standardisées comme une certaine épaisseur de gravier, une largeur minimale, etc. Très fréquemment, c'est la municipalité qui doit effectuer elle-même les travaux nécessaires, l'entrepreneur avec qui celle-ci avait un contrat durant l'hiver se dégageant alors de toute responsabilité. Le plus souvent, la municipalité a épuisé son budget à ce poste ou elle ne possède pas l'équipement nécessaire, pour effectuer elle-même les travaux. Elle fera donc appel au ministère qui, sans y être tenu, consentira, mais avec des retards variables, à lui prêter main forte. Advenant le cas où une municipalité fasse appel aux services de la voirie pour réparer une route fermée à la circulation, des mesures pourraient être prises pour éviter les longs délais comme ceux que l'on déplore présentement.

417. Enfin, situation cocasse, n'oublions pas, rien n'oblige légalement la municipalité à remettre ses chemins en état. Le Code municipal, en effet, ordonne que la municipalité entretienne ses chemins de sorte qu'une voiture tirée par un

cheval puisse y circuler librement... Le Code municipal pourrait être amendé, de sorte que les municipalités soient tenues d'entretenir leurs routes siffisamment pour qu'un véhicule motorisé, et particulièrement un autobus scolaire, puisse y circuler.

418. Quoiqu'il en soit, il semble que dans certains cas, les mesures apportées ne peuvent être jugées satisfaisantes. En effet, la construction de ces routes est tellement rudimentaire (et les conditions climatiques sont tellement mauvaises) que les conditions ordinaires d'entretien, de nivelage et de sablage, ne peuvent changer grand'chose (à moins d'être recommencés continuellement). De fait, c'est la route elle-même qui devrait être reconstruite. Etant donné ces circonstances, nous recommandons que **les autorités compétentes prennent les mesures qui s'imposent pour que les véhicules automobiles et particulièrement les autobus scolaires, circulent sur des routes en bon état en toute saison.** Cet objectif pourra être atteint si la Commission scolaire régionale et les autorités municipales et gouvernementales concernées collaborent, en vue de trouver les moyens les plus appropriés dans chaque circonstance particulière. Il est évident que sans cette collaboration au niveau local, il est inutile d'espérer des solutions faciles à cette question.

b) Chemins privés

419. A certains endroits, des familles vivent isolées, à quelques milles du village ou de la ville. Pour aller y quérir les écoliers, les autobus scolaires doivent emprunter des chemins qui n'appartiennent ni à la municipalité ni au gouvernement. Ces voies rudimentaires sont les plus dangereuses de toutes, du fait que dans la plupart des cas, elles n'ont pas été construites en vue de la circulation de véhicules lourds. Ces chemins sont insécuritaires et cet argument nous a incité à recommander que, **règle générale, les autobus ne circulent pas sur les chemins privés, lorsque la condition de ceux-ci est jugée inadéquate et que, dans ce cas, les élèves prennent l'autobus sur le chemin public.**

c) Routes sans issue

420. Dans un milieu rural, les autobus d'écoliers sont appelés à parcourir les campagnes. Lorsqu'ils ont à aller quérir un élève dont la demeure est située à l'extrémité du rang, il se présente la difficulté suivante: le véhicule ne trouve pas d'endroit pour tourner et il doit empiéter sur le terrain d'un particulier. Or, nous comprenons qu'en certains cas, particulièrement en hiver, la sécurité de tous les passagers peut être mise en cause, si les dispositions ne sont pas prises pour solutionner ce problème.

421. Le même problème se rencontre lorsque le véhicule scolaire, sans être parvenu à l'extrémité de la route, doit néanmoins faire demi-tour à la demeure du dernier élève. Il nous semble évident que ce genre de problème ne peut être

solutionné qu'en faisant appel à la collaboration des personnes et organismes concernés: la municipalité, l'entrepreneur d'entretien des chemins d'hiver, la Commission scolaire régionale et particulièrement les parents des élèves concernés. Qu'un propriétaire permette à un autobus scolaire de faire demi-tour sur son terrain, cela nous semble une règle élémentaire de civisme, surtout si ce propriétaire est un parent dont un de ses enfants bénéficie du transport écolier. La Commission scolaire régionale a la responsabilité de promouvoir cette collaboration et de prévenir les abus ou dommages matériels qui pourraient être faits à la propriété.

B. Passages à niveau

422. Par définition, traverser une voie ferrée comporte toujours un risque et il importe de mettre en oeuvre toutes les mesures tendant à éliminer les probabilités d'accident. Un très grand nombre d'autobus scolaires empruntent quotidiennement un ou plusieurs passages à niveau. Ainsi, on a pu calculer que dans le comté de Gaspé-Sud, un autobus scolaire traverse trente voies ferrées par jour. Dans la seule ville de Chambly, le nombre de croisements de voies ferrées effectués par tous les autobus scolaires est de 126 par jour et de 24,000 par année. Il n'est pas inutile non plus de rappeler que cette enquête même a trouvé son origine dans un accident mettant en cause un véhicule routier et une locomotive.

423. Il convient d'examiner rapidement l'état général des passages à niveau dans la province de Québec. En 1966, le nombre total de ces passages à niveau s'élevait à 3,489. Certains cependant ont été éliminés, soit par des passages supérieurs (187), soit par des passages inférieurs (300); le nombre de passages à niveau ainsi éliminés par des étagements représente 13.6 p. 100 du nombre total de croisements. D'autres passages à niveau sont protégés, soit automatiquement,

TABLEAU I
ETAT DES PASSAGES A NIVEAU AU QUEBEC EN 1966

| Catégories | Nombre | Pourcentage |
|--------------------|--------|-------------|
| 1. Etagés | 487 | 13.6 |
| 2. Protégés | 1,104 | 30.8 |
| 3. Sans protection | 1,998 | 55.6 |
| TOTAL | 3,589 | 100.0 |

SOURCE: Ces chiffres sont tirés du rapport annuel de la Commission des transports du Canada, pour l'année se terminant le 31 décembre 1966.

c'est-à-dire par des signaux électriques avec ou sans barrières (1,033), soit manuellement par l'opérateur de la locomotive, qui doit descendre pour activer lui-même le mécanisme de sécurité (71). Le nombre des passages à niveau ainsi protégés (1,104) représente 30.8 p. 100 du chiffre total. Enfin, les autres passages à niveau (1,998) sont sans protection; parmi ceux-ci 1,804 sont annoncés par des écriteaux réfléchissants et 194 par des écriteaux non-réfléchissants; le nombre de croisements non-protégés représente 55.6 p. 100 du chiffre total.

424. Il est cependant intéressant de noter que le genre de protection employée pour ces passages à niveau ne semble pas affecter les risques d'accidents. Ainsi, au Québec, pendant l'année 1966, il est survenu 44 accidents aux passages à niveau protégés et 59 aux passages à niveau non-protégés. On retrouve un phénomène identique en Ontario. Mais, là aussi, on ne sait trop à quels facteurs attribuer ces constatations. Les autorités compétentes devraient accroître leurs efforts, afin de mieux connaître les facteurs et les conditions entourant les cas d'accidents aux différentes catégories de passages à niveau. Des facteurs extrinsèques interviennent, qu'il appartient aux chercheurs de mettre à jour.

425. Cependant, on ne peut se méprendre sur le danger que représentent ces passages à niveau, principalement ceux qui ne sont pas protégés. Bien qu'ils se rencontrent, surtout sur les routes où la circulation est faible, ils sont le lieu de nombreux accidents. On ne saurait invoquer le facteur économique qui ne semble pas constituer ici une difficulté insurmontable, puisque, somme toute, les dispositifs de protection ne sont guère dispendieux. d'autre part, il pourrait s'avérer plus efficace de placer une personne responsable qui dirigerait la circulation au passage à niveau lorsque plusieurs autobus scolaires y passent. **La Commission scolaire régionale verra à ce qu'une personne soit affectée au contrôle des autobus scolaires aux passages à niveau, lorsque les circonstances le justifient, notamment, lorsque des autobus scolaires doivent franchir une voie ferrée importante.**

426. Voici d'autres cas où la vie des écoliers peut être mise en jeu. Il arrive de voir un autobus d'écoliers foncer littéralement vers un passage à niveau, alors que le clignotement des signaux électriques annonce l'arrivée imminente d'un train. Il serait superflu de s'étendre sur la culpabilité du conducteur qui se rend coupable d'une telle imprudence, et il est évident que cette façon de faire représente une infraction au Code de la route. Ainsi, nous recommandons **que les autorités responsables de la circulation routière et ferroviaire fassent preuve d'une plus grande sévérité dans les cas de délits aux lois réglementant la circulation aux passages à niveau.**

427. D'ailleurs, il existe dans le Code de la route un article qui concerne la traverse des passages à niveau par des véhicules transportant des écoliers:

« Le conducteur d'un autobus et de tout véhicule transportant des écoliers (...) doit arrêter à au moins vingt pieds de tout passage à niveau; après

s'être assuré qu'il peut le franchir sans risque, il peut remettre son véhicule en marche et doit le garder en petite vitesse jusqu'à ce qu'il ait franchi la voie ferrée. L'obligation de faire l'arrêt disparaît si un agent de la paix autorise le conducteur à l'ignorer. »

Ainsi, pour faciliter le respect de cet article **une ligne jaune sur la chaussée et/ou des affiches doivent indiquer le point d'arrêt des autobus d'écoliers aux passages à niveau.**

428. D'autre part, il existe aussi des cas où la vision est mauvaise à certains de ces passages à niveau, par suite d'un mauvais choix de l'emplacement géographique ou encore parce que les abords de la voie ferrée n'ont pas été dégagés. Il peut suffire d'un arbre ou même d'un panneau-réclame pour obstruer le champ de vision. Par conséquent, nous recommandons **que la signalisation aux passages à niveau soit en tout temps claire, précise et parfaitement visible.**

429. De même, l'aménagement des passages à niveau laisse parfois à désirer. Par suite d'une erreur de conception ou simplement d'un défaut d'entretien, il peut arriver que certains passages à niveau soient devenus inutilisables. Ces situations peuvent être évitées si l'entretien des passages à niveau est effectué normalement. Nous recommandons donc **que les passages à niveau soient construits, de manière à assurer en tout temps le maximum de sécurité, lorsque les autobus scolaires doivent nécessairement les traverser.**

430. Les autorités administratives et policières dévolues à la surveillance de la circulation routière et ferroviaire devront faire preuve d'une sévérité accrue dans certains cas de délits, tels ceux énumérés ci-haut. En effet, aucun de ces cas, qu'il s'agisse par exemple de l'emplacement, de l'entretien et de la construction des croisements, n'a été oublié par la loi. Tous ont été prévus par des dispositions précises, soit dans le Code de la route, soit dans le recueil des lois du ministère de la voirie ou d'ailleurs. S'ils donnent encore lieu à des irrégularités, on ne peut que miser sur une application plus sévère de la loi. La situation idéale ne peut être que celle où les autobus d'écoliers et les trains ne se croisent jamais.

431. La Commission espère donc qu'on accordera une attention toute spéciale aux routes sur lesquelles les autobus d'écoliers auront à circuler. Avec l'aide des corps policiers, le respect intégral de la loi, une meilleure signalisation et une construction plus adéquate des passages à niveau, ceux-ci deviendront moins dangereux pour le transport scolaire.

AMÉNAGEMENT EXTÉRIEUR DES ÉCOLES ET CAMPUS

432. Si on a déjà eu l'occasion d'observer la montée ou la descente des étudiants des autobus scolaires aux abords des écoles, il devrait être évident que sans un aménagement extérieur des écoles et campus, tôt ou tard, il y aura des accidents mortels et des blessés graves. Il y a lieu de croire que seulement quelques écoles ou campus construits récemment sont aménagés de façon acceptable, pour permettre au flot de piétons, de voitures et d'autobus d'écoliers de circuler sans danger, et que rien n'a été prévu pour les écoles construites depuis quelques années, au moment où le transport n'avait pas l'importance qu'il a aujourd'hui. Il est nécessaire que les voies de circulation des véhicules, les espaces de stationnement, les débarcadères et la signalisation soient aménagés de façon à assurer la sécurité des étudiants.

A. Nécessité d'un aménagement sécuritaire

433. Lorsqu'aucune organisation matérielle n'est prévue, les autobus entrent dans les cours de récréation au hasard, sans ordre et au milieu des élèves qui, eux, sortent précipitamment, en se bousculant ou en se faufilant entre les véhicules. Ces circonstances rendent la conduite des autobus scolaires difficile et la situation est extrêmement dangereuse pour les élèves.

434. Cependant, il n'y a pas que l'autobus d'écoliers; les étudiants, les professeurs ou les employés de l'école ou d'un campus peuvent utiliser leur propre véhicule et circulent sur les campus ou autour des écoles. De plus, actuellement, des élèves et un bon nombre des professeurs vont à l'école en automobile, en motocyclette ou à pied. Sur un campus qui contient plusieurs milliers d'élèves, à certaines heures, la circulation est dense et dangereuse, si les déplacements des personnes et des véhicules ne sont pas orientés et dirigés.

435. Afin d'améliorer l'état de sécurité sur les campus ou aux abords des écoles et pour permettre aux élèves de circuler en toute sécurité, il faudra que **le ministère de l'éducation s'assure que les aménagements extérieurs des écoles et des campus actuels et futurs tiennent compte de la sécurité des élèves, en matière de transport scolaire.** Le soin de définir et d'établir cet aménagement

ne doit pas être confié à n'importe qui. Des experts en urbanisme, en sécurité routière, en circulation doivent être consultés et rien ne doit être fait au hasard: la sécurité des élèves y est en jeu.

B. Principes de base

436. Le principe de base à respecter pour qu'un aménagement de campus soit sécuritaire est que la circulation des autobus, des automobiles et celle des étudiants-piétons ne doivent jamais se croiser. Ce principe peut paraître simple, mais il est quelquefois difficile à mettre en pratique. On peut y arriver, sans être obligé de construire des passerelles ou des tunnels, en localisant de façon adéquate les voies de circulation, les aires de stationnement et les quais pour autobus. Ainsi, nous recommandons, **qu'en ce qui concerne les aménagements extérieurs des écoles et des campus actuels et futurs, le principe suivant soit respecté: la circulation des véhicules et des piétons ne doit jamais se croiser; que dans les situations où ce principe ne peut être respecté, que d'autres mesures soient prises et prévues, pour assurer la sécurité des étudiants.**

a) Voie de circulation

437. Les campus où les cités étudiantes qui sont (ou qui seront bientôt) construites à travers la province de Québec ont pour la plupart une superficie de plusieurs millions de pieds carrés. C'est pourquoi, il est nécessaire d'avoir un réseau de voies d'accès et de circulation pour permettre le déplacement des élèves, des professeurs et des employés entre les différentes unités qui composent un campus. On aura soin de concevoir ce réseau en fonction de l'importance du trafic qui y circulera; sinon, il pourrait s'ensuivre des embouteillages et une augmentation des risques d'accidents. Il est donc tout à fait normal et important qu'un plan directeur des voies de circulation et des approches soit prévu en même temps que celui des bâtisses.

b) Aire de stationnement

438. Même si les Commissions scolaires pourvoient au transport de leurs étudiants, il y en a parmi ceux-ci qui préfèrent se rendre à l'école par leurs propres moyens, soit qu'ils y viennent en automobile, à bicyclette ou autrement. Il est donc nécessaire de prévoir des espaces pour stationner les autos des élèves et du personnel de l'école et les relier à l'école, sans que ces personnes soient obligées de traverser une voie de circulation ou un endroit où des véhicules scolaires peuvent être en mouvement.

c) Quai

439. Un des problèmes les plus aigus est celui de l'arrivée, le matin, et du départ des autobus scolaires, le soir. Lorsqu'il n'y a rien de prévu, la Commission d'enquête a pu constater le désordre dans lequel se fait la montée ou la

descente des autobus et des dangers qu'elles représentent pour les élèves. Les autobus scolaires y sont nombreux, puisque le matin ils convergent tous vers l'école ou le campus, le soir, tous ils sont là pour reconduire les élèves à leur demeure. Lorsqu'il n'y a que deux ou trois autobus, le problème n'a rien de particulièrement grave, mais lorsqu'une cinquantaine d'autobus défilent dans une cour de récréation au milieu des élèves qui attendent le leur, la situation devient plus critique.

440. Sur les campus, on devrait prévoir des quais pour que les élèves puissent monter ou descendre des autobus en toute sécurité. L'important est que les élèves soient protégés des véhicules, lorsqu'ils sont en marche. De même, il est nécessaire que des surveillants dirigent la circulation des autobus, pour qu'ils se placent en ordre et pour que les étudiants puissent monter ou descendre des véhicules sans danger. **A toutes les écoles et campus où il se fait un transport scolaire, une ou plusieurs personnes doivent être affectées au contrôle de la circulation des véhicules et des piétons, au lieu de montée et de descente des élèves.** Ainsi, s'il n'est pas toujours possible de construire des quais, on peut du moins facilement affecter une ou plusieurs personnes à la surveillance de ce moment important du transport scolaire et particulièrement susceptible d'être le théâtre d'accident.

d) Signalisation

441. Une signalisation identique à celle du système routier en général s'impose, étant donné que dans plusieurs cas, il risque de se développer sur les campus un ensemble de voies de circulation assez complexe, et que la circulation peut devenir dense à certains moments et sûrement dangereuse, si les indications nécessaires sont inexistantes ou mal disposées. Cette signalisation doit être établie en collaboration par les autorités compétentes en ce domaine. Nous recommandons **qu'une signalisation conforme à celle utilisée par le ministère de la voirie soit établie sur les campus.**

C. Écoles déjà construites

442. Les écoles actuellement construites, surtout les écoles de l'élémentaire, posent un problème particulier, puisque dans la plupart des cas, rien n'a été prévu pour faciliter, du point de vue de l'aménagement extérieur, le transport des étudiants. Il n'y a pas de quais pour autobus, ni de voies de circulation adéquates et les autobus se rangent dans les cours de récréation, parmi les élèves.

443. Il faut repenser l'aménagement extérieur de ces écoles ou apporter les améliorations possibles, en fonction de la circulation des autobus, pour assurer la sécurité des enfants. Il est tout à fait normal de revoir et de refaire les plans de ces écoles, pour améliorer la circulation des automobiles et diminuer les risques d'accidents.

ÉQUIPEMENT D'OPÉRATION

444. Dans les cas de nécessité, un système de communication rapide est nécessaire. Si un autobus d'étudiants est immobilisé dans une région peu achalandée ou si des difficultés se présentent dans le déplacement d'enfants de la maternelle ou handicapés, il faut que le chauffeur puisse communiquer rapidement avec le directeur de transport, pour recevoir des directives ou pour demander de l'aide. De même, le directeur de transport et ses assistants ont besoin de moyens de communication efficaces, pour voir au bon fonctionnement du système, dont ils ont la responsabilité auprès de la Commission scolaire régionale et pour intervenir avec diligence dans les cas où la situation peut devenir dangereuse pour les étudiants lorsqu'une intervention immédiate s'impose. Dans ce sous-chapitre, nous étudierons le problème de la chaleur dans les autobus. En effet, une des plaintes prononcées le plus souvent par les parents et les étudiants concerne la température intérieure des autobus. La Commission étudiera donc l'à-propos de garage pour garantir une chaleur suffisante aux élèves, lorsqu'ils montent dans l'autobus et tout le long du parcours.

A. Radio-téléphone

a) Pour les autobus

445. Dans une région donnée, plusieurs autobus circulent en même temps sur les routes. Est-il nécessaire de relier tous les autobus scolaires par radio-émetteur-récepteur? Ce système de téléphone installé à l'intérieur de l'autobus permet de communiquer avec une centrale qui peut être placée dans les locaux de la Commission scolaire. Dans les régions éloignées des centres urbains, où les routes sont souvent en mauvais état et où la température hivernale cause des problèmes de circulation, un outil de ce genre peut devenir très précieux pour la sécurité des élèves transportés.

446. Cependant, pour fonctionner convenablement, il faut deux conditions: l'instrument doit être de bonne qualité et en conséquence assez dispendieux; d'autre part, la Commission scolaire régionale doit s'organiser pour avoir une fréquence qui lui est propre.

447. Malgré que l'on reconnaisse la nécessité de ce système, tous les autobus de la province ne peuvent pas en être équipés. Dans les régions où la population est dense, le chauffeur en difficulté peut se servir d'un téléphone, qu'il trouvera facilement dans une maison privée, le long de la route. C'est dans les régions à faible densité de population que cet outil serait le plus profitable. Le chauffeur pourrait rapidement communiquer avec le bureau advenant le cas où il serait en difficulté. De plus, ces radios-téléphones peuvent être utilisés par le directeur du transport ou ses assistants, afin de mieux contrôler les opérations, en obtenant d'une façon rapide des informations sur l'état des routes, sur la densité de la circulation et sur toute une série de détails qui peuvent devenir très utiles, si on les connaît à temps.

448. Il semblerait cependant très important d'en équiper les véhicules qui transportent les enfants qui sont atteints d'une déficience physique ou psychique. Ces élèves requièrent plus de soins que les autres élèves. **Les véhicules affectés au transport des étudiants, qui demandent une attention particulière, doivent être équipés d'appareils radios-téléphones.**

b) Pour les véhicules-patrouilles

449. Si les radios-téléphones ne peuvent être utilisés pour tous les autobus scolaires, il y a cependant le service administratif du transport qui a tout intérêt à en être équipé. Dans la plupart des Commissions scolaires régionales de la province, il y a un directeur du transport et plusieurs de ceux-ci ont des assistants ou aides.

450. Lorsque les autobus scolaires circulent, il est très important qu'une ou plusieurs automobiles effectuent la patrouille aux abords des écoles et sur les routes. Cette patrouille consiste à examiner si tout fonctionne tel que prévu, si des élèves n'ont pas été oubliés, etc. Considérant que le travail de directeur du transport n'est pas seulement d'organiser le transport des élèves, mais de voir à son bon fonctionnement, et étant donné que celui-ci ou ses assistants doivent être en mesure de répondre rapidement à toutes les situations d'urgence qui se posent, il est très important d'équiper les automobiles des patrouilleurs d'un radio-téléphone. Comme les responsables du service du transport de la Commission scolaire régionale doivent être capables d'intervenir rapidement en cas de besoins: accident, blessures, autobus en panne, élèves oubliés, etc., nous recommandons **que les commissions scolaires régionales utilisent des véhicules-patrouilles, équipés d'un appareil radio-téléphone, pour assurer un contrôle efficace du transport des étudiants.**

B. Remise

451. Les plaintes provenant des parents ou des élèves concernant la température intérieure des autobus scolaires ne sont pas rares. En hiver, lorsque les

élèves montent dans le véhicule, le matin ou le soir, il semble que la température maintenue à l'intérieur de l'autobus soit identique à celle de l'extérieur.

452. Les entrepreneurs et les Commissions scolaires solutionnent cet épineux problème, soit en faisant démarrer le moteur plusieurs minutes avant la montée des élèves dans l'autobus, soit en remisant leurs véhicules dans des garages chauffés. La première solution est apparemment beaucoup moins dispendieuse, tout en étant presque aussi efficace. Cependant, tous ne s'accordent pas sur cette question: faire tourner un moteur au ralenti plusieurs matins de suite par des froids sibériens n'est pas recommandé pour le bon fonctionnement du moteur. La deuxième solution qui consisterait à construire des garages ou des remises pour les autobus scolaires apparaît coûteuse, car la construction de remises impliquerait un investissement de plusieurs milliers de dollars, alors que les froids d'hiver ne durent environ que quatre mois.

453. Il semble qu'aucun effort sérieux n'ait été fait pour trouver une solution convenable à ce problème. Il apparaît cependant essentiel à cette Commission que les autobus ou les véhicules servant au transport écolier soient très bien chauffés au moment où le premier passager entre dans le véhicule ainsi que durant tout le cours du voyage. En conséquence, nous recommandons **que les autorités prennent les dispositions qui s'imposent et effectuent les recherches nécessaires, s'il y a lieu, afin de s'assurer que l'intérieur des véhicules affectés au transport des étudiants soit maintenu à une température convenable, au départ, et pendant tout le parcours des véhicules.**

RECOMMANDATIONS

I — ROUTES ET PASSAGES À NIVEAU

418. Nous recommandons que les autorités compétentes prennent les mesures qui s'imposent pour que les véhicules automobiles, et particulièrement les autobus scolaires, circulent sur des routes en bon état en toute saison.

419. Nous recommandons que, règle générale, les autobus ne circulent pas sur les chemins privés, lorsque la condition de ceux-ci est jugée inadéquate et que, dans ce cas, les élèves prennent l'autobus sur le chemin public.

425. Nous recommandons que la Commission scolaire régionale voit à ce qu'une personne soit affectée au contrôle des autobus scolaires aux passages à niveau lorsque les circonstances le justifient, notamment, lorsque des autobus scolaires doivent franchir une voie ferrée importante.

426. Nous recommandons que les autorités responsables de la circulation routière et ferroviaire fassent preuve d'une plus grande sévérité dans les cas de délits aux lois réglementant la circulation aux passages à niveau.

427. Nous recommandons qu'une ligne jaune sur la chaussée et/ou des affiches indiquent le point d'arrêt des autobus d'écoliers aux passages à niveau.

428. Nous recommandons que la signalisation aux passages à niveau soit, en tout temps, claire, précise et parfaitement visible.

429. Nous recommandons que les passages à niveau soient construits de manière à assurer en tout temps le maximum de sécurité lorsque les autobus scolaires doivent nécessairement les traverser.

II — AMÉNAGEMENT EXTÉRIEUR DES ÉCOLES ET CAMPUS

435. Nous recommandons que le ministère de l'éducation s'assure que les aménagements extérieurs des écoles et des campus actuels et futurs tiennent compte de la sécurité des élèves en matière de transport scolaire.

436. Nous recommandons qu'en ce qui concerne les aménagements extérieurs des écoles et des campus actuels et futurs le principe suivant soit respecté: la circulation des véhicules et des piétons ne doit jamais se croiser, dans les situa-

tions où ce principe ne peut être respecté, que d'autres mesures soient prises et prévues pour assurer la sécurité des étudiants.

440. Nous recommandons qu'à toutes les écoles et campus où il se fait un transport scolaire, une ou plusieurs personnes soient affectées au contrôle de la circulation des véhicules et des piétons, au lieu de montée et de descente des élèves.

441. Nous recommandons qu'une signalisation conforme à celle utilisée par le ministère de la voirie soit établie sur les campus.

III — ÉQUIPEMENT D'OPÉRATION

448. Nous recommandons que les véhicules affectés au transport des étudiants, qui demandent une attention particulière, soient équipés d'appareils radios-téléphones.

450. Nous recommandons que les Commissions scolaires régionales utilisent des véhicules-patrouilles, équipés d'un appareil radio-téléphone, pour assurer un contrôle efficace du transport des étudiants.

453. Nous recommandons que les autorités prennent les dispositions qui s'imposent et effectuent les recherches nécessaires, s'il y a lieu, afin de s'assurer que l'intérieur des véhicules affectés au transport des étudiants soit maintenu à une température convenable, au départ, et pendant tout le parcours des véhicules.

QUATRIÈME PARTIE

Règlementation opérationnelle

454. La sécurité et la santé des étudiants exigent une administration rationnelle, un comportement ordonné des élèves, des chauffeurs compétents, des véhicules et un équipement en bon état. Elle demande aussi que le transport scolaire, dans son action même, c'est-à-dire le déplacement des étudiants, soit l'objet de certaines règles opérationnelles.

455. La Commission d'enquête se propose d'aborder cette question dans cette quatrième partie consacrée à la réglementation opérationnelle. Elle se compose de deux chapitres : le chapitre septième du rapport touche les problèmes relatifs au transport des étudiants de la maison à l'école et de l'école à la maison; le chapitre huitième s'attache à des cas qui présentent des aspects particuliers et différents du transport des étudiants de la maison à l'école, le matin et le soir. Ces transports d'étudiants sont celui du midi, celui des étudiants en résidence et celui du transport pour activités parascolaires ainsi que le transport effectué par les autobus du transport public.

CHAPITRE SEPTIÈME

TRANSPORT SCOLAIRE EN GÉNÉRAL

456. On verra dans le présent chapitre certains aspects bien précis relatifs au transport scolaire. Ces aspects se suivent selon un certain ordre logique et relèvent tous de la dimension opérationnelle du transport des étudiants. Ainsi, le transport scolaire suppose que les élèves quittent leur domicile pour se rendre à l'arrêt d'autobus, attendent un certain temps au point d'arrêt, passent un temps plus ou moins long à bord du véhicule et finalement en descendent.

457. Toutes ces phases qu'implique le transport scolaire permettent de regrouper l'objet de notre étude en cinq sous-chapitres :

- I — Distance des parcours entre le domicile et l'arrêt d'autobus.
- II — Attente de l'autobus.
- III — Temps maximum de transport dans l'autobus.
- IV — Position des passagers dans l'autobus.
- V — Fonctionnement des feux clignotants.

458. On passera en revue chacun de ces aspects, afin d'étudier les possibilités d'amélioration, soit par l'intermédiaire d'une meilleure réglementation, soit par une mise en force de la réglementation actuelle.

*DISTANCE DES PARCOURS
ENTRE LE DOMICILE ET L'ARRÊT D'AUTOBUS*

459. Un des éléments dont doit tenir compte le service de transport de la Commission scolaire régionale, lors de la programmation de ses circuits, est la distance qu'auront à parcourir les étudiants de leur domicile à ce lieu d'arrêt. La distance du parcours entre le domicile et l'arrêt d'autobus mérite de retenir l'attention à cause du rapport qu'elle a avec la sécurité et la santé.

460. L'âge des piétons apporte une dimension à ce problème. Cependant, celle-ci a été étudiée en égard principalement aux jeunes écoliers du niveau de la maternelle et de l'élémentaire¹; il faut convenir que l'âge en soi pose des problèmes de sécurité en matière de transport, peu importe la distance de marche et les conditions particulières du milieu. Mais c'est beaucoup plus sous l'aspect opérationnel que cette question doit être abordée ici. Compte tenu des conditions matérielles, il faut se demander quelles mesures administratives doivent être prises, afin de réduire réellement les dangers qui peuvent mettre en cause la sécurité et la santé des étudiants, s'ils doivent marcher pour se rendre à l'autobus.

461. Il est possible, dans les cités et villes que les Commissions scolaires transportent quand même des élèves, mais, si elles le font, c'est entièrement à leurs frais. Il semble qu'on ait déjà tenu compte de cet aspect. Par suite de la loi des subventions aux Commissions scolaires², certains élèves doivent se déplacer par leurs propres moyens, puisque le transport dans une municipalité de cité ou de ville est limité à ceux demeurant à l'extérieur d'un rayon d'un mille de l'école. Par contre, les Commissions scolaires, dont les élèves fréquentent une école située dans une municipalité de campagne ou dans une municipalité de village, ont droit aux subventions, sans aucune restriction relative aux distances.

1. Chapitre troisième, page 81.

2. S.R.Q. 1964, chapitre 237, article II.

462. Quoiqu'il en soit, la distinction entre villes ou cités et les autres catégories d'agglomérations ne semble pas pertinente, pour déterminer si les étudiants doivent marcher ou non sur une certaine distance. On ne peut pas affirmer en toute quiétude, au point de vue circulation, qu'un milieu urbain ou rural est plus sécuritaire; dans chaque milieu, on rencontre des zones où les piétons sont exposés aux hasards de la circulation, hasards différents sans doute, mais qui n'en menacent pas moins leur sécurité. La ville n'apparaît pas à priori comme un endroit plus propice à la sécurité des piétons.

463. Le service du transport scolaire devra s'inspirer des facteurs réels qui conditionnent la sécurité des étudiants dans leur milieu. Il est nécessaire de considérer tous les facteurs qui influent sur la sécurité de l'enfant, au moment où il marche le long d'une voie publique; l'âge du piéton et ses habitudes de prudence, l'aménagement matériel des voies de circulation et de leurs abords, la vitesse maximum permise aux automobilistes et la densité de la circulation sont autant de facteurs qui conditionnent l'état de sécurité, actuel ou virtuel, du piéton.

464. Le service de transport scolaire de la Commission scolaire régionale doit faire de même du point de vue de la santé.

465. On recommande souvent aux gens qui manquent d'exercice de marcher tous les jours. Un tel conseil a certainement une raison d'être pour les personnes qui ont perdu l'habitude d'activités physiques, par exemple, dans le cas d'adultes dont le travail quotidien favorise l'inactivité physique. La plupart des enfants et adolescents s'adonnent à des activités physiques quelconques ou à la pratique des sports.

466. Compte tenu de l'organisation actuelle des institutions d'enseignement et des facilités qu'elles mettent à la disposition des étudiants, afin de permettre, en plus de leur développement intellectuel, un développement physique, il n'appartient pas à l'organisation du transport de suggérer des distances de marche quotidienne, destinées à favoriser un meilleur état de santé chez les étudiants.

467. Ce serait peut-être justifiable, si on savait que tous les élèves sont portés à une inactivité physique anormale. Or, la situation ne semble pas désespérée à ce point.

468. D'un autre côté, bien que saine en soi, la marche quotidienne peut souvent s'avérer un exercice dangereux, lorsqu'on en examine les possibilités d'accidents, que ce soit à la ville ou à la campagne. Le climat rigoureux du Québec, avec ses pluies en automne, sa neige et le froid excessif en hiver et ses dégels printaniers, rend la vie du piéton plus difficile. L'hiver a souvent pour

effet de rendre la chaussée glissante ou de rétrécir les voies publiques avec ses bancs de neige, de sorte que marcher le long de ces routes exige une grande prudence et un effort physique supplémentaire de la part des élèves. On ne voit pas la nécessité, comme on vient de le dire, d'imposer aux élèves une distance excessive de marche pour se rendre à l'autobus, dans le seul but d'améliorer leur état de santé. Il est préférable de ne pas abuser des capacités physiques des élèves, en leur imposant des distances de marche évitables, qui causent des fatigues inutiles et excessives.

469. La Commission scolaire régionale, par l'intermédiaire de son service de transport, est particulièrement bien placée pour connaître les situations qui risquent de mettre en danger la sécurité et la santé des étudiants, qui se rendent à l'autobus. Elle peut ainsi, mieux que quiconque, établir au minimum les distances de marche des étudiants, afin de réduire les dangers et prévenir le surcroît de fatigue, parce qu'elle est près du milieu dans lequel s'effectue leur transport. **La Commission scolaire régionale doit être responsable de l'agencement des circuits et des arrêts sur ces circuits, de façon à réduire au minimum les distances de marche des étudiants entre la maison et l'arrêt d'autobus, réduire ainsi les risques d'accidents et prévenir le surcroît de fatigue.**

ATTENTE DE L'AUTOBUS

470. Au cours d'une journée scolaire, l'élève qui emprunte l'autobus pour ses déplacements entre son domicile et l'école, matin et soir, est contraint, en maintes occasions, d'attendre son autobus. Les périodes d'attente constituent des pertes de temps que l'on doit tendre à faire disparaître, dans la mesure du possible et augmentent les risques d'accidents. D'autre part, il est en pratique inévitable que des élèves soient forcés d'attendre l'autobus, que ce soit le long de la route ou à l'école. De quelle façon peut-on alors régler l'attente de l'autobus? Pour répondre à cette question, il faut d'abord voir s'il existe des moyens aptes à diminuer les périodes d'attente et, ensuite, une fois cette période réduite au minimum, voir à ce que les écoliers attendent dans des conditions favorables à leur sécurité et à leur santé.

471. L'utilisateur du transport scolaire est assujéti à un horaire régulier; matin et soir, l'élève monte dans l'autobus à un endroit et à un temps déterminé. Le respect de l'horaire fixé dépend de la coordination de plusieurs facteurs dont l'état des véhicules, le climat, l'état des routes, la densité de la circulation, la ponctualité des chauffeurs et des élèves ainsi que de la programmation des circuits.

A. Programmation des circuits

472. On réalise qu'en matière de transport, plusieurs facteurs peuvent occasionner des retards et des attentes. La multiplicité des facteurs en cause appelle la nécessité d'une programmation sérieuse des circuits.

473. Une programmation sérieuse implique au départ la collaboration des services pédagogiques et de transport de l'organisme scolaire; le directeur du transport doit évidemment connaître l'horaire des cours de ses passagers avant de fixer l'horaire des véhicules. Le transport scolaire est un moyen de réaliser la politique d'accessibilité générale à l'éducation : il est conçu en fonction des besoins des écoliers qui fréquentent les institutions d'enseignement. Ces exigences rendent impérieuses, en différentes occasions, la coopération entre service de transport et service pédagogique, principalement lors de l'élaboration des horaires.

474. Établissons comme principe général **que tous les moyens disponibles doivent être utilisés, afin de réduire au minimum les périodes d'attente aux arrêts d'autobus ou aux points de correspondance.** Il apparaît souhaitable que, parmi les moyens disponibles, **la programmation des circuits fasse l'objet d'une attention toute particulière de la part du directeur du transport, afin d'obtenir un horaire le plus précis possible.**

475. Pour respecter un horaire et éviter des attentes inutiles, il faut que cet horaire soit réaliste, c'est-à-dire qu'il ait été conçu par une personne informée des difficultés inhérentes au transport ainsi que des besoins du milieu scolaire. Un horaire réaliste est plus facile à respecter qu'un horaire conçu à partir de connaissances insuffisantes du milieu. Dans ces conditions, le directeur du transport attaché à une Commission scolaire régionale est la personne la mieux qualifiée pour établir la programmation des circuits.

B. Points de correspondance

476. En plus de l'attente aux points d'arrêts situés le long de la route ou à l'école, il arrive que des étudiants, lors du trajet de la maison à l'école ou de l'école à la maison, doivent attendre un autre autobus à un point de correspondance. Cette situation concerne surtout les élèves du cours secondaire. L'existence des points de correspondance crée une période d'attente, qui, en plus de causer possiblement une perte de temps, peut constituer un plus grand risque d'accidents. Un transport effectué en deux étapes est moins sécuritaire qu'un transport effectué en une seule étape, car il suppose une répétition d'opérations telles que la descente de l'autobus, l'attente d'un autre autobus et la montée dans ce dernier.

477. Concernant l'attente aux points de correspondance, la solution la plus radicale consisterait à programmer les circuits, de sorte qu'il n'y ait plus qu'un minimum de points de correspondance. Le service de transport doit **réduire au minimum les points de correspondance.** Dans quelques cas, ils seront nécessaires; certaines routes, par exemple, sont inaccessibles à certains autobus scolaires; il faut prévoir un point de correspondance sur un chemin praticable où, après avoir été transportés à bord de plus petits véhicules, les élèves montent dans l'autobus principal. Par conséquent, **quand il devient impossible d'éliminer les points de correspondance, ces points doivent être situés à des endroits offrant un abri.**

C. Attente à l'école

478. A la fin d'une journée scolaire, tous les élèves ne terminent pas leurs cours à la même heure et cela produit des moments d'attente qui peuvent facilement aller jusqu'à une demi-heure et plus. Le même phénomène se produit lorsqu'un autobus doit desservir plusieurs écoles où les élèves terminent à la même heure. Il y a moyen **que les périodes d'attente dans les écoles, à la fin de**

la journée scolaire, soient réduites au minimum, quand elles sont dues à des facteurs contrôlables, soit par une meilleure programmation des circuits, soit par l'utilisation d'un véhicule supplémentaire, si le nombre de passagers le justifie. Dans les autres cas, lorsque **les périodes d'attente sont nécessaires, des locaux appropriés doivent être mis à la disposition des étudiants**. Il revient à l'administration scolaire d'organiser ces périodes d'attente, pour occuper les étudiants et trouver les espaces offrant un abri à ceux qui attendent régulièrement l'autobus, après leurs cours ainsi qu'aux élèves qui doivent être transportés en un point du circuit.

D. Sécurité aux points d'arrêt

479. Tous les passagers des autobus scolaires doivent, pour aller à l'école, monter en autobus à un point quelconque le long de la route. Les arrêts le long de la route sont très nombreux et il ne saurait être question de construire des abris à tous ces endroits. La solution des abris est maintenant rejetée à la suite d'expériences³ qui ont démontré, à plusieurs égards, leur inutilité. Premièrement, si les autobus respectent l'horaire fixé, il n'y a pas de raisons pour que les élèves attendent longtemps à l'arrêt le long de la route. Deuxièmement, les abris, où ils furent construits, ne furent pas utilisés par les élèves comme on le prévoyait. Troisièmement, des enfants avaient tendance à grimper sur ces abris et il en résulta des accidents fréquents. Quatrièmement, ces abris posaient des problèmes quasi insolubles d'entretien. Enfin, la localisation des abris sur des terrains publics ou des terrains privés n'appartenant pas à la Commission scolaire soulève un problème de responsabilité. Bref, il semble que la construction d'abris soit à déconseiller pour plusieurs autres raisons.

480. Cependant, en l'absence d'abris, ici comme ailleurs, il faut que **les points d'arrêt des autobus soient sécuritaires**. Afin de satisfaire l'objectif de sécurité, la meilleure solution consiste à utiliser les entrées ou les espaces en face ou près des maisons privées. Les parents pourront également mieux surveiller le comportement de leurs enfants à l'arrêt d'autobus, quand ils attendent en face du domicile, de préférence à un autre endroit le long de la route. Mais, s'il arrive qu'il soit impossible de fixer les points d'attente aux entrées de maison, l'organisme scolaire, le ministère de la voirie et la municipalité, surtout lorsqu'il s'agit des villes, devront alors s'entendre, afin d'aménager des arrêts sécuritaires le long de la route ou au coin des rues. Aussi, ils devront à ces endroits utiliser une signalisation appropriée et uniformisée pour toute la province, afin d'avertir les automobilistes de ces points d'arrêt pour les autobus d'écoliers.

3. SOURCE: « *School Business Management Handbook Transportation*, The Univ. of the State of N.Y. / the State Educ. Apt. / Bureau of Special Educational Management Services / Albany, N.Y. 12224, page 82. »

TEMPS MAXIMUM DE TRANSPORT DANS L'AUTOBUS

481. Un laps de temps trop long pour le voyage en autobus rallonge indûment la journée scolaire des étudiants et leur impose une fatigue qui risque d'affecter leur état général de santé.

482. Il importe que les autorités scolaires, en particulier les responsables de la programmation des circuits et les responsables des horaires des cours, réalisent, qu'en fonction de la santé de l'élève, la journée scolaire commence au moment où l'élève monte dans l'autobus, le matin, et se termine quand il en descend, dans l'après-midi. Le temps consacré au transport ne devrait pas allonger la journée scolaire au point d'affecter la santé de l'élève. N'oublions pas aussi que la distance de marche entre la maison et l'arrêt exige un certain temps.

483. Il semble donc nécessaire que, **règle générale, le temps consacré au transport en autobus ne dépasse pas une heure par trajet, soit à l'aller, soit au retour.** Si le trajet pour aller à l'école prend une heure, le trajet du retour en prendra normalement une autre aussi, ce qui fait un total de deux heures par jour, au maximum.

484. A la limite, il est possible que quelques élèves passent plus de deux heures par jour en autobus et préfèrent cette situation à une solution de rechange, telle que la formule de résidence. Dans ces cas particuliers, on ne peut pas imposer la résidence, si ces élèves préfèrent le transport. C'est pourquoi, au sujet du temps maximum de transport, on ne peut suggérer qu'une règle générale, afin de laisser le choix des alternatives, si alternatives il y a, aux élèves, aux parents et à la Commission scolaire.

POSITION DES PASSAGERS DANS L'AUTOBUS

485. La position des passagers dans l'autobus scolaire pose des problèmes au point de vue sécurité et de santé. Le fait que les élèves soient debout ou assis entraîne des problèmes différents, en rapport avec la sécurité et la santé des élèves. Ainsi, côté santé, dans un autobus bondé de passagers, les infections virales ou d'autres maladies infectueuses ont tendance à se propager avec plus de rapidité d'une personne à l'autre. Côté sécurité, les élèves debout dans l'allée sont plus exposés que les élèves assis, à des chutes qui peuvent causer des blessures, non seulement en cas d'accident, mais également lors de la conduite du véhicule : arrêts et départs brusques ou accélérés, virages prononcés.

A. Un problème d'application de la loi et de surveillance

486. Le Code de la route⁴ stipule que le conducteur d'un autobus affecté au transport d'écoliers « ne doit jamais accepter plus de passagers qu'il n'y a de sièges disponibles ou d'espaces pour asseoir tous les écoliers ». Si la loi n'est pas respectée, cela peut dépendre de facteurs financiers, car il est moins coûteux de transporter quelques élèves debout que de mobiliser un autre autobus, ou encore de la tolérance des corps policiers qui, bien que conscients du phénomène, estiment qu'une application rigide du Code de la route est ici plus ou moins justifiable. Pour tout transport en autobus, dans le transport public des villes ou dans le transport d'écoliers, le fait de transporter des passagers debout va à l'encontre des dispositions du Code de la route et, dans les deux cas, la non application du Code sur ce point constitue une tolérance.

487. Si une telle situation est tolérée pour le transport en commun, il ne peut en être de même pour le transport scolaire où les exigences particulières de la clientèle, les conditions d'utilisation et la majorité des véhicules utilisés sont d'une conception qui les rend encore moins sécuritaires pour les passagers debout. Parmi quelques caractéristiques les rendant moins sécuritaires, il faut signaler les allées très étroites, le plafond bas et l'absence de point d'appui autre que les bancs. Bref, en cas d'arrêt brusque ou d'une manoeuvre rapide, en ville ou sur la route, l'écolier est plus exposé au danger que le passager debout dans un autobus de transport en commun dans une ville.

4. Voir appendice II, page 262.

488. Si la loi actuelle est appliquée, on peut alors pousser plus loin le raisonnement et spécifier, pour des motifs de sécurité identiques à ceux déjà mentionnés, **que la Commission scolaire régionale s'assure en tout temps que les autobus scolaires ne transportent jamais plus d'écoliers qu'il n'y a de sièges disponibles.**

489. De plus, compte tenu des exigences particulières du transport scolaire, **il convient que les corps policiers exercent une plus grande sévérité auprès des chauffeurs d'autobus et des autorités responsables, qui permettent le transport d'écoliers debout dans l'autobus.**

B. Ceintures de sécurité et protection des passagers

490. Le port obligatoire de la ceinture de sécurité constitue, par ailleurs, un aspect particulier de la position des passagers à l'intérieur des véhicules. Les élèves seront-ils ou non retenus par des ceintures de sécurité ? Avant d'affirmer quoi que ce soit, il serait sage d'examiner le pour et le contre d'une telle mesure de protection. Nous nous référons à des ouvrages américains dans lesquels on se base sur des expériences et des observations effectuées aux Etats-Unis⁵.

a) En automobile

491. Le Conseil national de sécurité, organisme américain intéressé à la sécurité routière, est venu à la conclusion que l'usage de ceintures de sécurité dans les automobiles pouvait épargner chaque année aux Etats-Unis cinq mille vies et amoindrir la gravité des blessures de quelque cinq cent mille personnes. Des campagnes de publicité prétendent que l'utilisation de ceintures dans les voitures diminuerait du tiers le nombre de blessures graves.

492. Par ailleurs, les statistiques démontrent que 66% des accidents mortels en automobile se produisent à moins de 25 milles de la maison et que plus de la moitié des accidents impliquant des passagers blessés se produisent à des vitesses inférieures à 40 milles à l'heure.

b) En autobus

493. Ainsi, on ne peut prétendre que les ceintures sont inutiles à bord des autobus sous prétexte que ces véhicules ne parcourent que de courtes distances et circulent lentement. Pour quelles raisons, alors, ne voit-on pas plus souvent de ceintures à l'intérieur des véhicules scolaires ?

494. Il appert, d'après les études effectuées, que la protection des passagers à l'intérieur d'un autobus scolaire pose un problème différent de celui propre aux personnes qui utilisent une automobile de promenade. L'observation du comportement des élèves indique, aussi curieux que cela puisse paraître, que

5. a) Delaney, A.A. *Seat Belts for School Buses*, Safety Education, Oct. 1963.

b) Derwyn M. Servey, Harrison M. Brink and Jack D. Baird; *School Bus Passenger Protection*; Society of Automotive Engineers, Detroit, 1967.

l'utilisation des ceintures s'avère à l'occasion dangereuse. En effet, dans les mains de jeunes enfants, la boucle métallique d'une ceinture présente toutes les caractéristiques d'un objet dangereux pour l'élève qui voudrait l'utiliser, avec l'intention de frapper un autre passager.

495. En second lieu, l'ajustement de la ceinture autour de la taille cause des difficultés principalement aux jeunes élèves. S'il fallait que le chauffeur vérifie si chaque nouveau passager est bien attaché avant de remettre son véhicule en marche, on en imagine les répercussions sur l'horaire et le temps de séjour dans l'autobus. Par contre, à défaut de vérification de la part du chauffeur, rien n'assure que la ceinture est convenablement attachée autour de la taille du passager. Troisièmement, si la ceinture est fixée au plancher du véhicule, cela fournit une belle occasion de trébucher à ceux qui circulent dans l'allée. Finalement, l'espace restreint entre les banquettes, espace inférieur à celui des voitures de promenade, pose un problème de sécurité, inexistant dans les véhicules ordinaires.

496. En cas de collision ou d'arrêt brusque, le passager de l'autobus se heurte souvent la tête, non pas sur un tableau de bord ou un siège rembourré, mais bien sur une barre de métal fixée à la banquette en face de lui. Ainsi, malgré l'existence de ceintures de sécurité, lors d'une collision par l'avant de l'autobus, de nombreuses blessures peuvent provenir du fait que la tête est projetée vers l'avant et heurte le siège qui s'y trouve. Advenant une collision par l'arrière de l'autobus, la présence de ceintures est encore inefficace, car, ici, l'impact du choc projette la tête vers l'arrière et peut entraîner une fracture des vertèbres cervicales. Pareille éventualité pourrait être éliminée, non pas en rendant obligatoire le port de la ceinture, mais plutôt en équipant les véhicules scolaires de banquettes plus élevées et rembourrées. Elles fourniraient ainsi un appui à la tête, et, en cas d'accident, diminueraient la gravité du choc et la gravité des blessures.

497. L'amélioration des sièges devrait, s'il faut établir des priorités, vraisemblablement précéder l'installation de ceintures de sécurité dans les autobus scolaires. Les études n'étant pas assez avancées pour permettre à la Commission d'enquête de porter un jugement définitif sur la valeur des ceintures de sécurité pour les autobus scolaires. **Le ministère des transports et communications devra entreprendre des recherches ou des études, afin de déterminer le bien fondé de l'utilisation des ceintures de sécurité dans les autobus scolaires.**

498. En d'autres termes, les automobiles de promenade et les autobus scolaires posent des problèmes de sécurité différents, en raison de leurs caractéristiques et de leurs clientèles respectives. Pour cette raison, les solutions ne peuvent à leur tour qu'être différentes ou du moins envisagées sous un angle différent; ce qui est bon pour les passagers des automobiles ne l'est pas forcément pour les passagers des autobus scolaires.

FONCTIONNEMENT DES FEUX CLIGNOTANTS

499. S'il est un aspect du transport scolaire qui, encore aujourd'hui, réussit à indisposer plusieurs usagers de la route, c'est bien la montée ou la descente des élèves de l'autobus. Des facteurs de sécurité ont inspiré la loi actuelle qui régit l'utilisation des feux clignotants. Voyons immédiatement les dispositions du Code de la route⁶ à ce sujet :

Article 44.

1. Lorsqu'un véhicule automobile rejoint un autobus affecté au transport d'écoliers, dûment identifié comme tel, et qui est immobilisé pour laisser monter ou descendre des écoliers, le conducteur de ce véhicule ne doit pas dépasser ou croiser cet autobus tant que celui-ci ne s'est pas remis en marche; il ne peut le faire avant que les enfants soient montés dans l'autobus ou avant qu'ils en soient descendus et aient atteint le côté du chemin.

Un tel autobus doit être pourvu de signaux au moyen desquels la personne en charge doit donner l'alerte aussi longtemps que les enfants ne sont pas en sécurité.

2. Tout autobus servant à cette fin doit :

être muni : (...)

e) à l'avant, de deux feux jaunes intermittents placés aussi près que possible du sommet du véhicule et espacés l'un de l'autre;

f) à l'arrière, de deux feux rouges intermittents placés aussi près que possible du sommet du véhicule et espacés l'un de l'autre.

A. Utilisation des feux clignotants

500. Il semble que les dispositions actuelles de la loi permettent une utilisation abusive des feux clignotants. En fait, si l'on considère que l'élève qui descend de l'autobus ou y monte ne risque d'être frappé par un autre véhicule lorsqu'il traverse la chaussée, on conçoit que l'utilisation des feux clignotants ne devrait être permise que dans des circonstances bien définies.

6. Voir appendice II, page 262.

B. Mesures restrictives concernant l'usage des feux clignotants

501. Les feux clignotants ne devraient fonctionner que lorsque les passagers sont appelés à traverser un chemin, soit pour monter à bord du véhicule, soit après en être descendu; il y a lieu d'apporter certaines réserves, sinon de faire des distinctions pertinentes à l'opportunité de faire fonctionner les feux clignotants.

502. Il semble inutile, du simple point de vue sécurité, de paralyser la circulation automobile parce que des élèves montent dans un autobus scolaire. A supposer que tous les élèves sont à l'arrêt au moment où l'autobus arrive, il n'y a aucun motif de sécurité qui justifie un arrêt de la circulation; à l'arrivée de l'autobus, les élèves qui avaient à traverser la rue l'ont déjà fait et il ne leur reste qu'à monter. Le chauffeur n'est pas justifié dans ce cas de faire fonctionner les feux clignotants de son véhicule.

503. D'autre part, à la descente de l'autobus, le même principe doit s'appliquer; n'utiliser les clignotants que si des écoliers doivent traverser la route. Cela permet aux écoliers de traverser la route en avant de l'autobus en toute sécurité, puisque les automobilistes sont alors obligés de s'immobiliser. Cependant, lorsque les écoliers traversent une voie publique, on doit restreindre l'utilisation du fonctionnement des feux. En effet, aux intersections de rues, où il y a un feu de circulation, un agent de circulation ou un brigadier, le chauffeur est dispensé de faire fonctionner les clignotants; il en est de même dans le cas où le chauffeur agit lui-même comme un brigadier. Ceci peut se produire lorsque le chauffeur doit pratiquement reconduire à la porte de la maison un jeune écolier, par exemple un enfant de la maternelle; dans ces circonstances, lorsque le chauffeur est obligé de quitter son véhicule, certaines mesures de sécurité doivent être prises : immobiliser le véhicule, appliquer les freins d'urgence, éteindre le moteur, enlever la clef de contact et quitter le véhicule en compagnie de l'élève. Dans pareille situation, un surveillant responsable demeure à l'intérieur du véhicule. Toutefois, des situations de ce genre n'ont aucune raison d'exister, si on respecte le principe selon lequel les jeunes enfants ne doivent descendre du véhicule que du côté du chemin où ils habitent.

504. En résumé, la Commission d'enquête recommande **que les feux clignotants des véhicules affectés au transport scolaire fonctionnent seulement lorsque des passagers doivent traverser une voie publique, sans l'aide d'un agent de circulation, d'un brigadier, du chauffeur ou d'un feu de circulation, soit pour se rendre au véhicule, soit après en être descendus.**

505. On remarquera finalement que les modifications proposées à quelques variantes près ont été éprouvées aux Etats-Unis et dans quelques provinces canadiennes. Il est raisonnable, sans négliger la sécurité des élèves et aussi dans

l'intérêt du public, de suggérer **que le code de la route soit amendé et que de nouvelles mesures concernant l'utilisation des feux intermittents soient adoptées.**

Conclusion

506. Comme les considérations précédentes le suggèrent, il y a lieu d'établir une réglementation valable concernant certains aspects opérationnels où il existe à l'heure actuelle des lacunes. C'est pourquoi nous avons tenté d'identifier les dimensions du transport, où il y a matière à amélioration.

507. Le transport scolaire ne se résume pas uniquement au voyage en autobus, mais aussi à certaines étapes qui le précèdent, telles que le parcours entre la maison et l'arrêt d'autobus et l'attente du véhicule, la montée et la descente des passagers hors de l'autobus et les opérations qu'elle nécessite. Il était nécessaire pour la Commission d'enquête de porter une attention particulière aux principales opérations propres à chacune de ces étapes.

RECOMMANDATIONS

I — *DISTANCE DES PARCOURS ENTRE LE DOMICILE ET L'ARRÊT D'AUTOBUS*

469. Nous recommandons que la Commission scolaire régionale soit responsable de l'agencement des circuits et des arrêts sur ces circuits, de façon à réduire au minimum les distances de marche des étudiants entre la maison et l'arrêt d'autobus, réduire ainsi les risques d'accidents et prévenir le surcroît de fatigue.

II — *ATTENTE DE L'AUTOBUS*

474. Nous recommandons, d'une façon générale, que tous les moyens disponibles soient utilisés, afin de réduire au minimum les périodes d'attente aux arrêts d'autobus ou aux points de correspondance.

474. Nous recommandons, en particulier, que la programmation des circuits fasse l'objet d'une attention toute particulière de la part du directeur du transport, afin d'obtenir un horaire le plus précis possible.

477. Nous recommandons que les points de correspondance soient réduits au minimum.

477. Nous recommandons, quand il devient impossible d'éliminer les points de correspondance, que ces points soient situés à des endroits offrant un abri.

478. Nous recommandons que les périodes d'attente dans les écoles, à la fin de la journée scolaire, soient réduites au minimum et que, dans les cas où ces attentes s'avèrent une nécessité, que des locaux appropriés soient mis à la disposition des étudiants.

480. Nous recommandons que les points d'arrêt des autobus soient sécuritaires.

III — *TEMPS MAXIMUM DE TRANSPORT DANS L'AUTOBUS*

483. Nous recommandons, règle générale, que le temps consacré au transport en autobus ne dépasse pas une heure par trajet, soit à l'aller, soit au retour.

IV — POSITION DES PASSAGERS DANS L'AUTOBUS

488. Nous recommandons que la Commission scolaire régionale s'assure en tout temps que les autobus scolaires ne transportent jamais plus d'écoliers qu'il n'y a de sièges disponibles.

489. Nous recommandons que les corps policiers exercent une plus grande sévérité auprès des chauffeurs d'autobus et des autorités responsables, qui permettent le transport d'écoliers debout dans l'autobus.

497. Nous recommandons que des recherches ou études soient entreprises par les ministères des transports et communications, afin de déterminer le bien fondé de l'utilisation de ceintures de sécurité dans les autobus scolaires.

V — FONCTIONNEMENT DES FEUX CLIGNOTANTS

504. Nous recommandons que les feux clignotants des véhicules affectés au transport scolaire fonctionnent seulement lorsque des passagers doivent traverser une voie publique, sans l'aide d'un agent de circulation, d'un brigadier, du chauffeur ou d'un feu de circulation, soit pour se rendre au véhicule, soit après en être descendu.

505. Nous recommandons que le Code de la route soit amendé et que de nouvelles mesures concernant le fonctionnement des feux intermittents soient adoptées.

CHAPITRE HUITIÈME

TRANSPORTS PARTICULIERS

508. Les mesures qui ont été recommandées au chapitre précédent concernent surtout le transport des étudiants à l'école, le matin et le soir. Ce chapitre-ci porte sur des transports qui présentent des aspects particuliers et qui exigent des mesures adaptées à des exigences nouvelles de sécurité et de santé.

509. Ces transports particuliers feront l'objet de trois sous-chapitres:

I — Le transport des étudiants le midi.

II — Le transport des étudiants en résidence.

III — Le transport des étudiants pour activités parascolaires.

510. Pour chacun de ces cas, on abordera la question de la sécurité et de la santé des étudiants transportés, lors de ces occasions. Cependant, dans le troisième sous-chapitre, qui concerne le transport des étudiants pour activités parascolaires, une attention toute spéciale sera accordée à la légalité d'un tel transport et à la réglementation de l'usage des autobus scolaires, en dehors des horaires réguliers des classes.

TRANSPORT DES ÉTUDIANTS LE MIDI

A. Origine et responsabilités du transport le midi

511. Dès les premiers temps du transport scolaire, le problème du dîner s'est posé avec acuité. En effet, les enfants qui étaient transportés matin et soir ne pouvaient, par leurs propres moyens, regagner leur domicile pour le repas du midi. D'un autre côté, dans la plupart des cas, l'école qu'ils fréquentaient n'était pas équipée de façon à servir des repas. C'est à ce problème que l'organisation du transport le midi a voulu répondre.

512. Là où ce transport a été mis sur pied, c'était à la demande des parents ou à la suite de l'initiative d'une Commission scolaire. Comme pour le transport du matin et du soir, les Commissions scolaires ne sont pas tenues d'organiser le transport du midi, avec la seule différence que, dans ce dernier cas, le ministère de l'Éducation ne verse aucune subvention. Dans les cas où le transport du midi est organisé, la majorité des Commissions scolaires en défraient le coût. D'autre part, il est évident que ce transport devrait faire l'objet des mêmes recommandations faites pour celui du matin et du soir et qu'à ce titre, **il doit être effectué en fonction de certaines normes de base, concernant la santé des élèves et en tenant compte du milieu et de ses caractéristiques.** A cet égard, un problème spécifique se trouve posé, celui des repas pris à la hâte.

B. Les repas pris à la hâte

513. Il est démontré que certains écoliers, désireux de prendre le repas du midi à domicile, ne peuvent compter que sur des périodes de quinze à vingt minutes pour manger. On comprendra facilement que la santé des étudiants souffre de ces repas pris à la course: nervosité, tension, mauvaise digestion, surcroît de fatigue, tels sont alors les signes les plus souvent observés. Certains ont avancé qu'il vaudrait mieux pour les enfants de manger à l'école des mets préparés à la maison. Même à cela, il n'est pas certain que toutes les Commissions scolaires puissent satisfaire à cette demande; chez certaines Commissions scolaires, on invoque l'absence de locaux convenables et chez d'autres, on se dit incapable de mettre en oeuvre les mesures adéquates de surveillance.

514. Dans ces conditions, il s'impose **dans le cas où la Commission scolaire décide d'organiser le transport de certains étudiants le midi, qu'une période de 30 minutes au minimum soit mise à la disposition des élèves pour le repas.** La Commission d'enquête croit que le transport du midi devra être maintenu à cette seule condition; les Commissions scolaires qui ne peuvent satisfaire à cette condition devront s'en abstenir. Dans un tel cas, la Commission scolaire devra fournir tous les services appropriés, permettant aux élèves de prendre un repas sans nuire à leur santé.

C. Prolongement de la journée scolaire

515. Une solution facile, qui a d'ailleurs été plusieurs fois suggérée à la Commission d'enquête, consisterait à modifier l'horaire des écoles, de façon à allonger la période du repas du midi; de cette manière, tous les étudiants pourraient prendre le dîner dans des conditions idéales. Il faut pourtant rejeter cette solution, car une telle mesure aurait pour effet principal d'allonger l'horaire scolaire. Or, la Commission d'enquête est d'avis **qu'en aucun cas, le transport des étudiants le midi devrait devenir la cause d'un prolongement de la journée scolaire.** Les nombreuses plaintes entendues concernant les longues heures que les enfants doivent passer à l'extérieur du foyer à cause de l'école inspirent cette recommandation.

D. Élimination du transport le midi

516. Enfin, quelles que soient les difficultés de la présente situation, quelles que soient aussi les mesures auxquelles elle fait appel immédiatement, il faut aussi considérer les longues périodes consacrées aux repas. Or, compte tenu de toutes les circonstances ayant été portées à notre attention, il paraît souhaitable **qu'à long terme, le transport le midi soit éliminé au fur et à mesure que les écoles seront équipées, de façon à accommoder ceux qui ne peuvent manger à leur domicile dans un temps raisonnable.** Cette solution semble être la seule qui puisse éventuellement éliminer plusieurs inconvénients du système actuel.

517. Une telle mesure mettrait définitivement un terme au problème des repas pris à la course, dont nous faisons mention plus haut, puisque tous les élèves transportés auraient le temps nécessaire de prendre à l'école même le repas du midi. De plus, en supprimant le transport du midi, du même coup, on diminuerait beaucoup les fatigues et les malaises causés par le transport scolaire. Ceci pour ce qui concerne la santé; et il en va de même pour la sécurité, étant donné qu'on diminue également de beaucoup les risques d'accidents et de blessures.

LE TRANSPORT DES ÉTUDIANTS EN RÉSIDENCE

A. Nécessité de ces voyages

518. A chaque fin de semaine ou les jours de congé, un certain nombre d'élèves, la plupart du niveau secondaire ou post-secondaire, retournent dans leur foyer. Durant la semaine, ils habitent soit à la résidence de l'école où ils reçoivent des cours, soit dans des maisons privées. Les familles de certains étudiants demeurent à des distances très éloignées de l'école que fréquentent leurs enfants. Evidemment, dans ces cas, la distance qui sépare l'école de la maison familiale est trop considérable, pour permettre le transport quotidien, le matin et le soir.

519. Ces voyages de fin de semaine sont du transport scolaire au même titre que le transport des étudiants le matin et le soir, c'est-à-dire qu'ils sont autorisés, organisés et payés par la Commission scolaire. Cependant, ils en diffèrent quelque peu opérationnellement. Généralement, ces voyages sont plus longs et durent plus longtemps que le transport du matin et du soir. Des mesures spécifiques s'imposent pour assurer la santé et la sécurité des élèves en ce domaine.

B. Temps limite de transport

520. Les voyages hebdomadaires des élèves en résidence s'effectuent dans des circonstances différentes de celles du transport quotidien du matin et du soir, puisque les distances à parcourir et la durée des trajets sont plus longues. Les étudiants qui voyagent ainsi sont tenus de rester assis assez longtemps sans avoir la possibilité de se détendre et il se peut aussi que l'heure des repas coïncide avec la période de transport.

521. Il est nécessaire de prévoir, pour ces voyages hebdomadaires, des moments où le chauffeur serait autorisé à effectuer un arrêt pour permettre aux élèves de descendre de l'autobus, afin de se détendre, d'absorber quelque nourriture et breuvage, s'il y a lieu, et reprendre le voyage dans de meilleures conditions. Ainsi, il est justifié **que des temps d'arrêt soient fixés par la Commission scolaire régionale pour les voyages hebdomadaires des étudiants en résidence.**

522. La Commission d'enquête considère qu'après une heure et demie, il devrait y avoir eu un tel arrêt. Les compagnies de transport en commun reconnais-

sent d'ailleurs qu'après cette période, il est bon que les passagers puissent se détendre. Les commissaires laissent au service de transport de la Commission scolaire régionale le soin de s'assurer que, dans le cas où les voyages sont vraiment longs, il y ait un moment d'arrêt.

C. Point d'arrêt

523. La mise en application de cette mesure soulève un problème particulier: le choix de l'endroit où le chauffeur doit effectuer l'arrêt. Cet endroit doit être prévu avant le départ de l'autobus et fixé par les autorités compétentes, en l'occurrence la Commission scolaire régionale, qui est responsable de l'organisation du transport. Il est donc important **que lors de ces voyages hebdomadaires, des endroits soient prévus par la Commission scolaire régionale, afin de permettre aux élèves de descendre de l'autobus et de se détendre quelques minutes.** A ces endroits, il devrait y avoir les commodités hygiéniques nécessaires, de même qu'un service de table ou cafétéria, pour permettre aux élèves de prendre quelque nourriture et breuvage.

524. Il pourrait y avoir pour ce faire une entente entre le service du transport régional et les autorités de ces endroits choisis, propriétaires de restaurant ou écoles... De plus, il nous semble opportun qu'une certaine surveillance soit exercée sur les élèves, afin de s'assurer que tout fonctionne normalement.

D. Véhicules utilisés

525. Parce que le transport hebdomadaire des élèves en résidence s'effectue dans des circonstances spéciales et que le voyage se fait sur des distances plus grandes, il est nécessaire que des mesures supplémentaires de sécurité soient prises. Les élèves utilisant le transport hebdomadaire ont un long trajet à parcourir avant d'atteindre leur demeure familiale. Dans ces conditions, le nombre d'arrêt et de départ n'est pas aussi élevé que pour le transport quotidien, et on emprunte les voies de circulation plus rapide où la vitesse est supérieure à celle du système routier local.

526. Il existe donc, une nette différence entre le transport du matin et du soir qu'on qualifie de voyage à courte distance, et le transport hebdomadaire qu'on qualifie de voyage à longue distance. Parce que les trajets sont plus longs, les probabilités d'accidents peuvent être nombreuses: les mauvaises conditions routières et climatiques peuvent causer des dommages et présenter des obstacles plus sérieux au bon fonctionnement de l'autobus. Pour ces raisons, il est suggéré d'utiliser, pour le transport hebdomadaire des élèves en résidence, des véhicules plus confortables. D'ailleurs, les entrepreneurs de transport en commun n'utilisent pas les mêmes véhicules pour le déplacement des personnes dans les milieux urbains que pour des voyages interurbains. Les exigences mécaniques et de confort sont différentes pour un véhicule transportant des passagers, qui ne voyageront qu'une vingtaine de minutes.

TRANSPORT DES ÉTUDIANTS POUR ACTIVITÉS PARASCOLAIRES

527. Le transport des étudiants n'est pas limité au seul transport de la demeure à l'école et vice versa. Les élèves entreprennent à certaines occasions des voyages qui les conduisent dans des endroits, où ils pourront s'adonner à des activités à caractère éducatif, culturel ou récréatif et qui ont lieu généralement en dehors de l'horaire régulier des écoles. Normalement, de tels voyages sont autorisés et payés par la Commission scolaire.

528. Il serait facile de relier l'origine du transport pour activités parascolaires, d'une part, à l'évolution récente de l'organisation du transport scolaire, et, d'autre part, aux orientations tout à fait neuves de la pédagogie contemporaine. De plus en plus, les activités dites éducatives débordent les murs de la classe et de l'école. Le transport s'est mis au service de l'école et il en constitue désormais un instrument indispensable. Il importe au plus haut point que le transport scolaire réponde aux nouveaux besoins de l'éducation.

529. Les recommandations de ce chapitre essaieront de prévoir les conditions essentielles pour que l'organisation du transport d'écoliers donne pleine satisfaction, en matière d'activités parascolaires. Cette question soulève deux ordres de problèmes qui seront abordés successivement: premièrement, les problèmes relatifs à la santé et à la sécurité; deuxièmement, les difficultés d'ordre juridique.

A. Problèmes de sécurité et de santé

a) Les chauffeurs

530. Nous avons vu qu'un grand nombre de chauffeurs d'autobus d'écoliers n'exercent pas cette occupation à plein temps et que cette façon de faire ne favorisait pas l'emploi de chauffeur compétent. Étant donné que les voyages pour activités parascolaires sont irréguliers, il est possible que les entrepreneurs fassent appel dans ces conditions à des surnuméraires. Il est également possible que ces chauffeurs de réserve n'offrent pas toujours les mêmes qualifications que les chauffeurs réguliers et que la sécurité des élèves-passagers se trouve de la sorte menacée. Ainsi, les autorités des Commissions scolaires régionales devront s'assurer **que les chauffeurs affectés au transport pour activités parascolaires aient**

au moins les mêmes qualifications que celles exigées pour tous les chauffeurs d'autobus d'écoliers.

b) Les normes d'opération

531. Lors de ces voyages pour activités parascolaires, les allées et venues des véhicules, le va-et-vient des étudiants, la localisation des arrêts et les conditions dans lesquelles s'effectuent les montées et les descentes dérogent aux règles habituelles du transport scolaire. La routine quotidienne se trouve en quelque sorte bouleversée. Pourtant, ces activités doivent répondre aux mêmes exigences de santé et de sécurité.

532. Un tel exemple en a été donné à l'été 1967, à l'occasion des visites d'écoliers à l'Expo '67. A cette fin, la Commission d'enquête avait recommandé des règlements spéciaux devant régir minutieusement, en ses moindres étapes, le déroulement des voyages. Les résultats s'étant avérés excellents, cette expérience a donc valeur d'exemple.

533. En conséquence, il conviendrait **que le ministère de l'éducation établisse, en s'inspirant des recommandations que notre commission d'enquête a déjà élaborées, à l'occasion des voyages à l'Expo '67 de Montréal, des normes générales devant régir le transport des écoliers pour activités parascolaires¹.**

534. D'autre part, les circonstances dans lesquelles sont entrepris ces voyages pour activités parascolaires sont évidemment fort variables. On conçoit difficilement que ces normes puissent être établies une fois pour toutes et soient valables pour l'ensemble des cas. C'est pourquoi il nous semble souhaitable **que la Commission scolaire régionale complète et adapte à ses besoins les normes générales devant régir le transport des écoliers pour activités parascolaires¹.**

B. Difficultés d'ordre juridique

535. Le législateur a reconnu que des étudiants ne pouvaient jouir d'une foule d'activités parascolaires enrichissantes, parce qu'ils ne disposaient pas des moyens de transport nécessaires. Ainsi, en décembre 1960, le ministre des transports et communications a voulu remédier à cette situation en faisant adopter un arrêté en conseil, permettant d'utiliser pour des voyages dont le but est « toutes activités parascolaires », les véhicules décrits au sous-paragraphe b) de l'article du Code de la route jusque-là réservés au transport des étudiants à l'école qu'ils fréquentent. Cet arrêté en conseil spécifie en outre que ces autobus ne devront transporter que des écoliers, leurs professeurs ou accompagnateurs. Il défend que les frais de ce transport soient payés à « tant par tête » et exige que le

1. Voir appendice III, page 275.

chauffeur détienne une autorisation écrite et signée par le président ou le secrétaire de la Commission scolaire ou par le directeur de l'école. Les officiers de police ou du ministère des transports et communications peuvent alors, avec ce document, s'assurer du bien-fondé et de la légalité de l'utilisation d'un véhicule pour un voyage à des fins parascolaires.

536. Voici en quoi cet arrêté modifie ce qui existait auparavant: premièrement, les véhicules exclusivement affectés au transport des écoliers, à cause de l'article II du Code de la route, ne pouvaient faire du transport qu'entre la demeure et l'école des étudiants et ont maintenant toute latitude quant à la destination, pourvu que les buts du voyage soient des activités parascolaires; deuxièmement, leurs professeurs ou accompagnateurs peuvent faire partie du voyage; troisièmement, le chauffeur doit avoir en sa possession une autorisation écrite pour fin de contrôle.

537. Des illégalités se seraient produites. En ce qui concerne l'autorisation écrite, dans certains cas, c'est manifestement sans autorisation que l'on faisait de tels voyages. Dans d'autres cas, il semble bien que des autorisations ont été octroyées à certaines occasions, sans qu'on ait regardé de très près la nature exacte de l'activité pour laquelle un voyage était entrepris et les personnes qui en bénéficiaient. Est-il besoin de préciser que se rendre à une marche sur le parlement, qu'une partie de sucre ou une excursion de ski organisées pour des adultes n'ont pas de rapports avec l'école . . . pour tout dire, ce n'est pas du transport pour activités parascolaires.

538. On constate que des autobus scolaires dans de telles circonstances servent à d'autres fins que celles déterminées par l'arrêté en conseil 2348, du 16 décembre 1960. Le problème qui est soulevé a un aspect assez différent des problèmes qui ont été envisagés jusqu'à maintenant. Il n'est alors plus question de la sécurité et de la santé des élèves transportés, mais de l'usage des véhicules servant au transport scolaire et de certaines ambiguïtés des dispositions légales actuelles qui régissent ce transport.

a) Mesures correctives

539. La Commission d'enquête juge nécessaire une clarification des imprécisions et des ambiguïtés des dispositions légales qui régissent actuellement le transport scolaire. Elle recommande donc fortement **que seuls les voyages autorisés, organisés et payés par la Commission scolaire régionale soient considérés comme du transport scolaire.** C'est ainsi que la distinction entre transport scolaire et transport parascolaire ne doit plus être considérée comme pertinente : le deuxième étant compris dans le premier. Le transport dit parascolaire et qu'on avait tenu comme différent du transport scolaire doit être en fait considéré comme une variante de transport scolaire. Il ne s'agit donc pas de deux transports différents,

mais d'un seul, le transport scolaire, dont l'une des modalités est d'être fait en vue d'activités parascolaires. **Il faut, par conséquent, des amendements aux textes législatifs actuels, permettant à tout entrepreneur, détenant un contrat de transport scolaire avec une Commission scolaire régionale, d'effectuer tout voyage autorisé, organisé et payé par cette Commission scolaire régionale.**

540. Cependant, des mesures supplémentaires doivent être prises, pour permettre un contrôle efficace de l'utilisation des véhicules affectés exclusivement au transport scolaire. C'est ainsi que le contrôle devient particulièrement difficile lorsque des véhicules utilisés occasionnellement pour le transport du public ou pour le transport des étudiants ont le même aspect extérieur que celui des véhicules réservés exclusivement au transport scolaire. L'article 44, paragraphe 2, sous-paragraphe 1o, du Code de la route, ne réserve pas la couleur jaune aux seuls autobus d'écoliers qui transportent exclusivement des étudiants. D'autres autobus peuvent donc être de cette couleur; une personne non-avertie ou qui n'a pas eu le soin de vérifier l'immatriculation du véhicule pourra se méprendre facilement et croire qu'un tel véhicule fait du transport scolaire, alors qu'il n'en est rien. La confusion devient encore plus grande, si l'on tient compte des nombreux entrepreneurs qui passent outre aux dispositions du dernier alinéa de l'article 44 du Code de la route, à l'effet que les affiches avec la mention « ECO-LIERS » ou « SCHOOL BUS » doivent être enlevées ou recouvertes.

541. La Commission d'enquête croit qu'il est nécessaire **que les amendements soient apportés au code de la route, afin que tous les véhicules automobiles effectuant un transport scolaire soient identifiés clairement et d'une manière uniforme.** En conséquence, tous ces véhicules automobiles effectuant du transport scolaire devraient être identifiés de la manière suivante: **On devra fixer sur la partie la plus haute du véhicule, à l'arrière et à l'avant, un panneau amovible doté de deux feux intermittents rouges, entre lesquels sera inscrit le mot « ECO-LIERS » ou « SCHOOL BUS ».**

542. Une autre mesure destinée à faciliter l'identification des autobus affectés exclusivement au transport scolaire serait de leur réserver, en exclusivité, une peinture de couleur spéciale. Le projet² de normes, publié en annexe, apporte plus de précisions techniques sur la couleur jaune propre aux autobus d'écoliers. L'adoption d'une telle norme permettrait de réserver la couleur jaune aux véhicules utilisés seulement en vue du transport écolier et en interdisant l'utilisation à tout autre véhicule, faciliterait l'identification de la part des usagers de la route des autobus, qui ne font que du transport scolaire. Par contre, les autres véhicules habilités à faire occasionnellement du transport scolaire seraient identifiés, lorsqu'affectés à ce transport, par les feux intermittents fixés aux panneaux amovibles, sur lesquels apparaîtraient les mots « ECO-LIERS » ou « SCHOOL BUS ».

2. Annexe du présent rapport, page 281.

Que certains autobus ne puissent être peints en « émail jaune de chrome normalisé » constitue certes une faiblesse du système proposé. Le système oblige, en effet, l'adoption d'une ou des couleurs différentes pour ces autobus pouvant servir à l'occasion au transport d'écoliers, d'où un manque d'uniformité pour l'identification de l'ensemble des autobus affectés au transport scolaire. Mais, quoi qu'il en soit, cette faiblesse devient un avantage, si elle permet de mieux différencier les autobus exclusivement affectés au transport scolaire, des véhicules qui ne font qu'occasionnellement du transport scolaire, ces derniers étant de beaucoup inférieurs en nombre. Par conséquent, la Commission d'enquête recommande **que la couleur jaune ne serve à identifier que les autobus affectés exclusivement au transport scolaire.**

543. Même s'il sera plus facile dorénavant de contrôler l'utilisation des véhicules automobiles réservés au transport des étudiants, il demeure nécessaire que, lorsque ces autobus sont utilisés en dehors des périodes qui ne correspondent pas à l'horaire des écoles, les officiers de police ou du ministère des transports et communications chargés de faire respecter le Code de la route puissent vérifier le bien fondé d'une telle utilisation. **Lorsque les véhicules automobiles affectés au transport des étudiants sont utilisés en dehors des périodes qui ne correspondent pas à l'horaire régulier des écoles, nous recommandons que le chauffeur détienne une autorisation écrite de la Commission scolaire régionale, afin de faciliter le contrôle de l'usage de ces véhicules,** comme il est prévu dans les textes législatifs actuels.

544. Finalement, les forces policières et les officiers du ministère des transports et communications devront exercer une surveillance plus étroite sur les transporteurs d'écoliers. Cependant, ceci n'enlève pas toute responsabilité à la Commission scolaire régionale, quant à sa collaboration en vue de faciliter la surveillance du transport scolaire.

545. Et pour ce faire, **si un propriétaire de véhicules automobiles, réservés exclusivement au transport scolaire, se rend coupable d'illégalité, en effectuant des voyages autres que du transport scolaire, nous recommandons que la Commission scolaire régionale soit en droit de résilier le contrat qui la lie avec cet entrepreneur.** Cette mesure punitive, qui solutionne sans doute le problème dans certains cas, créerait de graves inconvénients dans d'autres cas, puisqu'il n'est pas toujours facile du jour au lendemain de remplacer un entrepreneur en transport scolaire. Dans le cas où une Commission scolaire jugerait préférable de ne pas résilier son contrat avec un tel entrepreneur, elle **doit être tenue d'en faire rapport aux autorités compétentes.**

b) Cas des entrepreneurs de transport en commun

546. Dans plusieurs grands centres, le transport des élèves sous contrat avec la Commission scolaire régionale se poursuit en dépit de l'existence d'un service

de transport urbain. Plusieurs experts affirment que le service urbain de transport en commun est plus sécuritaire que le transport par autobus scolaires. L'organisation du transport en commun dans des cadres prédéterminés et sur une base stable permet au propriétaire de planifier son opération et d'organiser son entreprise, en vue de permettre à la fois un service convenable et un profit raisonnable. Pour assurer ce service convenable, l'entrepreneur fournit ordinairement des autobus confortables et sécuritaires. Les chauffeurs possèdent une formation professionnelle et répondent à des exigences sévères quant à leur qualification. De plus, la plupart des compagnies de transport en commun possèdent leurs garages où s'effectuent les réparations nécessaires et surtout l'entretien préventif, situation qui ne semble pas exister chez les transporteurs d'écoliers.

547. Cependant, on a vu que plusieurs entrepreneurs d'autobus scolaires ne sont pas des administrateurs chevronnés. Souvent, on calculera une soumission, sans tenir compte de certains aspects du coût d'opération, de l'immobilisation de l'équipement, de la dépréciation, de l'usure des pièces qui devront être changées, des réparations majeures aux véhicules usagés et le coût d'inspection périodique ainsi que l'entretien préventif.

548. Ainsi, le présent système favorise l'implantation d'entreprises artisanales en transport scolaire, parallèlement aux entreprises spécialisées en transport. Parce que ces entrepreneurs ne sont pas des professionnels, il est permis de penser que le désir de répondre aux exigences de sécurité et de santé des passagers n'est pas l'une de leurs préoccupations premières. D'autre part, des centaines d'autobus du transport en commun prennent le chemin des remises, après avoir répondu aux demandes des heures de pointe, alors qu'entrent en service les autobus des entrepreneurs en transport scolaire. En d'autres occasions, il suffirait d'un léger décalage dans les horaires scolaires, pour permettre l'utilisation de l'équipement et du personnel de l'entreprise en transport public.

549. Considérant, règle générale, que la qualité du service des entreprises spécialisées en transport public est supérieure, tant au niveau de l'équipement que de la compétence du personnel, des mesures doivent être prises, afin de faire participer davantage au transport scolaire les entrepreneurs de transport public. Dans ces conditions, il est nécessaire **que les entrepreneurs en transport public puissent devenir des entrepreneurs en transport scolaire, en raison de la qualité de leur service, au point de vue de la santé et de la sécurité et que le ministère de l'éducation prenne toutes les mesures appropriées en conséquence.** Cela implique que la Commission scolaire régionale, qui organise le transport scolaire dans une région dont le territoire est desservi par un service public de transport, ne soit pas tenue d'accorder le contrat au plus bas soumissionnaire, mais qu'elle jouisse de la possibilité d'accorder le contrat à l'entrepreneur qui offre une qualité supérieure de service, ceci en vue d'assurer un plus haut degré de sécurité aux élèves transportés.

Conclusion

550. Le transport des étudiants le midi, en résidence et pour activités parascolaires a été étudié successivement. On aura remarqué que ces recommandations sur le transport le midi veulent répondre à des difficultés immédiates, tout en essayant d'indiquer comment devrait évoluer le système actuel dans les prochaines années. Or, il importe de bien mesurer l'ampleur des tâches qui sont impliquées. En effet, l'élimination du transport le midi comporte l'intégration de plusieurs facteurs, qui exigent une planification à long terme.

551. Le transport des élèves en résidence les fins de semaine et les jours de congé est nécessaire pour permettre aux étudiants de rejoindre leur famille. Cependant, la Commission d'enquête espère que les Commissions scolaires régionales prendront les précautions nécessaires, pour s'assurer que ces voyages se feront sans danger pour la santé des étudiants et leur sécurité. De plus, il devra en être de même du transport pour activités parascolaires; ce transport répond aux nouveaux besoins de l'éducation et son organisation devra donner pleine satisfaction. Finalement, on a examiné les possibilités d'intégration du transport public au transport scolaire comme moyen d'améliorer la qualité du service.

RECOMMANDATIONS

I — *TRANSPORT DES ÉTUDIANTS LE MIDI*

512. Nous recommandons que le transport du midi doit être effectué en fonction de certaines normes de base, concernant la santé des élèves et en tenant compte du milieu et de ses caractéristiques.

514. Nous recommandons, dans le cas où la Commission scolaire décide d'organiser le transport de certains étudiants le midi, qu'une période de 30 minutes au minimum soit mise à la disposition des élèves pour le repas.

515. Nous recommandons qu'en aucun cas, le transport des étudiants le midi puisse devenir la cause d'un prolongement de la journée scolaire.

516. Nous recommandons qu'à long terme, le transport le midi soit éliminé au fur et à mesure que les écoles seront équipées, de façon à accommoder ceux qui ne peuvent manger à leur domicile dans un temps raisonnable.

II — *TRANSPORT DES ÉTUDIANTS EN RÉSIDENCE*

521. Nous recommandons que des temps d'arrêt soient fixés par la Commission scolaire régionale pour les voyages hebdomadaires des étudiants en résidence.

523. Nous recommandons que lors de ces voyages hebdomadaires, des endroits soient prévus par la Commission scolaire régionale, afin de permettre aux élèves de descendre de l'autobus et de se détendre quelques minutes.

III — *TRANSPORT DES ÉTUDIANTS POUR ACTIVITÉS PARASCOLAIRES*

530. Nous recommandons que les chauffeurs affectés au transport pour activités parascolaires aient au moins les mêmes qualifications que celles exigées pour tous les chauffeurs d'autobus d'écoliers.

533. Nous recommandons que le ministère de l'éducation établisse, en s'inspirant des recommandations que notre Commission d'enquête a déjà élaborées, à l'occasion des voyages à l'Expo '67 de Montréal, des normes générales devant régir le transport des écoliers pour activités parascolaires.

534. Nous recommandons que la Commission scolaire régionale complète et adapte à ses besoins les normes générales devant régir le transport des écoliers pour activités parascolaires.

539. Nous recommandons que seuls les voyages autorisés, organisés et payés par la Commission scolaire régionale soient considérés comme du transport scolaire.

539. Nous recommandons que des amendements aux textes législatifs actuels, permettant à tout entrepreneur détenant un contrat de transport scolaire avec une Commission scolaire régionale, d'effectuer tout voyage autorisé, organisé et payé par cette Commission scolaire.

541. Nous recommandons que les amendements soient apportés au Code de la route, afin que tous les véhicules automobiles, effectuant du transport scolaire soient identifiés clairement et d'une manière uniforme.

541. Nous recommandons que soit fixé sur la partie la plus haute du véhicule, à l'arrière et à l'avant, un panneau amovible doté de deux feux intermittents rouges, entre lesquels sera inscrit le mot « Ecoliers » ou « School Bus ».

542. Nous recommandons que la couleur jaune ne serve à identifier que les autobus affectés exclusivement au transport scolaire.

543. Nous recommandons que, lorsque les véhicules automobiles affectés au transport des étudiants sont utilisés, en dehors des périodes qui ne correspondent pas à l'horaire régulier des écoles, le chauffeur détienne une autorisation écrite de la Commission scolaire régionale, afin de faciliter le contrôle de l'usage de ces véhicules.

545. Nous recommandons que si un propriétaire de véhicules automobiles, réservés exclusivement au transport scolaire, se rend coupable d'illégalité, en effectuant des voyages autres que du transport scolaire, la Commission scolaire régionale soit en droit de résilier le contrat qui la lie avec cet entrepreneur.

545. Nous recommandons que la Commission scolaire régionale soit tenue d'en faire rapport aux autorités compétentes.

549. Nous recommandons que les entrepreneurs en transport public puissent devenir des entrepreneurs en transport scolaire, en raison de la qualité de leur service au point de vue de la santé et de la sécurité et que le ministère de l'éducation prenne toutes les mesures appropriées en conséquence.

Conclusion générale

551. Au terme de cette étude de la Commission d'enquête sur la santé et la sécurité des élèves en matière de transport scolaire ainsi que sur la réglementation de l'usage des autobus scolaires durant les périodes qui ne correspondent pas à l'horaire régulier des écoles, de même que sur l'aspect administratif de ces questions, il est nécessaire de faire un tour d'horizon de ce qui a été l'objet des préoccupations de la Commission d'enquête.

552. Il a fallu, au départ, dégager le contexte dans lequel s'insérait cette enquête et prendre connaissance de la complexité que représente l'examen du transport scolaire sous l'angle de la santé et de la sécurité. Après avoir constaté la multiplicité des centres de décisions, le désarroi plus ou moins grand de l'organisation du transport scolaire, et les effets néfastes possibles sur la santé et la sécurité des élèves transportés, il a été recommandé de coordonner et de centraliser les unités de décisions et d'organisation du transport scolaire.

553. L'administration du transport scolaire doit se cristalliser autour de deux pôles qui correspondent à des niveaux de responsabilité et de contrôle différents mais intégrés. Il appartient au niveau provincial d'établir les cadres généraux d'un programme qui tienne compte des exigences d'un transport scolaire salubre et sécuritaire en relation avec les objectifs de l'éducation, ainsi que d'intégrer et de coordonner tous les efforts à l'intérieur de ce programme. Il appartient au niveau régional cependant d'adapter aux particularités du milieu les mesures de sécurité et de salubrité élaborées au niveau provincial et de les mettre en application. Le service de transport scolaire de la commission scolaire régionale, orienté par une politique provinciale et dirigé par un directeur compétent du transport, est la pierre angulaire de l'organisation d'un réseau de transport scolaire qui tient compte à la fois des besoins de l'éducation et des étudiants de même que des exigences de santé et de sécurité.

554. L'étudiant transporté a constitué le centre des préoccupations de la Commission d'enquête. C'est vers lui qu'a convergé l'ensemble des mesures recommandées afin de lui assurer le bien-être qu'il est en droit d'exiger. Mais il ne peut être considéré comme étant uniquement l'objet des mesures à prendre dans différents domaines : humain, matériel ou opérationnel. L'étudiant a d'abord été considéré comme un sujet actif dont les caractéristiques et le comportement peuvent le mettre en situation de danger tant au point de vue sécurité que santé. Il doit assumer, dans la mesure de ses possibilités, la responsabilité de ses actes.

555. Cependant, dans la majorité des cas, on ne peut prendre pour acquis qu'il peut l'assumer entièrement. Les étudiants véhiculés sont une clientèle homogène et différente de celle du transport public. En voie à une plus grande maturité, cette clientèle demande une attention et des mesures particulières qui ne sauraient être celles du transport public. C'est pourquoi les parents, les autres usagers de la route, les Commissions scolaires, les ministères de l'éducation et des transports et communications, en tant qu'ils peuvent influencer le comportement des élèves transportés de même que l'état de santé et de sécurité de cette clientèle, ont une très large part de responsabilités en ce domaine.

556. Il en va de même pour le chauffeur. A cause de sa principale tâche qui est celle de conduire son véhicule, on ne peut trop insister sur la nécessité de sa compétence, de son habileté à conduire, de son expérience, de même que de ses connaissances de la mécanique et du Code de la route. Mais la tâche du chauffeur ne se limite pas purement et simplement à la conduite d'un véhicule. Il entre en relation chaque jour avec les étudiants qu'il transporte et dont il doit assurer la surveillance. A partir, d'une part, de la double exigence de savoir technique et de connaissances psychologiques et sociales pour le chauffeur et, d'autre part, des exigences propres au transport scolaire, la Commission d'enquête a recommandé que la formation, la sélection des chauffeurs, ainsi que l'exécution de ses tâches soient l'objet de mesures plus sévères pour rehausser la qualité des chauffeurs et pour assurer la sécurité et la santé des élèves transportés.

557. Aux considérations sur les composantes humaines du transport scolaire, suit l'influence des facteurs matériels dont les véhicules affectés au transport des écoliers constituent l'élément dominant. Pour que le transport des étudiants soit sécuritaire et salubre, il est important que les types de véhicules automobiles utilisés soient adaptés uniquement au transport des personnes, que leur construction, leur équipement et leur identification soient réglementés, et que soit assuré le maintien de leur bon état mécanique et hygiénique. On ne saurait trop insister sur la qualité de l'équipement nécessaire au transport scolaire, aussi bien des véhicules affectés au transport des étudiants que de l'équipement complémentaire comme les abris, les garages et l'aménagement extérieur des écoles et campus. Nous avons constaté que le transport scolaire se différencie des autres genres de transport et qu'il est intimement lié à l'organisation du système de l'éducation. L'aménagement des écoles et campus, par exemple, suppose que l'on tienne compte à la fois de la nécessité du transport et des buts de l'éducation.

558. Finalement, la composante humaine et la composante matérielle se rejoignent à l'intérieur de la dimension opérationnelle du transport scolaire. C'est ainsi que les suites d'action qu'elle suppose à l'intérieur d'un cadre défini en terme de temps et d'espace, comme les distances de parcours, les temps d'attente,

les circuits, la localisation des points de correspondance, sont la préoccupation de la Commission d'enquête. Le transport scolaire n'est ni identique au transport dans les villes avec ses multiples arrêts le long des parcours, ni identique à celui qui s'effectue entre les villes, à horaire régulier sur des parcours assez longs. Il constitue plutôt une catégorie de transport original et intermédiaire qui demande des mesures d'hygiène et de sécurité spécifiques. Que ce soit pour le transport entre l'école et la maison, ou que ce soit à certaines occasions pour activités parascolaires, les distances de marche pour se rendre à l'autobus, les attentes aux lieux d'arrêt ou aux points de correspondance, le temps de séjour dans l'autobus ont été l'objet de recommandations particulières pour assurer aux étudiants qui utilisent le transport scolaire toute la protection nécessaire.

559. Le transport scolaire a pris une importance considérable à cause de la transformation du système de l'éducation et de ses modalités d'organisation. Le développement rapide que le transport scolaire a ainsi connu durant ces dernières années n'a pas été malheureusement l'objet d'une attention appropriée, mais au contraire nous devons déplorer un laisser-faire qui nécessite dès maintenant une action énergique et coordonnée de tous les responsables concernés. Cependant est-il nécessaire de rappeler que le mandat de la Commission d'enquête ne permettait pas d'étudier tous les aspects du transport scolaire.

560. La Commission d'enquête, dans sa démarche, ne pouvait pas faire abstraction des ensembles plus généraux à l'intérieur desquels s'insérait le champ de ses préoccupations, notamment de la place qu'occupe le transport scolaire dans l'éducation. Au contraire, le transport scolaire devait être intégré aux autres moyens devant assurer le développement cohérent et harmonieux du système d'éducation au Québec.

561. Le transport scolaire est devenu une nécessité pour atteindre les objectifs de la politique d'éducation au Québec. Il est l'un des moyens qui facilite l'accessibilité de tous à l'éducation, indépendamment des barrières de temps et d'espace qui peuvent empêcher des milliers d'étudiants de bénéficier d'un enseignement de qualité égale et de s'épanouir pleinement selon leur capacité, leur besoin et celui de la société. Il ne faut donc pas que, ce qui est mis en oeuvre pour atteindre ces objectifs, vienne compromettre le bien-être de ceux-là mêmes en faveur de qui tant d'énergie et de sacrifices sont consentis.

Recueil des recommandations

Afin de donner une vue d'ensemble sur les conclusions de cette étude, le présent recueil contient les 97 recommandations de la Commission d'enquête, qui sont groupées suivant le schéma même du rapport.

Pour permettre au lecteur de référer rapidement au texte, nous avons identifié les recommandations au moyen de la même numérotation que celle des paragraphes du rapport, où se retrouve chacune de ces recommandations.

LES RESPONSABILITÉS ET LES CONTRÔLES

I — *LES RESPONSABILITÉS*

123. Nous recommandons que l'organisation et l'administration du transport scolaire soient régionalisées.

126. Nous recommandons que l'organisation et l'administration du transport des étudiants soient confiées à la Commission scolaire régionale, et ce, immédiatement.

127. Nous recommandons que le ministère de l'éducation, dans le cadre de sa politique de transport scolaire, prenne sans délai les dispositions nécessaires pour permettre la mise en oeuvre de la régionalisation du transport scolaire au niveau des Régionales.

130. Nous recommandons que l'organisation et l'administration du transport scolaire soient confiées à un service spécialisé de la Commission scolaire régionale, sous la direction d'un directeur général de transport.

134. Nous recommandons que le ministère de l'éducation émette des directives précises concernant les nouvelles fonctions et la formation des directeurs de transport des Commissions scolaires régionales.

137. Nous recommandons, afin d'assurer la sécurité et la santé des étudiants en matière de transport scolaire, que les ministères de l'éducation, des transports et communications, de la santé, de la justice, de la voirie et autres organismes intéressés, s'il y a lieu, coordonnent davantage leurs activités et leurs ressources.

138. Nous recommandons la création de moyens de consultation, de collaboration et de coordination interministériels, afin d'assurer l'intégration ordonnée de la politique de transport scolaire dans les politiques générales des ministères concernés.

141. Nous recommandons que les ministères concernés élaborent un système intégré d'informations statistiques, afin de pouvoir fournir les données et analyses nécessaires à tous les organismes intéressés.

144. Nous recommandons que la Commission scolaire régionale travaille en collaboration très étroite avec les Commissions scolaires locales et les autres institutions d'enseignement impliquées, pour établir l'agencement des horaires sco-

lares et de transport, l'intégration des circuits et pour respecter toutes les autres conditions essentielles à la mise en oeuvre d'un plan de transport scolaire régional efficace et sécuritaire.

II — *LES CONTRÔLES*

161. Nous recommandons que le ministère de l'éducation émette des formules de contrats de transport scolaire uniformes, comportant, entre autres, toutes les garanties nécessaires à la sécurité et à la santé des élèves transportés.

162. Nous recommandons que la Commission scolaire régionale soit responsable de l'adjudication des contrats de transport scolaire et de leur application.

164. Nous recommandons que les Commissions scolaires régionales n'accordent des contrats de transport scolaire qu'à des entrepreneurs responsables, compétents, solvables et possédant toute autre garantie professionnelle devant assurer la santé et la sécurité des élèves.

167. Nous recommandons que le ministère de l'éducation en collaboration avec le contrôleur des assurances du gouvernement, établisse des normes de base, qui seraient ensuite respectées intégralement par toutes les Commissions scolaires concernées.

LES ÉLÈVES

I — *CARACTÉRISTIQUES DE LA CLIENTÈLE*

181. Nous recommandons que les enfants de la maternelle qui sont transportés fassent l'objet d'une attention spéciale.

202. Nous recommandons, règle générale, que les élèves affectés d'une déficience physique ou mentale soient transportés dans les mêmes véhicules que les élèves normaux.

202. Nous recommandons que lorsqu'un transport spécial s'avère nécessaire pour certains élèves inadaptés, la Commission scolaire régionale décide quels élèves devront en bénéficier.

II — *L'ENVIRONNEMENT HUMAIN*

208. Nous recommandons que, pour une plus grande sécurité dans les autobus scolaires, la Commission scolaire régionale prenne les mesures nécessaires pour inculquer aux élèves des notions fondamentales de civisme, afin d'améliorer leur comportement général et afin de réduire les problèmes de discipline.

213. La Commission scolaire régionale doit favoriser des rencontres avec les parents, pour faciliter l'échange d'information entre eux et les personnes responsables du service de transport, et pour que leurs critiques soient un apport constructif à l'organisation du transport scolaire.

215. Nous recommandons que la Commission scolaire régionale, par le truchement de rencontres ou de publications, souligne aux parents les manquements au civisme et les dangers du mauvais comportement des élèves et les renseigne sur les notions à inculquer aux enfants concernant la santé et la sécurité en matière de transport scolaire.

217. Nous recommandons que le ministère des transports et communications intensifie l'usage de tous les média d'information, afin de renseigner les usagers de la route sur les lois et règlements de la circulation, particulièrement ceux qui ont trait au transport des écoliers.

236. Nous recommandons que le ministère de l'éducation édicte une réglementation générale portant sur le comportement des élèves transportés, particulièrement en ce qui regarde la montée ordonnée dans les autobus, les règles élémentaires de l'hygiène et l'interdiction de fumer à bord des véhicules.

237. Nous recommandons que la Commission scolaire régionale élabore, à l'intérieur des cadres établis par cette réglementation générale, des règles précises et adaptées au milieu et les fasse respecter par des moyens appropriés.

LE CHAUFFEUR

I — *LES TÂCHES DU CHAUFFEUR*

259. Nous recommandons qu'un permis spécial pour la conduite d'un autobus scolaire soit émis par le ministère des transports et communications à tous les candidats qui se qualifient à ce titre.

263. Nous recommandons que le chauffeur d'autobus scolaire soit responsable vis-à-vis de la Commission scolaire régionale des élèves transportés dans son véhicule.

264. Nous recommandons que la principale responsabilité du chauffeur d'autobus scolaire soit de conduire son véhicule de façon sécuritaire, en vue d'assurer le bien-être des élèves transportés.

272. Nous recommandons que le chauffeur d'autobus scolaire effectue la vérification de l'état mécanique et l'entretien hygiénique.

274. Nous recommandons que le chauffeur d'autobus scolaire complète un rapport quotidien sur la vérification de l'état mécanique et l'entretien hygiénique.

II — *LA FORMATION DU CHAUFFEUR*

276. Nous recommandons que le ministère de l'éducation élabore un cours de formation professionnelle, en vue de former des chauffeurs d'autobus scolaire, en collaboration avec le ministère des transports et communications et autres organismes concernés.

280. Nous recommandons que la Commission scolaire régionale offre un cours de formation professionnelle aux chauffeurs d'autobus scolaire.

III — *LES CRITÈRES DE SÉLECTION DES CHAUFFEURS*

285. Nous recommandons que les candidats à l'obtention d'un permis de chauffeur d'autobus scolaire soient soumis à des tests et à des examens particulièrement rigoureux, afin d'établir leur état de santé.

287. Nous recommandons que tous les examens médicaux soient effectués selon les formules uniformisées par le comité médical du ministère des transports et communications.

288. Nous recommandons que la Commission scolaire régionale s'assure que tous les chauffeurs de véhicules affectés au transport des écoliers subissent un examen médical annuellement.

298. Nous recommandons que l'âge minimum et maximum pour obtenir un permis de chauffeur d'autobus scolaire soit fixé à vingt-et-un ans et à soixante-cinq ans.

299. Nous recommandons que les candidats à l'obtention d'un permis de chauffeur d'autobus scolaire soient soumis à des tests et examens minutieux, afin d'établir leurs aptitudes physiques et mentales.

301. Nous recommandons que les candidats à l'obtention d'un permis de chauffeur d'autobus scolaire soient soumis à des examens écrits et pratiques plus complets sur le Code de la route et sur la conduite d'un autobus scolaire.

302. Nous recommandons que les chauffeurs de véhicules automobiles affectés au transport des étudiants subissent les mêmes tests et examens que les chauffeurs scolaires.

303. Nous recommandons que le chauffeur d'autobus scolaire subisse à nouveau ces tests et examens à chaque renouvellement de permis.

306. Nous recommandons que les candidats détenant un permis de chauffeur d'autobus scolaire soient soumis à des examens minutieux de la part de la Commission scolaire régionale, afin d'établir leurs attitudes psychologiques et sociales, avant d'être employés.

309. Nous recommandons qu'un dossier soit établi sur chaque chauffeur d'autobus scolaire par la Commission scolaire régionale.

310. Nous recommandons que le service du transport de la Commission scolaire régionale dispose d'une liste des chauffeurs établie selon les normes provinciales et régionales.

IV — EMPLOI DES CHAUFFEURS

318. Nous recommandons que le chauffeur d'autobus scolaire à temps partiel ait la possibilité d'être employé, s'il le désire, à d'autres tâches dans le cadre d'activités scolaires.

319. Nous recommandons que les chauffeurs réguliers à temps partiel aient les mêmes qualifications que les chauffeurs réguliers à plein temps.

321. Nous recommandons que le chauffeur suppléant ait les mêmes qualifications que les chauffeurs réguliers à plein temps.

327. Nous recommandons que sous la responsabilité du ministère des transports et communications, en collaboration avec le ministère de l'éducation, on étudie la possibilité de former et d'entraîner des étudiants comme chauffeurs d'autobus scolaire.

LES VÉHICULES

I — *GENRE DE VÉHICULES UTILISÉS*

354. Nous recommandons que l'on favorise l'utilisation de véhicules conçus spécifiquement pour le transport en commun et adaptés aux besoins du transport scolaire, et d'abandonner graduellement l'usage d'autobus d'écoliers du type conventionnel, c'est-à-dire fabriqué avec un châssis de camion.

II — *CONSTRUCTION DES VÉHICULES*

379. Nous recommandons qu'entre-temps les normes publiées en annexe tiennent lieu de normes de construction des autobus conventionnels.

380. Nous recommandons que le ministère des transports et communications élabore et révise périodiquement des normes concernant la construction des véhicules automobiles affectés au transport des étudiants, et que seuls les véhicules construits selon ces normes soient utilisés.

390. Nous recommandons que les normes de construction tiennent compte des facteurs particuliers à certaines régions géographiques de la province.

391. Nous recommandons que le ministère des transports et communications mette à la disposition des entrepreneurs et des Commissions scolaires régionales un guide d'achat des véhicules automobiles affectés au transport des étudiants.

III — *ÉTAT DES VÉHICULES*

398. Nous recommandons qu'un programme d'entretien préventif et d'inspection de tous les véhicules affectés au transport des étudiants soit élaboré par le ministère des transports et communications et qu'un guide soit mis à la disposition des entrepreneurs et des Commissions scolaires régionales.

402. Nous recommandons que les véhicules affectés au transport des étudiants subissent, au moins deux fois par année, une inspection mécanique par des mécaniciens brevetés, en surplus des inspections effectuées par les inspecteurs du ministère des transports et communications.

404. Nous recommandons que le ministère des transports et communications intensifie davantage son programme d'inspection des véhicules affectés au transport des étudiants.

LES AMÉNAGEMENTS

I — ROUTES ET PASSAGES À NIVEAU

418. Nous recommandons que les autorités compétentes prennent les mesures qui s'imposent pour que les véhicules automobiles, et particulièrement les autobus scolaires, circulent sur des routes en bon état en toute saison.

419. Nous recommandons que, règle générale, les autobus ne circulent pas sur les chemins privés, lorsque la condition de ceux-ci est jugée inadéquate et que, dans ce cas, les élèves prennent l'autobus sur le chemin public.

425. Nous recommandons que la Commission scolaire régionale voit à ce qu'une personne soit affectée au contrôle des autobus scolaires aux passages à niveau lorsque les circonstances le justifient, notamment, lorsque des autobus scolaires doivent franchir une voie ferrée importante.

426. Nous recommandons que les autorités responsables de la circulation routière et ferroviaire fassent preuve d'une plus grande sévérité dans les cas de délits aux lois réglementant la circulation aux passages à niveau.

427. Nous recommandons qu'une ligne jaune sur la chaussée et/ou des affiches indiquent le point d'arrêt des autobus d'écoliers aux passages à niveau.

428. Nous recommandons que la signalisation aux passages à niveau soit, en tout temps, claire, précise et parfaitement visible.

429. Nous recommandons que les passages à niveau soient construits de manière à assurer en tout temps le maximum de sécurité lorsque les autobus scolaires doivent nécessairement les traverser.

II — AMÉNAGEMENT EXTÉRIEUR DES ÉCOLES ET CAMPUS

435. Nous recommandons que le ministère de l'éducation s'assure que les aménagements extérieurs des écoles et des campus actuels et futurs tiennent compte de la sécurité des élèves en matière de transport scolaire.

436. Nous recommandons qu'en ce qui concerne les aménagements extérieurs des écoles et des campus actuels et futurs le principe suivant soit respecté: la circulation des véhicules et des piétons ne doit jamais se croiser, dans les situa-

tions où ce principe ne peut être respecté, que d'autres mesures soient prises et prévues pour assurer la sécurité des étudiants.

440. Nous recommandons qu'à toutes les écoles et campus où il se fait un transport scolaire, une ou plusieurs personnes soient affectées au contrôle de la circulation des véhicules et des piétons, au lieu de montée et de descente des élèves.

441. Nous recommandons qu'une signalisation conforme à celle utilisée par le ministère de la voirie soit établie sur les campus.

III — *ÉQUIPEMENT D'OPÉRATION*

448. Nous recommandons que les véhicules affectés au transport des étudiants, qui demandent une attention particulière, soient équipés d'appareils radios-téléphones.

450. Nous recommandons que les Commissions scolaires régionales utilisent des véhicules-patrouilles, équipés d'un appareil radio-téléphone, pour assurer un contrôle efficace du transport des étudiants.

453. Nous recommandons que les autorités prennent les dispositions qui s'imposent et effectuent les recherches nécessaires, s'il y a lieu, afin de s'assurer que l'intérieur des véhicules affectés au transport des étudiants soit maintenu à une température convenable, au départ, et pendant tout le parcours des véhicules.

LE TRANSPORT SCOLAIRE EN GÉNÉRAL

I — DISTANCE DES PARCOURS ENTRE LE DOMICILE ET L'ARRÊT D'AUTOBUS

469. Nous recommandons que la Commission scolaire régionale soit responsable de l'agencement des circuits et des arrêts sur ces circuits, de façon à réduire au minimum les distances de marche des étudiants entre la maison et l'arrêt d'autobus, réduire ainsi les risques d'accidents et prévenir le surcroît de fatigue.

II — ATTENTE DE L'AUTOBUS

474. Nous recommandons, d'une façon générale, que tous les moyens disponibles soient utilisés, afin de réduire au minimum les périodes d'attente aux arrêts d'autobus ou aux points de correspondance.

474. Nous recommandons, en particulier, que la programmation des circuits fasse l'objet d'une attention toute particulière de la part du directeur du transport, afin d'obtenir un horaire le plus précis possible.

477. Nous recommandons que les points de correspondance soient réduits au minimum.

477. Nous recommandons, quand il devient impossible d'éliminer les points de correspondance, que ces points soient situés à des endroits offrant un abri.

478. Nous recommandons que les périodes d'attente dans les écoles, à la fin de la journée scolaire, soient réduites au minimum et que, dans les cas où ces attentes s'avèrent une nécessité, que des locaux appropriés soient mis à la disposition des étudiants.

480. Nous recommandons que les points d'arrêts des autobus soient sécuritaires.

III — TEMPS MAXIMUM DE TRANSPORT DANS L'AUTOBUS

483. Nous recommandons, règle générale, que le temps consacré au transport en autobus ne dépasse pas une heure par trajet, soit à l'aller, soit au retour.

IV — POSITION DES PASSAGERS DANS L'AUTOBUS

488. Nous recommandons que la Commission scolaire régionale s'assure en tout temps que les autobus scolaires ne transportent jamais plus d'écoliers qu'il n'y a de sièges disponibles.

489. Nous recommandons que les corps policiers exercent une plus grande sévérité auprès des chauffeurs d'autobus et des autorités responsables, qui permettent le transport d'écoliers debout dans l'autobus.

497. Nous recommandons que des recherches ou études soient entreprises par le ministère des transports et communications, afin de déterminer le bien fondé de l'utilisation de ceintures de sécurité dans les autobus scolaires.

V — FONCTIONNEMENT DES FEUX CLIGNOTANTS

504. Nous recommandons que les feux clignotants des véhicules affectés au transport scolaire fonctionnent seulement lorsque des passagers doivent traverser une voie publique, sans l'aide d'un agent de circulation, d'un brigadier, du chauffeur ou d'un feu de circulation, soit pour se rendre au véhicule, soit après en être descendu.

505. Nous recommandons que le Code de la route soit amendé et que de nouvelles mesures concernant le fonctionnement des feux intermittents soient adoptées.

LES TRANSPORTS PARTICULIERS

I — *TRANSPORT DES ÉTUDIANTS LE MIDI*

512. Nous recommandons que le transport du midi doit être effectué en fonction de certaines normes de base, concernant la santé des élèves et en tenant compte du milieu et de ses caractéristiques.

514. Nous recommandons, dans le cas où la Commission scolaire décide d'organiser le transport de certains étudiants le midi, qu'une période de 30 minutes au minimum soit mise à la disposition des élèves pour le repas.

515. Nous recommandons qu'en aucun cas, le transport des étudiants le midi puisse devenir la cause d'un prolongement de la journée scolaire.

516. Nous recommandons qu'à long terme, le transport le midi soit éliminé au fur et à mesure que les écoles seront équipées, de façon à accommoder ceux qui ne peuvent manger à leur domicile dans un temps raisonnable.

II — *TRANSPORT DES ÉTUDIANTS EN RÉSIDENCE*

521. Nous recommandons que des temps d'arrêt soient fixés par la Commission scolaire régionale pour les voyages hebdomadaires des étudiants en résidence.

523. Nous recommandons que lors de ces voyages hebdomadaires, des endroits soient prévus par la Commission scolaire régionale, afin de permettre aux élèves de descendre de l'autobus et de se détendre quelques minutes.

III — *TRANSPORT DES ÉTUDIANTS POUR ACTIVITÉS PARASCOLAIRES*

530. Nous recommandons que les chauffeurs affectés au transport pour activités parascolaires aient au moins les mêmes qualifications que celles exigées pour tous les chauffeurs d'autobus d'écoliers.

533. Nous recommandons que le ministère de l'éducation établisse, en s'inspirant des recommandations que notre Commission d'enquête a déjà élaborées, à l'occasion des voyages à l'Expo '67 de Montréal, des normes générales devant régir le transport des écoliers pour activités parascolaires.

534. Nous recommandons que la Commission scolaire régionale complète et adapte à ses besoins les normes générales devant régir le transport des écoliers pour activités parascolaires.

539. Nous recommandons que seuls les voyages autorisés, organisés et payés par la Commission scolaire régionale soient considérés comme du transport scolaire.

539. Nous recommandons que des amendements aux textes législatifs actuels, permettent à tout entrepreneur détenant un contrat de transport scolaire avec une Commission scolaire régionale, d'effectuer tout voyage autorisé, organisé et payé par cette Commission scolaire.

541. Nous recommandons que les amendements soient apportés au Code de la route, afin que tous les véhicules automobiles, effectuant du transport scolaire soient identifiés clairement et d'une manière uniforme.

541. Nous recommandons que soit fixé sur la partie la plus haute du véhicule, à l'arrière et à l'avant, un panneau amovible doté de deux feux intermittents rouges, entre lesquels sera inscrit le mot « Ecoliers » ou « School Bus ».

542. Nous recommandons que la couleur jaune ne serve à identifier que les autobus affectés exclusivement au transport scolaire.

543. Nous recommandons que, lorsque les véhicules automobiles affectés au transport des étudiants sont utilisés, en dehors des périodes qui ne correspondent pas à l'horaire régulier des écoles, le chauffeur détienne une autorisation écrite de la Commission scolaire régionale, afin de faciliter le contrôle de l'usage de ces véhicules.

545. Nous recommandons que si un propriétaire de véhicules automobiles, réservés exclusivement au transport scolaire, se rend coupable d'illégalité, en effectuant des voyages autres que du transport scolaire, la Commission scolaire régionale soit en droit de résilier le contrat qui la lie avec cet entrepreneur.

545. Nous recommandons que la Commission scolaire régionale soit tenue d'en faire rapport aux autorités compétentes.

549. Nous recommandons que les entrepreneurs en transport public puissent devenir des entrepreneurs en transport scolaire, en raison de la qualité de leur service au point de vue de la santé et de la sécurité et que le ministère de l'éducation prenne toutes les mesures appropriées en conséquence.

Rapport minoritaire

COMMISSION D'ENQUÊTE
SUR LE
TRANSPORT SCOLAIRE

ROBERT MARTIN

AVANT-PROPOS

La Commission s'est divisée sur des questions fondamentales touchant l'interprétation du mandat.

Je m'empresse de souligner que je respecte entièrement l'opinion de mes confrères qui ont étudié la question en profondeur et qui se sont exprimés d'une façon franche et loyale aux cours de nos nombreuses réunions. Il va sans dire que j'endorsse plusieurs recommandations contenues dans le rapport majoritaire.

Je me dois cependant de respecter mes propres convictions issues de cette étude, en formulant les recommandations qui, à mon sens, s'imposaient au terme de notre enquête.

ROBERT MARTIN,
Commissaire.

INTRODUCTION

Pourquoi un rapport minoritaire

Le transport scolaire représente le secteur le plus important de tout le système de transport au Québec. A lui seul, il compte deux fois plus de véhicules que tous les autobus affectés au transport urbain et interurbain dans la province.

Pourtant, c'est le seul secteur du transport routier qui ne relève pas d'une autorité provinciale précise. Tous les véhicules moteurs qui circulent sur les routes de la province, autobus urbains et interurbains, voitures de promenade, camions transportant de la marchandise ou des animaux et autres tombent sous le contrôle et la surveillance de la Régie des Transports ou du ministère des Transports et Communications — tous sauf le transport des écoliers.

Si le transport scolaire relève du ministère des Transports et Communications, pour ce qui touche l'enregistrement des véhicules et les qualifications des chauffeurs, son administration ne repose pas dans les mains d'une seule autorité responsable mais a été confiée aux 1,500 commissions scolaires de la province.

La Commission d'enquête a depuis longtemps découvert l'abcès qui infecte le transport scolaire et d'où découlent les causes immédiates des problèmes de santé et de sécurité des élèves transportés. Il s'agit, évidemment, du système des demandes de soumissions selon lequel les 1,500 commissions scolaires organisent leur système individuel de transport des écoliers.

La Commission a également noté l'absence de moyens de contrôle efficaces à tous les niveaux de direction, l'absence de coordination entre les organismes en place et enfin l'absence d'une autorité supérieure chargée de diriger et d'administrer tout le système du transport scolaire.

Les signataires du rapport majoritaire ont jugé bon de ne pas se prononcer d'une façon définitive sur les solutions administratives aux problèmes de santé et de sécurité du transport scolaire au niveau des organismes provinciaux de surveillance et de contrôle.

De mon côté, je prétends — et je suis étonné de constater que je suis le seul à le soutenir — que la Commission d'enquête ne doit pas se contenter d'offrir des demi-solutions mais doit poursuivre l'étude du mandat jusqu'à sa conclusion logique.

A mon sens, il nous appartenait de cerner le problème, d'en extraire les causes et les conséquences et de recommander des solutions aptes à assurer la santé et la sécurité des élèves qui utilisent le transport d'écoliers.

Si nous étions dans l'impossibilité d'analyser en détail les causes d'ordre administratif qui entraînent les problèmes opérationnels, il deviendrait alors inutile de songer à recommander des solutions globales à ces problèmes. Or, je crois qu'il est essentiel de suggérer des solutions globales, même si elles doivent ébranler les structures actuelles, précisément parce que ces solutions touchent directement la santé et la sécurité des élèves transportés.

De plus, je trouve que le rapport majoritaire tend à limiter l'enquête à l'aspect scolaire du transport des écoliers alors que plusieurs éléments étrangers au contexte scolaire concourent à affecter la santé et la sécurité des élèves transportés, particulièrement les systèmes publics de transport en commun et l'usage des véhicules scolaires pour d'autres fins que le transport des étudiants.

C'est donc sous cet aspect plus général que j'ai abordé l'étude du problème.

RÉSUMÉ DU RAPPORT

J'appuie entièrement le principe de la réorganisation du transport scolaire sur une base régionale.

Les commissaires reconnaissent que le système de demandes de soumissions pour l'octroi de contrats de transport scolaire donne lieu à plusieurs problèmes d'envergure et qu'il y aurait lieu de modifier le système. Je développerai le sujet davantage pour démontrer que tout système de soumissions est néfaste, illogique et même dangereux pour les élèves. A mon sens, il devrait nécessairement être aboli.

Je recommanderai que le transport scolaire soit administré à partir d'une échelle de tarifs uniformes à la grandeur de la province et qu'il relève de la juridiction de la Régie provinciale des transports qui exerce déjà la surveillance et le contrôle sur tous les autres éléments du transport. Il ne s'agirait plus que de compléter une loi existante.

Enfin, je démontrerai que le transport scolaire souffre d'être séparé du système général de transport et que les élèves transportés, autant que le système de transport lui-même, bénéficieraient d'une intégration rationnelle de tous les éléments et centres de décision sous l'autorité du ministère des Transports et Communications.

LE SYSTÈME DES DEMANDES DE SOUMISSIONS

Exposé du problème

Idéalement, le système des demandes de soumissions a pour but de permettre aux commissions scolaires de choisir parmi plusieurs entrepreneurs compétents en vue de mettre sur pied le meilleur service de transport possible, au plus bas coût possible, compte tenu de la santé et de la sécurité des élèves transportés ainsi que de l'intérêt des contribuables. Selon les directives du ministère de l'Éducation, les commissions scolaires doivent habituellement accorder les contrats aux plus bas soumissionnaires.

Notre enquête a démontré que nul autre facteur est plus responsable de l'état insécuritaire du service de transport scolaire et de sa mauvaise administration.

Le système

L'entrepreneur qui désire soumissionner pour un contrat de transport scolaire, doit faire une mise de fonds plus ou moins considérable en vue de répondre aux exigences de l'entente.

Si le contrat est d'une durée d'un ou de deux ans, comme c'est généralement le cas, cette période ne lui permet pas de supporter les coûts d'immobilisation de son équipement avant la prochaine demande de soumissions. S'il perd son contrat, il se voit forcé de vendre son matériel roulant avant même de l'avoir payé.

L'entrepreneur qui sait qu'il aura à faire face à une demande de soumissions dans des délais d'un ou de deux ans, n'est pas intéressé à apporter à ses véhicules des réparations coûteuses mais nécessaires. Il en résulte un danger pour les élèves transportés.

Lors du renouvellement, il arrive qu'un individu, parfois un insolvable, soumissionne pour le même contrat. Il peut le décrocher grâce à une réduction de prix dérisoire puisqu'il connaît le coût pour lequel le service a été donné et que les contrats sont normalement accordés au plus bas soumissionnaire. Rien, cependant, ne garantit qu'il offrira un meilleur service que le premier.

S'il réussit à décrocher le contrat, le nouvel entrepreneur subit les mêmes pressions que son prédécesseur. Il ne possède pas les garanties nécessaires pour lui permettre de payer un salaire convenable à un chauffeur compétent; il ne

s'occupera pas de lui assurer une formation professionnelle; il n'est pas plus en mesure de pourvoir à l'inspection et à l'entretien de son équipement.

En d'autres mots, pour les entrepreneurs, le système des soumissions est synonyme d'instabilité. Pour les commissions scolaires, forcées d'accorder le contrat au plus bas soumissionnaire, il est évident que la règle de la plus basse soumission prime les questions de santé et de sécurité des élèves.

Voyons ce qu'en disent les principaux intéressés : les entrepreneurs en transport scolaire, le ministère des Transports et Communications, qui est responsable, entre autres, de l'enregistrement des véhicules et des qualifications des chauffeurs, et enfin, les commissions scolaires. Tous ont présenté des mémoires à la Commission d'enquête ou ont fait des déclarations publiques sur la question. Le ministère de l'Éducation n'a pas soumis de mémoire mais a déposé certaines études financières portant sur le transport scolaire.

Les entrepreneurs

Sous le système actuel, il est impossible de planifier nos opérations — Les contrats doivent être accordés à des entrepreneurs d'expérience et non pas au plus bas soumissionnaire — Les entrepreneurs ne doivent pas être obligés de transiger avec des organismes (commissions scolaires et ministère de l'éducation) qui sont à la fois juges et parties — Il ne doit pas y avoir de concurrence dans le transport d'écoliers, pas plus qu'il y en a dans le transport urbain et le transport en général.

— Aucune entreprise de transport de passagers, qu'il s'agisse de transport d'adultes ou d'écoliers, ne peut s'établir sur une base solide si la permanence de son permis ou de son contrat n'est pas établie.

— Dans la presque totalité des cas, le seul critère qui entre en ligne de compte c'est le bas prix, même si le propriétaire a donné un service satisfaisant.

— « Nous avons même vu des soumissionnaires qui n'étaient pas propriétaires d'autobus, promettre de céder le contrat qu'ils obtiendraient en garantie d'achat d'autobus ».

Les représentants d'une association de transporteurs d'écoliers ont même avoué aux commissaires (avec une franchise déconcertante) que plusieurs entrepreneurs en transport scolaire soumissionnent très bas en vue d'obtenir un contrat et, par la suite, font du transport illégal afin de faire face à leurs obligations et retirer un profit convenable.

Les mêmes transporteurs se plaignent que la Régie des Transports refuse de leur émettre des permis spéciaux pour effectuer des excursions de ski, même s'ils reconnaissent que de tels voyages violent les franchises d'autres compagnies de transport en commun qui détiennent des permis d'exploitation.

La même association soutient que les entrepreneurs ont besoin de revenus additionnels pour combler les déficits qu'entraînent leurs contrats.

Il serait intéressant de connaître le nombre d'entrepreneurs en transport d'écoliers qui feraient faillite s'ils étaient forcés de respecter à la lettre les exigences des contrats signés avec les commissions scolaires.

Il va sans dire que le système actuel est un non-sens. Il ne peut assurer la santé et la sécurité des élèves transportés.

Les commissions scolaires

Pour les commissions scolaires, il ne semble pas exister de problèmes graves au chapitre du système des soumissions. La Fédération des commissions scolaires catholiques du Québec dira que :

- le transport scolaire a moins besoin de structure que de règlements cadres.
- elle est intéressée à la formation d'un comité conjoint composé de tous les intéressés et qui aurait pour but de conseiller le gouvernement sur les changements à apporter.
- elle favorise le renouvellement automatique des contrats avec des clauses de révision autorisées par le ministère de l'Éducation.
- pour ce qui concerne le patronage ou le favoritisme dans l'octroi des contrats, on prétend que ces mauvaises habitudes sont en voie de disparaître.

Par contre, les commissions scolaires s'appuient sur leur autonomie pour maintenir leur contrôle sur l'organisation du transport scolaire.

« Les commissions scolaires sont capables d'organiser le transport scolaire; elles n'ont pas besoin du gouvernement ».

« Le problème du transport doit rester entre les mains des commissions scolaires ».

« Nous voulons la collaboration de l'État en autant qu'il laisse la gérance du transport aux commissions scolaires ».

« Ce qu'il faut éviter, c'est une autorité pour trancher les litiges ».

« On veut éviter des états de conflits où notre autorité ne pourrait pas s'exercer ».

(Extraits des discussions qui ont eu lieu lors de la présentation du mémoire de la Fédération).

La Fédération est-elle plus intéressée au prestige et à l'autonomie des commissions scolaires, qu'à la qualité du service à donner aux élèves ?

Le ministère des Transports et Communications

« Les observations faites à partir de l'étude des rapports des différents services du ministère, nous portent à conclure que le transport des écoliers est considéré par certaines commissions scolaires comme un mal nécessaire auquel il faut faire face aux moindres coûts et souvent avec le moins de préoccupation possible.

« Comment expliquer autrement que l'on se soucie si peu de la solvabilité d'un transporteur qui prend la responsabilité de véhiculer des centaines ou des milliers d'élèves ? Que l'on accepte pour des écoliers certains véhicules qui n'offrent aucune sécurité ou qui sont dans un état hygiénique déplorable ? Que les chauffeurs soient incompetents, inhabiles ou même tarés ? Que les transporteurs acceptent dans leur véhicule plus de voyageurs que la loi et la décence ne le permettent ?

« On a constaté que les véhicules utilisés pour le transport des écoliers sont en bonne partie, plus ou moins impropres au transport des personnes et que les normes élémentaires de sécurité, de bien-être et de salubrité n'étaient pas toujours respectées. De plus, on tolère trop souvent pour des jeunes ce que l'on jugerait inacceptable pour les adultes. »

CONSÉQUENCES DU SYSTÈME DE SOUMISSIONS

Il va sans dire que le système de soumissions ne peut guère contribuer à améliorer la santé et la sécurité des élèves transportés. Au contraire, cette politique encourage l'usage de véhicules usagés et défectueux, l'engagement de chauffeurs incompetents, le patronage, et les voyages illégaux.

Les chauffeurs

Le rapport annuel de 1966 du Service de la sécurité routière du ministère des Transports et Communications souligne la gravité du problème.

Sur 3,472 chauffeurs examinés (soit moins de la moitié du total) 286 ne répondaient aux exigences élémentaires du ministère. De plus, 35 chauffeurs furent refusés pour des raisons médicales graves : de ce nombre trois étaient infirmes; 23, borgnes; huit souffraient d'autres déficiences visuelles graves et un était cardiaque.

On a décelé 124 chauffeurs d'autobus scolaires qui ne détenaient même pas un permis les autorisant à conduire de tels véhicules. En plus, 77 chauffeurs dont la vue était défectueuse ont pu regagner leur emploi après avoir obtenu des verres correcteurs. C'est ce qui a porté le ministère des Transports et Communications à dire dans son mémoire :

« Un grand nombre de conducteurs ou de chauffeurs ne connaissent pas la plupart des règles de la circulation et sont inconscients de la responsabilité particulière qui leur incombe : quelques-uns sont atteints d'infirmités physiques, comme la perte d'un oeil, la perte de l'ouïe ou une faiblesse cardiaque. D'autres sont affligés de tares morales ou d'un goût immodéré de l'alcool. Dans certains cas, le degré d'intelligence et de jugement est insuffisant. La surveillance exercée par le ministère des Transports et Communications a certes contribué à diminuer le nombre de ces incompetents mais elle est toujours à recommencer en dépit des directives données à l'employeur et à la commission scolaire. »

Les véhicules

Sur 7,290 véhicules examinés, 1,880 seulement ont été acceptés dès la première inspection. Des 5,410 autobus qui demandaient des réparations, 1,444 ont dû être immobilisés sur le champ afin de subir des réparations immédiates; 36 véhicules ont été jugés impropres au transport des étudiants (mais pouvant servir à d'autres fins) et les plaques d'immatriculation ont été enlevées de 16 véhicules qui ne rouleront plus.

Le ministère des Transports, dans son mémoire, ajoute ceci :

« La nécessité pratique d'accepter le plus bas soumissionnaire ne permet pas de rejeter celui qui se présente pour obtenir un contrat de transport des écoliers et qui, par suite du désir d'un gain facile, d'un manque de connaissances techniques ou d'une incompétence administrative, a préparé une soumission trop basse. C'est souvent ce qui arrive dans les cas de transporteurs de peu d'importance. Le soumissionnaire sera alors obligé, s'il veut réaliser quelques gains ou même « joindre les deux bouts », de sacrifier la qualité des véhicules, de négliger de les équiper conformément à la loi, de réduire leur entretien au strict minimum et de se contenter de véhicules qui ont pour seule qualité une aptitude à rouler ».

Le patronage

Lorsque 2,000 entrepreneurs prennent d'assaut 1,500 commissions scolaires en vue d'obtenir quelque 12,000 contrats, (un contrat par circuit) il y a lieu de s'attendre à des situations qui ne sont pas toujours destinées à améliorer la santé et la sécurité des élèves transportés, en raison des faiblesses du système des soumissions.

Sur la question du favoritisme et du patronage, ou des manigances entre entrepreneurs, la Fédération des commissions scolaires catholiques du Québec ne fournit aucun détail. Elle se contente de dire que la situation n'est plus ce qu'elle était et qu'elle s'améliore constamment. Si la Fédération a fait preuve de réticence, d'autres personnes qui gagnent leur vie dans le transport scolaire, ont été plus explicites. Voici quelques exemples qui nous ont été cités lors de rencontres à huis-clos.

Des entrepreneurs s'entendent entre eux avant de soumissionner pour le transport sur certains circuits donnés. — « Reste chez vous et je resterai chez moi ». Résultat : un seul entrepreneur soumissionne et, faute de concurrents, la commission scolaire ne considère qu'un seul prix. Le système est par le fait même faussé.

L'entrepreneur décroche un contrat parce que sa soumission est la plus basse. Après la signature du contrat, la commission scolaire prolonge le circuit et accorde à l'entrepreneur une somme additionnelle pour ce nouveau trajet. Cette augmentation est remise sans demande de soumission.

Des membres des commissions scolaires ont détenu, et détiennent peut-être encore, des contrats pour le transport des étudiants.

Un cas plus précis et réel : deux entrepreneurs soumissionnent pour le même contrat. Le premier se dit prêt à faire le service pour la somme de \$81,000; le deuxième n'en demande que \$67,000. Il va sans dire que la commission scolaire accepte la deuxième offre. Son administrateur, fort perspicace,

enquête discrètement et découvre que les deux soumissionnaires représentent en fait la même compagnie, les mêmes intérêts ! Il pousse davantage son enquête sur les coûts du transport, rencontre « le plus bas soumissionnaire » et conclut une entente selon laquelle l'entrepreneur consent à fournir le service pour une somme de \$49,000. Comme il s'agissait d'un contrat de deux ans, le ministère et la commission scolaire ont épargné \$36,000. ! Combien de commissions scolaires, donc de contribuables, se sont fait « rouler » par des manoeuvres semblables ?

On voit donc que le principe de l'octroi du contrat au plus bas soumissionnaire peut être néfaste sous deux aspects.

D'un côté, le montant de la plus basse soumission peut être si peu réaliste qu'il ne permette pas à l'entrepreneur d'assurer la sécurité des élèves par l'achat de véhicules sécuritaires et l'engagement de chauffeurs qualifiés.

Par ailleurs, le montant de la plus basse soumission peut être beaucoup trop élevé par rapport au coût réel du transport.

Il va sans dire qu'il ne s'agit pas là de l'éventail complet des « jeux de coulisses » qui se font tous les ans lors des demandes de soumissions, ni des désavantages que comporte le système. Il ne faudrait pas laisser entendre non plus que toutes les commissions scolaires participent consciemment à de telles manoeuvres.

Ce qui est certain, cependant, c'est que le système des soumissions dans le domaine du transport scolaire ouvre la porte à de tels abus et ce, malgré la bonne volonté des hommes en place.

Voyages illégaux

Un bon nombre de propriétaires d'autobus d'écoliers, effectuent des voyages illégaux en transportant des élèves et des adultes pour des fins non spécifiées par leur contrat ou par la loi. Ils chargent un tarif de tant par tête, ce qui est aussi illégal, car la loi demande que la commission scolaire autorise et défraie le coût de voyages spéciaux. C'est ainsi que les autobus d'écoliers servent à des excursions de ski, des pèlerinages, des manifestations sportives ou sociales et deviennent même le moyen de transport choisi par certains groupes qui organisent « des marches de protestation » sur le Parlement.

On voit dans le rapport majoritaire que les entrepreneurs de transport d'écoliers sont en mesure d'offrir des voyages spéciaux illégaux à des tarifs moins élevés que ceux du transport en commun. Ces revenus additionnels leur permettent d'accroître leur marge de profit ou, ce qui est plus probable, de boucler leur budget.

Dans certains cas, les entrepreneurs d'autobus scolaires ne détiennent même pas l'assurance supplémentaire nécessaire pour ces voyages illégaux qui ne sont pas prévus dans leurs contrats avec les commissions scolaires.

Il va sans dire que ces voyages constituent une concurrence déloyale pour les détenteurs de permis de la Régie des Transports qui sont les seuls autorisés à circuler sur le territoire qu'empruntent les autobus d'écoliers pour effectuer leurs voyages illégaux.

Correctifs ou cataplasmes

Il a été suggéré que la négociation des contrats soit laissée aux 64 commissions scolaires régionales plutôt qu'aux 1,500 commissions locales; que le ministère de l'Éducation modifie ses règlements afin que les commissaires ne soient pas obligés d'accepter les plus basses soumissions; que la durée des contrats soit portée à cinq ans et que l'on précise davantage les formules de demandes de soumissions afin de corriger les lacunes existantes.

Il va sans dire que de telles mesures contribueraient à améliorer le système actuel. Mais, à mon sens, ces modifications ne serviraient qu'à réduire les dimensions du problème, sans pour cela en changer la nature. Le problème fondamental — les demandes de soumissions — continuerait à subsister.

Si l'on recommande que les contrats soient adjugés par les commissions scolaires régionales, c'est que l'on juge, face à la situation actuelle, que les commissions locales ne sont pas compétentes pour accomplir cette tâche. Cependant, il ne faut pas perdre de vue que les commissions scolaires régionales sont composées de représentants ou de délégués des commissions locales.

De plus, que les demandes de soumissions soient faites par les locales ou les régionales, un problème fondamental demeure : trop d'individus, représentants des intérêts divergents, sont mêlés à la sauce. Les commissaires, les entrepreneurs, les secrétaires-trésoriers et les directeurs de transport sont appelés à participer à l'ouverture des soumissions, aux négociations et à l'émission des contrats.

En proposant un système selon lequel la commission scolaire ne serait pas tenue d'accepter la plus basse soumission, on ouvre la porte encore plus grande au patronage.

Le contrat pourrait s'octroyer à un ami, un parent, un soudoyeur, dont la soumission, sans être la plus basse, n'offre pas non plus les garanties d'un service sécuritaire. La Fédération des commissions scolaires catholiques prétend que le patronage dans le transport est en voie de disparition; c'est signe qu'il en existe encore. Ne risque-t-on pas de le voir se renouveler davantage si l'on décide d'accorder les contrats de transport à d'autres qu'au plus bas soumissionnaire ?

On a proposé d'étendre la durée des contrats à cinq ans afin d'assurer une plus grande stabilité au système de transport scolaire. La loi des subventions le permet déjà mais la plupart des contrats sont de plus courte durée. Par contre, des entrepreneurs sérieux, par la voix de l'Association des Propriétaires

d'autobus du Québec, s'opposent catégoriquement au contrat de cinq ans, prétendant que nulle entreprise ne peut prévoir les augmentations de coûts possibles au cours de la durée d'un tel contrat.

D'autre part, un grand nombre d'entrepreneurs, petits et grands, s'élèvent contre l'octroi de contrat d'un ou de deux ans, pour les raisons mentionnées plus haut. Pourtant un entrepreneur important (il possède 90 véhicules) préfère le contrat d'un an, et ce, pour une raison bien simple. « Avec les effectifs qu'il faut pour remplir ce contrat, aucun autre concurrent ne voudrait risquer sa peau en soumissionnant pour un contrat d'un an ». C'est à ne plus s'y comprendre.

J'estime qu'il est inutile de tenter d'améliorer les conditions de santé et de sécurité des élèves si on n'assure pas au transporteur d'écoliers la stabilité et la permanence dans la gestion de son entreprise. Or, le système de soumissions, et toutes ses ramifications, est l'un des facteurs prédominant du désordre et de l'instabilité qui règnent dans l'organisation du transport scolaire. Les commissions scolaires ne sont tout simplement pas en mesure de le contrôler.

Le rôle principal des commissions scolaires est de pourvoir à l'éducation des enfants. Le transport scolaire ne fait pas partie intégrante du système d'éducation. S'il était normal, au début, d'organiser le transport scolaire par voie de demandes de soumissions, je pense que cette époque est maintenant dépassée.

Je recommande donc que le système d'octroi de contrats par voie de demandes de soumissions soit aboli.

JURIDICTIONS EN MATIÈRE DE TRANSPORT SCOLAIRE

S'il est désirable de recommander que l'**organisation** du transport scolaire se fasse sur une base régionale, l'**administration** d'un tel système doit relever d'une autorité qui visera avant tout à assurer la santé et la sécurité des élèves transportés et ce, d'une façon efficace et uniforme, à la grandeur de la province.

Quelle sera cette autorité supérieure qui prendra en main la direction et l'administration du transport scolaire ainsi que la coordination de ses divers éléments?

Pour répondre à la question, il y a lieu de déterminer si le transport scolaire est un élément essentiel de la politique de transport, présente ou future, du ministère des Transports et Communications ou s'il est un élément essentiel de la politique générale du ministère de l'Éducation.

Ministère de l'Éducation

C'est surtout par le truchement des subventions accordées aux commissions scolaires que le ministère de l'Éducation exerce un certain contrôle sur le transport des étudiants.

Mais cette politique de subventions n'enlève pas aux commissions scolaires, organismes autonomes, l'administration du transport scolaire au niveau local.

Les commissions scolaires sont habilitées à signer des contrats avec les entrepreneurs en transport. Ce sont elles qui décident: **si** elles organiseront ou non un transport scolaire, **qui** aura droit à ce transport; **à quelle** distance peut-on commencer à transporter les élèves; **si** elles doivent organiser le transport le midi?

Les normes du ministère ne font que déterminer jusqu'à quel point l'organisation locale sera subventionnée. Le ministère peut retenir des sommes, mais il n'approuve ni ne désapprouve le contrat ou l'organisation du transport.

Qu'il suffise de rappeler que le service de transport du ministère de l'Éducation ne comprend qu'un seul homme chargé d'administrer sa politique de transport scolaire.

A un niveau supérieur, le ministère émet des directives aux commissions scolaires mais il semblerait que, juridiquement, ces instructions n'ont pas force de loi.

De là, peut-on logiquement affirmer que le transport scolaire est un élément essentiel de la politique d'éducation? Je ne le crois pas et le fait devient évident si l'on a recours à un exemple hypothétique.

Si l'organisation des centres de population de la province était telle que tous ces centres étaient desservis et reliés par un système complet de transport en commun, urbain et interurbain, l'organisation d'un transport scolaire spécialisé n'aurait pas sa raison d'être. Le système de transport en commun répondrait aux besoins des élèves fréquentant des institutions éloignées, comme c'est le cas dans plusieurs grandes villes de la province.

Il apparaît donc évident, qu'en principe, le transport scolaire n'est pas un élément fondamental de la politique générale de l'éducation puisque le simple prolongement du système de transport en commun annulerait la nécessité d'organiser un système de transport spécial pour les étudiants. Dès lors, le transport des étudiants apparaît beaucoup plus comme un élément fondamental d'une politique de transport.

Avec la réorganisation du système scolaire — la création de 64 commissions scolaires régionales et les nouvelles écoles qui s'y rattachent — il a fallu créer, presque de toute pièce, un système de transport répondant aux besoins des étudiants fréquentant ces nouvelles écoles.

En dépit de cette réorganisation massive du système d'éducation, plus de 800,000 étudiants des niveaux élémentaires et secondaires n'utilisent pas le transport scolaire pour se rendre à l'école.

En 1966-67, le transport scolaire desservait 400,000 élèves, soit un tiers seulement du nombre d'élèves inscrits aux écoles des commissions scolaires catholiques de la province. Il semble que l'on peut difficilement qualifier d'essentiel et fondamental un service qui, en soi, est extérieur à la politique générale d'éducation et ne touche qu'un tiers de la gent écolière.

Ministère des Transports et Communications

De par sa loi constitutive, le ministère des Transports et Communications est chargé de l'administration et de la direction des transports et communications et de l'application des lois ayant pour objet particulier, (entre autre), **le transport routier dans la province**. (Loi du ministère des Transports et Communications, art. 1, chapitre 227, SRQ 1964)

La Régie provinciale des Transports « a un pouvoir général de surveillance et de contrôle **des services de transport** ». (Loi de la Régie, art. 14 - chapitre 228, SRQ 1964). Elle peut « rendre des ordonnances concernant la qualité du service... l'agencement des voitures, les accessoires et autres appareils... » (art. 25) et elle peut également « rendre des ordonnances pour assurer la sécurité et l'avantage du public. » (art. 26).

Il s'ensuit que le transport des écoliers, tant au point de vue véhicule que conducteur, relève du Code de la route et, en certains cas, de la loi de la Régie des Transports.

Le ministère des Transports et Communications est entièrement responsable du genre de véhicules qui servent au transport des écoliers, des qualifications des chauffeurs et de l'usage que l'on fait de ces véhicules. Lorsqu'on a voulu permettre l'usage d'autobus d'écoliers pour des voyages para-scolaires, c'est-à-dire, à caractère éducationnel, récréatif ou culturel, c'est par un arrêté en conseil décrété par le ministère des Transports et Communications que de tels voyages ont pu être autorisés.

Mais la Régie des Transports qui a un pouvoir général de surveillance et de contrôle sur tous les autres services de la province, n'a aucun pouvoir **sur les véhicules qui servent exclusivement au transport scolaire**. Ces véhicules sont sous le contrôle de 1500 commissions scolaires de la province par le biais des contrats qu'elles détiennent avec les entrepreneurs en transport.

Pourquoi, alors, le transport scolaire, en tant que système, est-il exclu de la loi de la Régie? Un bref retour dans le passé, nous permet de constater que le transport scolaire était déjà exclu de la juridiction de la Régie des services publics (qui avait alors la responsabilité du transport) dès 1941.

Or, en 1941, le transport scolaire desservait à peine quelques milliers d'écoliers dans toute la province. Les problèmes que nous connaissons aujourd'hui n'existaient pas à cette époque.

Quelques amendements au Code de la route ont permis l'organisation d'un transport scolaire rudimentaire et ont créé des conditions favorables aux entrepreneurs (tarif d'exception pour l'immatriculation des autobus scolaires). Mais il est évident que les autorités auraient dû prévoir de nouvelles mesures avant que le transport scolaire prenne l'envergure qu'on lui connaît aujourd'hui.

A ce sujet, le mémoire du ministère des Transports et Communications dit ceci:

« Il est devenu nécessaire de considérer le transport des écoliers comme un **véritable service public**, au même titre que le transport des voyageurs même s'il s'adresse à une classe particulière de la population. Transporter des écoliers est devenu une nécessité publique, avec parcours définis et horaires déterminés. Il importe peu à la notion de services publics que le coût de déplacement soit assumé par les bénéficiaires ou par les commissions scolaires. »

« Les dispositions actuelles de la loi et de la réglementation sont devenues insuffisantes. Il est maintenant nécessaire de compléter la loi et de prévoir les pouvoirs de réglementation qui permettront de combler les lacunes actuelles et de régir efficacement le transport des écoliers ».

J'irai plus loin: Est-il possible pour ce ministère d'établir un plan global, une politique cohérente de transport, si un élément essentiel du système général de transport échappe à sa juridiction? La réponse est évidente.

Je recommande que la loi de la Régie provinciale des transports soit amendée pour donner à la Régie pleine juridiction sur le transport des écoliers.

Comme il est évident que le transport scolaire ne peut logiquement pas être séparé du système général de transport, il s'ensuit que l'autorité dans la matière revient au ministère des Transports et Communications et à la Régie des Transports. Cette constatation prend d'autant plus de poids que le transport scolaire, sous l'administration des commissions scolaires, est en mesure de causer (et cause, efficacement) des torts sérieux à toute l'industrie du transport dans la province, précisément parce qu'il échappe au contrôle du ministère et de la régie des transports. Nous le verrons à l'étude des chapitres sur le « transport extra-scolaire » et le « transport urbain ».

TRANSPORT EXTRA-SCOLAIRE

Le mandat de la Commission ne porte pas uniquement sur la sécurité et la santé des élèves transportés. Il stipule que la Commission doit également étudier la « réglementation de l'usage des autobus scolaires durant les périodes qui ne correspondent pas à l'horaire régulier des écoles » et « l'aspect administratif » du problème.

Ici, la question se présente sous deux aspects fort différents.

1. Le premier concerne les voyages spéciaux effectués pour les étudiants, avec l'autorisation de la Commission scolaire, dans les cadres d'activités à caractère éducatif, culturel ou récréatif. Le ministère des Transports et Communications a adopté, en 1960, l'arrêt en conseil 2348 qui permet aux autobus scolaires d'effectuer de tels voyages.

Cet arrêté en conseil a donné lieu à plusieurs interprétations, et le ministère recommande tout simplement qu'il soit aboli. Si le transport scolaire devait tomber sous la juridiction d'une Régie des Transports, il va sans dire que cet article en conseil n'aurait plus sa raison d'être.

2. La question du transport extra-scolaire nous intéresse également sous un autre point de vue. Nous avons vu que des propriétaires d'autobus scolaires qui détiennent des contrats leur permettant de faire uniquement le transport des écoliers, utilisent très souvent leurs véhicules à des fins non autorisées par la loi.

Le problème subit une transformation radicale car il n'est plus question de transport scolaire comme tel mais de l'usage illégal d'autobus scolaires au détriment des entrepreneurs de transport en commun. Le problème se situe complètement en dehors de la juridiction des commissions scolaires et du ministère de l'Éducation. A l'inverse, cet aspect du transport scolaire intéresse au plus haut point le ministère des Transports et Communications puisqu'il est une source constante d'ennuis pour son service d'inspection.

Si les propriétaires d'autobus scolaires peuvent se lancer avec autant d'audace dans le transport illégal de passagers, c'est qu'ils possèdent l'instrument pour le faire (les autobus loués à bas prix) sans qu'aucune autorité immédiate ne puisse interdire ce commerce illégal.

On a vu que la seule autorité immédiate que reconnaît l'entrepreneur en transport d'écolier est le contrat qu'il détient avec la commission scolaire et que la commission scolaire, n'a aucun intérêt (et aucune autorité) dans l'usage

des autobus scolaires en dehors des limites du contrat. Pour les mêmes raisons, le ministère de l'Éducation ne se préoccupe pas des entrepreneurs engagés dans d'autres activités que le transport scolaire ou para-scolaire.

Ainsi, les commissions scolaires et le ministère de l'Éducation ne sont pas intéressés aux préjudices causés aux transporteurs en commun par les voyages illégaux des entrepreneurs d'autobus d'écoliers.

Cet aspect de la surveillance des autobus scolaires relève du ministère des Transports et Communications et de la Sûreté Provinciale.

Les entrepreneurs en transport d'écoliers, n'étant pas régis par une autorité provinciale, ne se sentent liés qu'à leur contrat signé avec les commissions scolaires. Dès qu'ils entreprennent des voyages illégaux, ils échappent à la fois à la juridiction des commissions scolaires et à celle de la Régie des Transports.

Lorsque l'Association des propriétaires d'autobus, composée d'entrepreneurs en transport urbain et interurbain, demande que le transport d'écoliers soit régi par une autorité provinciale, on comprend le désir qui anime ses membres. Ils sont les premiers à souffrir des voyages illégaux entrepris par les autobus scolaires. Mais lorsqu'un autre groupe, l'Association du transport d'écoliers, dont plusieurs membres effectuent des voyages illégaux, demande quand même d'être contrôlée par un organisme central de surveillance, on se rend compte de la nécessité de mettre de l'ordre dans cette industrie. **Je recommande donc que les autobus qui servent au transport des écoliers soient soumis à la juridiction de la Régie des Transports afin de mettre fin aux abus et aux injustices qui se commettent lorsque les propriétaires de ces véhicules s'engagent dans du transport extra-scolaire.**

TRANSPORT URBAIN ET TRANSPORT SCOLAIRE

L'article 206 de la loi de l'Instruction Publique permet aux commissions scolaires de pourvoir au transport des étudiants dans leur territoire. Par ailleurs, le transport scolaire est exclu de la juridiction de la Régie des Transports.

Dans un grand nombre de centres de la province où il existe un transport urbain, des centaines d'étudiants sont transportés tous les jours par le service de transport en commun. Selon l'Association des Transporteurs d'autobus, les écoliers représentent de 15 à 35 p. 100 de la clientèle. Les entrepreneurs de transport en commun détiennent un permis de la Régie qui leur permet d'effectuer le transport dans des zones précises, à des tarifs fixés, afin de répondre aux besoins des citoyens de la localité. Par ailleurs, cette franchise de la Régie garantit en quelque sorte que d'autres entrepreneurs ne viendront pas circuler sur le territoire du détenteur de permis.

Or, des commissions scolaires de certaines municipalités, se prévalant des pouvoirs que leur accorde la loi de l'Instruction Publique, ont décidé d'organiser leur propre transport scolaire, ainsi que les voyages spéciaux que commande le programme d'études. Il va sans dire que l'organisation d'un système de transport scolaire dans un territoire où il existe déjà un service de transport urbain, affecte d'une façon décisive l'industrie du transport en commun.

De plus, en doublant ainsi un service existant, ces commissions scolaires offrent aux étudiants un transport généralement moins sécuritaire parce que les autobus scolaires sont, dans la plupart des cas, des véhicules de second ordre construits sur des châssis de camions. Aussi, on a vu que les chauffeurs d'autobus scolaires, parce qu'ils sont souvent employés à temps partiel, n'ont pas les qualifications ni la compétence des chauffeurs d'autobus de transport en commun.

Il est renversant de constater que la Régie des Transports, chargée de surveiller et contrôler les services de transport dans la province, ne peut rien devant cette incursion des Commissions scolaires dans l'organisation du transport urbain et, par le fait même, dans la politique de transport de la province.

Il est anormal qu'un service de transport public puisse être désavantagé par la mise en oeuvre d'un deuxième service moins sécuritaire.

Au cours de notre enquête, deux compagnies de transport urbain ont perdu, aux mains d'entrepreneurs en transport scolaire d'importants contrats pour le transport des étudiants dans le territoire qu'ils desservent.

Dans une lettre que l'Association des Propriétaires d'Autobus du Québec a mis à la disposition de la Commission d'enquête, l'une de ces entreprises a fait part des conséquences suivantes de la perte de ce contrat :

Dans une ville en plein développement où la population augmente constamment, la compagnie a dû diminuer la fréquence de ses horaires et diminuer le nombre de voyages le soir et en fin de semaine. De plus, elle devra s'adresser prochainement à la Régie des Transports pour demander une majoration de ses tarifs réguliers, en vue d'assurer la rentabilité de ses services.

Il va de soi que si la Régie des Transports accorde cette majoration de taux, ce sont les mêmes contribuables qui auront à payer la note.

Cet exemple souligne l'influence que peuvent avoir les Commissions scolaires sur le transport en commun dans plusieurs centres urbains de la province.

Même si la discussion en cours a de fortes incidences économiques, il ne faut pas négliger l'aspect encore plus sérieux de la santé et de la sécurité des enfants impliqués dans la question. En effet, nous l'avons vu, les compagnies de transport urbain qui relèvent de la Régie des Transports, doivent donner un service confortable et sécuritaire à leurs usagers. Ces conditions sont strictement contrôlées par divers services d'inspection de la Régie.

Par contre, les contrats de transport scolaire étant accordés au plus bas soumissionnaire, il y a lieu de croire que la santé et la sécurité ne sont pas toujours les préoccupations principales des Commissions scolaires.

Le rapport majoritaire préconise l'usage du transport en commun pour le transport des élèves, en spécifiant toutefois que les véhicules soient réservés exclusivement aux étudiants.

Personnellement, je ne vois aucun inconvénient à ce que les élèves transportés voyagent en compagnie des adultes. Dans la plupart des cas, d'ailleurs, il s'agit d'élèves plus âgés qui fréquentent les écoles secondaires. Normalement, les élèves des écoles élémentaires dans les villes n'utilisent pas le transport scolaire.

Il ne faut pas perdre de vue que tous les jours des milliers d'enfants empruntent le transport en commun dans plusieurs villes de la province. En général, grâce à la plus grande compétence des chauffeurs et à la qualité supérieure des véhicules, ce transport représente des avantages marqués sur le transport scolaire organisé sur les mêmes circuits.

Donc, je recommande que là où il existe un service de transport en commun, les services régionaux de transport scolaire soient tenus de négocier des ententes pour le transport des étudiants fréquentant les écoles de ces centres, plutôt que de songer à organiser un transport scolaire local qui n'offre pas les mêmes garanties de santé et de sécurité.

Je recommande également que ces ententes ne limitent pas l'usage des autobus de transport en commun au seul transport des élèves, mais que les circuits soient agencés de façon à ce que ces véhicules desservent à la fois les élèves et les adultes.

RÉCAPITULATION

Jusqu'ici j'ai tenté de démontrer que le système des contrats accordés par soumission doit être aboli ; que l'usage des autobus scolaires pour des voyages extra-scolaires nuit considérablement au transport en commun ; que les Commissions sont impuissantes à contrôler ces voyages illégaux ; que sous l'impulsion des commissions scolaires, le transport des écoliers est en mesure de détruire ou de nuire considérablement au service de transport en commun dans les centres urbains ; que tous ces aspects du problème impliquent directement la sécurité et la santé des élèves transportés.

Nous avons vu également qu'il serait difficile de démontrer que le transport scolaire est un élément essentiel de la politique générale d'éducation.

Par ailleurs, il existe une Régie provinciale qui a un pouvoir de surveillance et de contrôle sur les services de transport. Cette Régie est également habilitée à rendre des ordonnances pour assurer « la sécurité et l'avantage du public ».

Le transport des écoliers fait partie du complexe du transport routier. Tout le transport routier, sauf le transport des écoliers, tombe sous la juridiction du ministère des Transports et Communications et de la Régie. Est-il concevable que le ministère des Transports et Communications puisse établir et administrer une politique générale de transport si un élément essentiel du transport routier lui échappe ?

A mon sens, la question ne se pose même pas.

LA RÉGIE PROVINCIALE DES TRANSPORTS

En confiant à la Régie des Transports la surveillance et le contrôle du transport scolaire, celle-ci serait en mesure de déterminer les bases d'un service efficace, stable et sécuritaire.

Le système pourrait fonctionner de la façon suivante :

La Régie émettrait une ordonnance générale touchant l'ensemble des opérations du transport des écoliers, comme il existe des ordonnances générales pour le transport en commun, le camionnage, etc.

Elle établirait une tarification uniforme selon des normes arrêtées après consultations entre le ministère des Transports et Communications, les services de transport régionaux, les commissions scolaires et les représentants des entrepreneurs.

Enfin, la Régie émettrait des permis de transport aux détenteurs de contrats qui répondent aux exigences de la Régie et des services provinciaux et régionaux de transport.

Les contrats et permis

Les contrats liant la commission scolaire et l'entrepreneur en transport seraient ratifiés par un permis de la Régie. Ce permis, renouvelable à tous les ans, permettrait à la Régie d'exercer la surveillance et le contrôle du service.

Avant d'émettre un permis, la Régie devrait avoir en main tous les documents essentiels à la bonne marche de l'entreprise et à la sécurité des usagers — certificats de solvabilité, d'assurances, d'enregistrement des véhicules, de compétence des chauffeurs, certificats de qualifications et d'inspections des véhicules et toutes autres pièces jugées nécessaires.

On reconnaît l'avantage de centraliser au niveau provincial tous ces documents qui deviennent une condition « sine qua non » de l'obtention des permis.

La tarification

Le transport ne serait plus effectué selon des taux disparates, comme c'est le cas sous le système de soumissions, mais selon une échelle de tarifs uniformes applicable à la grandeur de la province.

Cette échelle de tarifs, fixée après consultations et négociations entre les partis intéressés, pourrait s'établir sur une base élève-mille, compte tenu de l'état

des routes (terre-gravier-asphalte), la grandeur et la capacité des véhicules et le nombre d'élèves transportés.

Les conséquences immédiates

Sous un tel système, tous les entrepreneurs seraient sur le même pied, sans pouvoir offrir, au départ un service de qualité uniforme.

On sait qu'à l'heure actuelle, la qualité des véhicules des chauffeurs et du système d'entretien diffèrent d'une Commission scolaire à l'autre.

Mais si le transport scolaire devenait la responsabilité du ministère des Transports et Communications et tombait sous la juridiction de la Régie, ces lacunes dans la qualité du service seraient appelées à disparaître.

En effet, les transporteurs d'écoliers qui demandent depuis longtemps que leur service soit soumis au contrôle de la Régie, auraient à se conformer aux normes, aux exigences et aux nouvelles conditions créées par la mise en oeuvre d'une tarification uniforme et universelle.

Il va sans dire qu'une échelle de tarifs et la stabilité, qu'entraînerait l'élimination du système de soumissions, attirerait les gros entrepreneurs de transport en commun dont les effectifs sont généralement supérieurs à ceux des transporteurs d'écoliers. Ceux-ci auraient à s'équiper en conséquence et à améliorer les qualifications de leurs chauffeurs, en vue d'offrir un service au moins égal à celui des nouveaux concurrents.

Car la contestation des renouvellements de contrats ne se ferait plus par voie de soumissions, mais devant la Régie des Transports.

Tout entrepreneur répondant aux exigences de la Régie et du ministère pourrait, évidemment, faire une demande pour un contrat et un permis de transport. S'il désirait contester une franchise existante, il devrait s'adresser à la Régie au moment du renouvellement annuel des permis.

Nous serions alors en présence de deux parties, toutes deux aspirant au même contrat. Si le transporteur actuel ne pouvait pas se mesurer au nouveau venu, en raison de la qualité des véhicules, et des chauffeurs, ainsi que de la valeur du service offert, il pourrait perdre le contrat.

L'entrepreneur menacé de perdre son permis de transport s'il ne s'en tenait pas aux exigences de son contrat, serait moins enclin à entreprendre des voyages illégaux. Aujourd'hui, il ne peut pas perdre son contrat pour infractions à la loi de la Régie parce qu'il ne relève pas de sa juridiction. Les chauffeurs coupables de voyages illégaux sont menacés d'une amende s'ils sont découverts mais ne risquent pas de perdre leur contrat de transport scolaire.

Si la Commission scolaire désirait maintenir en place un entrepreneur moins qualifié, pour raisons de favoritisme, patronage ou tout autre, elle ne pourrait le faire puisque c'est la Régie qui devrait statuer sur le permis.

Si le transport des étudiants ne relevait plus des commissions scolaires de la province, les entrepreneurs professionnels de transport en commun pourraient enfin étendre leur service pour y inclure le transport scolaire parce qu'ils seraient assurés d'un élément essentiel à la bonne marche d'une telle entreprise, soit la stabilité du contrat.

Sachant qu'il pourrait établir des prévisions rationnelles pour l'avenir, l'entrepreneur professionnel voudrait organiser le transport scolaire comme il a organisé le transport en commun.

ORGANISATION GÉNÉRALE DU TRANSPORT SCOLAIRE AU NIVEAU DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS

L'intégration des éléments fondamentaux du transport scolaire au sein d'une autorité provinciale favoriserait la mise en place d'une organisation de transport scolaire unifiée et rationnelle. Il en résulterait une utilisation maximale des ressources humaines et matérielles en fonction d'un objectif primordial : la sécurité et la santé des élèves transportés.

Ces éléments essentiels sont :

- les subventions au transport scolaire,
- le service régional de transport scolaire,
- le directeur du service de transport,
- la politique de transport scolaire des ministères de l'Éducation et des Transports et Communications,
- la coordination de ces politiques.

Les subventions

Depuis l'adoption de la loi des subventions en 1961, la participation financière du gouvernement à l'organisation du transport scolaire est passé de huit millions à environ 25 millions pour l'année 1966-67.

Le transport scolaire étant sous le contrôle immédiat des commissions scolaires, il était normal à l'époque que la distribution des subventions du gouvernement soit confiée au ministère de l'Éducation.

Mais, juridiquement, est-il nécessaire et essentiel que les subventions pour le transport scolaire proviennent de ce ministère ? Je ne le crois pas, surtout si l'on reconnaît que le transport scolaire est essentiellement un service public.

Effectivement, l'octroi des subventions par le ministère de l'Éducation donne à celui-ci un certain contrôle sur le transport des étudiants. Le ministère devient en quelque sorte un agent de transport ce qui, à mon sens, n'est pas son rôle. Et, on l'a vu, sous l'administration actuelle, le transport ne s'effectue pas en fonction de la santé et la sécurité des écoliers mais en fonction de cette politique de subventions qui commande que les contrats de transport scolaire soient accordés au plus bas soumissionnaire.

Dans le contexte d'une politique de transport scolaire rationnelle, j'estime qu'il serait tout à fait normal que les subventions soient administrées par le ministère qui est chargé de la direction du transport routier dans la province.

On peut citer en exemple le service aérien du ministère des Transports et Communications. Ce service groupe tous les avions du gouvernement. La centralisation des appareils assure un emploi rationnel des avions et une coordination des opérations dans leur ensemble. Six sur treize appareils servent à l'arrosage des feux de forêts, une activité qui relève de la juridiction du ministère des Terres et Forêts et de son Service de protection.

Lorsque le Service de protection a besoin d'avions, il fait appel au ministère des Transports et Communications. Si, comme cela est le cas présentement, les deux ministères jugent que les avions actuels en service ne suffisent plus à la tâche, c'est le ministère des Transports et Communications qui, à même son budget, achète les nouveaux appareils, après s'être entendu avec le ministère des Terres et Forêts sur la qualité et le nombre des avions nécessaires. Les dépenses sont donc contrôlées par l'organisme qui a juridiction sur le transport aérien. Il en est de même pour tous les autres ministères qui utilisent les avions du gouvernement.

De la même façon, une politique unifiée du transport routier exige une seule ligne d'autorité reliant le ministère des Transports et Communications aux Services régionaux du transport. Pour réaliser cette centralisation de l'autorité et l'unification des opérations, il serait normal que la politique de subventions soit greffée à cette ligne d'autorité. Comme aujourd'hui, le montant des subventions serait déterminé selon les besoins réels. Si, par exemple, le gouvernement (ou le ministère de l'Éducation) décidait d'étendre le transport scolaire pour inclure les étudiants des collèges d'enseignement général et professionnel, les deux ministères n'auraient qu'à s'entendre sur les modalités, tout comme les ministères des Terres et Forêts et des Transports et Communications se sont entendus pour étendre et améliorer le Service de protection des forêts.

Pour ce qui est de la modalité de distribution des subventions, cette question ne relève pas de notre mandat.

Il serait normal, cependant, que les commissions scolaires régionales soumettent au ministère des Transports et Communications leur budget annuel de

transport et que les subventions soient remises directement aux commissions scolaires ou globalement au ministère de l'Éducation pour distribution.

Ce qui importe, c'est que la politique de subventions du transport des écoliers ne soit pas séparée de la politique générale de transport mais relève d'un organisme qui, précisément, est chargé d'administrer le transport routier en vue de la santé et la sécurité des passagers.

Je recommande donc, afin de faciliter l'intégration de tous les éléments essentiels au transport scolaire, que les subventions gouvernementales pour le transport scolaire soient administrées par le ministère des Transports et Communications.

Le ministère des Transports et Communications

Le ministère des Transports et Communications serait, comme à l'heure actuelle, responsable pour l'enregistrement des véhicules, l'octroi des permis de chauffeurs, l'inspection des véhicules et l'examen des chauffeurs. Il devrait cependant étendre ses services pour englober les normes de construction des véhicules, la formation des chauffeurs et l'octroi des subventions.

Je recommande la création d'un service provincial de transport scolaire au sein du ministère des Transports et Communications.

Service régional de transport

Dans le contexte d'une politique globale de transport et sur le plan plus spécifique d'un transport scolaire pleinement intégré, il devient essentiel d'établir des liens directs entre le service provincial et le service régional de transport. Cette mutation des directeurs de transport du ministère de l'Éducation au ministère des Transports et Communications devient d'autant plus naturelle qu'il s'agit d'officiers de transport dont les fonctions ne sont pas d'ordre pédagogique, même si leurs efforts sont dirigés vers une clientèle composée d'écoliers.

Il va sans dire que les directeurs de transport continueraient à oeuvrer dans le milieu, comme ils le font à l'heure actuelle, et travailleraient en étroite collaboration avec les autorités scolaires régionales. Le directeur de transport et son personnel deviendraient des agents de transport dans les 64 commissions scolaires de la province, tout comme les comptables et les conseillers juridiques de la Fonction Publique sont des agents des ministères des Finances et de la Justice dans les ministères auxquels ils sont rattachés.

La tâche principale du directeur du transport serait de pourvoir aux besoins des écoliers qui utilisent le transport scolaire et, en ce sens, la collaboration entre le service régional de transport, d'une part, et la Commission scolaire et le ministère de l'Éducation, d'autre part, devrait demeurer étroite.

Je recommande donc la création de services régionaux de Transport scolaires relevant du service provincial du Transport scolaire du ministère des Transports et Communications.

Coordination au niveau des ministères

Même avec l'avènement d'un système de transport scolaire intégré à l'intérieur des cadres du ministère des Transports et Communications, le ministère de l'Éducation conserverait des responsabilités importantes dans le domaine.

Quelque 400,000 élèves circulent tous les jours dans des autobus scolaires. On a vu dans le rapport majoritaire qu'une foule de problèmes de santé et de sécurité peuvent être solutionnés par le truchement de cours de civisme donnés dans les écoles. Les deux ministères devraient collaborer dans les campagnes de sécurité visant particulièrement les parents et les enfants ; ils devraient collaborer à l'organisation du transport scolaire pour toute clientèle future. Le ministère des Transports et Communications devrait s'assurer de maintenir en place des organismes compétents afin de faciliter les rapports suivis avec les commissions scolaires et le ministère de l'Éducation. Celui-ci voudra assurer la sécurité des enfants dans les cours d'écoles, par exemple, en voyant à la construction d'embarcadères et de débarcadères et en organisant un service de surveillance adéquat.

Pour assurer une collaboration efficace des centres de décisions à tous les niveaux de la hiérarchie du transport scolaire en vue d'assurer la sécurité des élèves qui utilisent le transport.

Je recommande la création d'un comité conjoint permanent composé de représentants des organismes intéressés.

CONCLUSION

Je reconnais que certaines des solutions que je propose au problème de santé et de sécurité dans le transport scolaire sont radicales. J'estime, cependant, que toute autre alternative aurait été de la nature d'un cataplasme. Il est certain que l'on peut recommander des solutions valables sans toucher la politique de subventions du ministère de l'Éducation ; il est évident que l'on peut améliorer certains aspects du transport scolaire sans faire appel à la Régie des Transports.

Mais notre étude nous a démontré que les problèmes de santé et de sécurité dans le transport des écoliers affluent de toutes parts ; ces problèmes ont pris naissance dans l'absence de coordination entre les éléments essentiels et les centres de décisions, tant aux niveaux local, régional et provincial. Ces éléments et ces centres de décisions sont divisés entre deux ministères et le seul organisme qui existe précisément dans le but de surveiller le transport routier en vue de la santé et la sécurité des usagers, ne figure même pas au chapitre.

Comme je l'indiquais plus haut, l'intégration de tous les centres de décisions et de tous les éléments majeurs au sein d'une seule autorité provinciale assurerait la création d'une organisation de transport scolaire vraiment rationnelle, structurée en vue d'assurer la sécurité et la santé des élèves transportés.

ROBERT MARTIN,
Commissaire.

SOMMAIRE DES RECOMMANDATIONS

1. Je recommande que le système d'octroi de contrats par voie de demandes de soumissions soit aboli.
(p. 221)
2. Je recommande que la loi de la Régie provinciale des transports soit amendée pour donner à la Régie la juridiction sur le transport des écoliers.
(p. 225)
3. Je recommande la création d'un service provincial de transport scolaire au sein du ministère des Transports et Communications.
(p. 236)

4. Je recommande la création de services régionaux de transport scolaire relevant du service provincial du ministère des Transports et Communications.

(p. 236)

5. Afin de faciliter l'intégration de tous les éléments essentiels au transport scolaire, je recommande que les subventions gouvernementales pour le transport des étudiants soient administrées par le ministère des Transports et Communications.

(p. 236)

6. Je recommande que les autobus qui servent au transport des écoliers soient soumis à la juridiction de la Régie des Transports afin de mettre fin aux abus et aux injustices qui se commettent lorsque les propriétaires de ces véhicules s'engagent dans du transport extra-scolaire.

(p. 227)

7. Je recommande que là où il existe un service de transport en commun, les services régionaux de transport scolaire soient tenus de négocier des ententes pour le transport des étudiants fréquentant les écoles de ces centres plutôt que de songer à organiser un transport scolaire local qui n'offre pas les mêmes garanties de santé et de sécurité.

(p. 229)

8. Je recommande également que ces ententes ne limitent pas l'usage des autobus de transport en commun au seul transport des élèves, mais que les circuits soient agencés de façon à ce que ces véhicules desservent à la fois les élèves et les adultes.

(p. 230)

9. Pour assurer une collaboration efficace des centres de décisions à tous les niveaux de la hiérarchie du transport scolaire, je recommande la création d'un comité conjoint permanent composé de représentants des organismes intéressés.

(p. 237)

Bibliographie

Cette bibliographie a pour but de présenter la documentation recueillie et les ouvrages consultés pour la présentation du Rapport de la Commission d'enquête sur le transport scolaire. Les ouvrages cités dans cette bibliographie sont énumérés par ordre alphabétique d'auteur.

ALBANY — *The Laws of 1961*, Section 1 of Chapter 959. Albany. pp. 1-2.

ALBANY — The State Education Department — *A Guide to Programs of state Aid*. Albany, N.Y. 1967. pp. 1-53.

ALBANY — The State Education Department — *Opinion of Council, No 94*. Albany, N.Y. 1961. pp. 1-2.

ALBANY — The State Education Department — *Regulations of the State of New York Relating to School Bus Rules Standards and Specifications*. Albany, N.Y. 1962. pp. 1-26.

ALBERTA — *Report of the Royal Commission on Education in Alberta*. Alberta, 1959. pp. 233-234.

AMERICAN ASSOCIATION OF MOTOR VEHICLE ADMINISTRATORS — *Profile of the Association*. Washington, June 1967. pp. 1-9.

ANDERSON, L.H. — *Guides Forward Quality Bus Programs*. American School Board Journal, June 1959, pp. 40-41.

Annuaire du Québec. Québec, Imprimeur de la Reine, 1964 — 1965. pp. 1-736.

Annuaire du Québec. Québec, Imprimeur de la Reine, 1966 — 1967. pp. 1-877.

ANONYME — *Two Way Radio Reduces Bus Riding Hazards*.

ASSOCIATION DES PROPRIÉTAIRES D'AUTOBUS DE QUÉBEC — *L'autobus*. Québec, avril 1967. pp. 1-16.

ASSOCIATION DU TRANSPORT D'ÉCOLIERS DU QUÉBEC — *Projet d'Arrêté en Conseil*. Québec, 1966. pp. 1-6.

AUTOMATIVE SAFETY FOUNDATION in Cooperation with NATIONAL CONGRESS of PARENTS and TEACHERS — *Guide to a School Pedestrian Safety Program*. Chicago, 1965. pp. 1-32.

- BARBEAU, Alphonse — *Le Transport Écolier devant la Loi*. Texte présenté au Congrès de l'Association des Propriétaires d'Autobus Scolaires, 7 juillet 1967. pp. 1-8.
- BARR, W. Monfort — *American Public School Finance*. American Book Company, N.Y., 1960. pp. 1-406.
- BATTELLE, T.H. — *Administration of Public School Finance*. School Business Administration, publication no 6. Bulletin of the California State Department, Oct. 1958, vol XXVII, no 11. pp. 1-139.
- BELKNAP, B.H. — *Preparing Bus Routes*. American School Board Journal, May 1957, pp. 57-58.
- BRITISH COLUMBIA — *Rules of the Council of Instruction for the Government of Public Schools in the Province of British Columbia*. British Columbia, 1966. pp. 1-24.
- BUEHRING, Léo E. — *Key Words Are Still Safety and Economy*. The Nation's Schools, May 1960, vol. 65, no 5, pp. 71-74.
- BURRUP, Percy, ANDERSON, Norris D. — *Should States Pay to Bus Pupils*. School Board Journal, June 1966. pp. 21-22.
- CALIFORNIA — Department of California Highway Patrol — *Annual School Bus Accident Report*. 1962-1966. pp. 1-48.
- CALIFORNIA — Department of California Highway Patrol — *Proposed School Pupil Transportation*. pp. 1-36.
- CALIFORNIA — Department of California Highway Patrol — *Your Career Begins at the California Highway Patrol*. pp. 1-32.
- CALIFORNIA — State Department of Education — *Manual of first Aid Practices for School Bus Drivers*. pp. 1-33.
- CALIFORNIA — State Department of Education Regulations and Laws Concerning Operation of School Buses in California. California, Oct. 1964. pp. 1-58.
- CALIFORNIA — State Department of Education — *School Bus Driver Education*. 1962 Revised Edition.
- CANADIAN EDUCATION ASSOCIATION — *The Transportation of Pupils to Schools in Canada*. Research and Information Division, Toronto. Information Bulletin, report no 9, 1963. pp. 1-21.
- CANADIAN HIGHWAY SAFETY COUNCIL — in co-operation with NATIONAL SAFETY LEAGUE OF CANADA — *Safety is in Your HANDS*.
- CARRIER, Roger — *Le Transport Scolaire*. Causerie faite à Québec, 8 juillet 1967. pp. 1-8.

— Code de la Route. S.R.Q. 1964, ch. 231 et Amendements. Québec, Ministère des Transports et Communications. pp. 1-89.

COLLÈGE DES OPTOMÉTRISTES ET OPTICIENS DE LA PROVINCE DE QUÉBEC — *Mémoire Soumis à la Commission Royale d'Enquête sur l'Enseignement*, mai 1962. pp. 1-40.

COMMISSION D'ENQUÊTE SUR LE TRANSPORT ÉCOLIER — *Recommandations de la Commission au Ministère de l'Éducation concernant les Visites d'Étudiants à l'Expo 67*, 28 mars 1967. pp. 1-6.

CONEY, C.B., COOPER, T.T. — *Pupil Transportation*. State Department of Education of Louisiana 1965, pp. 1-23.

CONSEIL SUPÉRIEUR DE L'ÉDUCATION — *La Participation au Plan Scolaire*. Rapport annuel, 1964-1965. pp. 1-213.

COOPER, Dawson Howard, ISENBERG, R.M. — *Transportation of Students*, Encyclopedia of Education Research, 3rd Edition, United States, 1957, pp. 1543-1551.

CREVIER, Jean-Guy — *La Sécurité l'Affaire des Citoyens*. Vol 1. Québec, 1966. pp. 1-123.

CUMMINS, Richard, M. — *Specifying a Safe Bus Program*. Transportation. United States, May 1966, pp. 140-142.

DAVIS, Randal, PARADISE, Robert H. — *Private — Public School Bus Ownership Dialogue*. American School Board Journal, June 1964, pp. 44-49.

DELANEY, Arthur A. — *Seat Belts For School Buses ?* Safety Education, United States, Oct. 1963, pp. 24-26.

DEMERS, R. et CANTIN, Pierre — *Étude du Transport d'Écoliers*. Ministère de l'Éducation, 1965. pp. 1-24.

EDGREN, W.T. — *Meed for Uniform Operating Procedures Laws*. The Nation's Schools, May 1960, vol. 65, no 5, pp. 82-83.

ELSBREE, Willard S., MCNALLY, Harold J. — *Elementary School Administration and Supervision*. American Book Company, 1951. pp. 1-457.

FEATHERSTON, E. Gleen, MURRAY, John B. — *Needs Statistics, Specialists and Standards*. The Nation's Schools, May 1960, vol. 65, no 5, pp. 74.

FEATHERSTON, E.G., MURRAY, J.B. — *Requirements and Training Programs for School Bus Drivers*. United States Department of Health, Education and Welfare. Circular no. 465. pp. 1-11.

FEATHERSTON, Glenn — *The Next Ten Years*. The Nation's Schools, August 1956, vol. 62, no 2, pp. 33-36.

- FONTANIE, H. — *Trajet et Ramassage Scolaire*. Résultat d'enquête préliminaire faite en Europe. pp. 286-296.
- FORTIER, Florent — *Projet de Recherche en Transport Scolaire*, Août 1967. pp. 1-6.
- FURNAS, J.C. — *Et Tout à Coup, la Mort*. Sélection du Reader's Digest, Octobre 1966. pp. 1-6.
- GALFO, Armand J. — *Buses and the Law*. Overview I. United States, August 1960, pp. 40-41.
- GARBER, Léo O. — *Several Principles of Law Affect Pupil Transformation*. The Nation's Schools, vol. 62, no 2, August 1958, pp. 41-42.
- GEORGE'S COUNTY BOARD OF EDUCATION — *Driver's Handbook*. Maryland. pp. 1-11.
- GORDON, W.N. — *Determining Obsolescence of School Buses*. American School and University, June 1963. pp. 1-4.
- HARBO, Alf. F. — *A Study of Pupil School : Transportation In Minnesota*. Minnesota, August 1956. pp. 1-37.
- HARDY, Eugène — *Rapport à la Commission d'Enquête sur le Transport d'Écoliers*, 1967. pp. 1-4.
- HEBERT, Claude — Extrait du Discours de clôture du 3ième Congrès Annuel de l'Association du Transport Écolier du Québec. Québec, déc. 1966. pp. 1-9.
- HEBERT, Claude — *Le Transport Écolier*. Revue Transport Commercial, Avril 1967, pp. 25-27.
- HERBERT, Evan — *Safety Thinking*. International Science and Technology, March 1967, pp. 66-72 and pp. 110-112.
- HUMPAL, W.N. — *Courts Abrogate Doctrine of Immunity*. School Board Journal, June 1964, pp. 35-37.
- INSENBERG, Robert M. — *The Bus Can Be an Instructional Facility*. The Nation's Schools, May 1960, vol. 65, no 5, pp. 80-81.
- INSTITUT DE VISIOLOGIE — *Précis de Surveillance Visuelle Scolaire*. Librairie Beauchemin Limitée, Québec, 1967. pp. 1-210.
- JAKAD, W. — *Preventing School Bus Accidents*. Traffic Safety Magazine, January 1963, pp. 22-25.
- JUTRAS, Jean-Gilles — *Protection des Écoliers sur les Grandes Routes et Petites Routes*. La Revue scolaire, septembre 1964, vol. XV, no 2, pp. 45-46.
- LACHAPPELLE, Lois — *Assurer la Sécurité et la Santé des enfants*. Transport Commercial, Mars 1967, pp. 25-27.

LA LIGUE CANADIENNE DE LA SÉCURITÉ en coopération avec LE CONSEIL CANADIEN DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE — *Sécurité Hors du Travail*. Ottawa, Canada, 1965. pp. 1-22.

LA MIRADA UNIFIED SCHOOL DISTRICT — *Bus Drivers Handbook*, Norwalk, California, Revised July 1965. pp. 1-16.

LA MIRADA UNIFIED SCHOOL DISTRICT — *Education More Mobile With Motor Mothers*. American School Board Journal, June 1964. pp. 1-43.

LE TRANSPORT D'ÉCOLIERS — *Tout sur la Commission d'Enquête*. Québec, août-septembre 1967, vol. 2, no 8, pp. 4-20.

LIGUE DE SÉCURITÉ de la Province de Québec — *Bonnes Vacances*. pp. 1-6.

LIGUE DE SÉCURITÉ de la Province de Québec — *Causerie Sur la Prévention Routière*. pp. 1-46.

LIGUE DE SÉCURITÉ de la Province de Québec — *Safety First for Children*. pp. 1-14.

LIGUE DE SÉCURITÉ de la Province de Québec — *Le Signal*. Québec, Janvier-février 1967, Vol. 8, no 2. pp. 1-12.

LIGUE DE SÉCURITÉ de la Province de Québec — *Le Signal*. Québec, Mars-Avril 1967. Vol. 8, no 3, pp. 1-12.

LIGUE DE SÉCURITÉ de la Province de Québec — *Le Signal*. Québec, Mai-Juin 1967, vol. 8, no 4. pp. 1-12.

LIGUE DE SÉCURITÉ de la Province de Québec — *Le Signal*. Québec, Juillet-Août 1967. Vol. 8, no 5, pp. 1-12.

LINFORD, Velma — *States Pinpoint Bus Problems*. The Nation's Schools. August 1958, vol. 62, no 2, pp. 43-46.

LOOPER, S. — *Why Do We Transport children To School?* The School Executive, April 1950, pp. 11-14.

Loi concernant la Commission de Transport de Montréal. Montréal, février 1967. pp. 1-38.

Loi de la Régie des Transports, chapitre 228. Québec, Ministère des Transports et Communications, pp. 759-772.

Lois de l'Éducation, article 206, 207, 207 a). Québec, Ministère de l'Éducation. pp. 1-2.

Lois des Subventions aux Commissions Scolaires (article II), Québec, Ministère de l'Éducation.

LOS ANGELES CITY SCHOOLS — *It's Worth a Visit*. California, 1960. pp. 1-196.

LOS ANGELES City Board of Education — *Handbook for School Bus Drivers*, California 1964. pp. 1-32.

LOS ANGELES City School Districts — *Administrative Guide*, Chapter 9, pp. 1-8.

LOS ANGELES Unified School District — *Financial and Statistical Data*. California, 1966. pp. 1-45.

MANITOBA — Department of Education — *Safety Rules for the Operation of School Buses*.

MANITOBA — Department of Education — *Specifications for school Buses*. pp. 1-3.

MARTIN, R. — *Importance de l'Uniformité de la Régularité de l'Opération des Véhicules Moteurs*. Rapport écrit lors d'une rencontre des ministres à Toronto, Oct. 1966. pp. 1-138.

MARTIN, R. — *Transport des Écoliers*. Voyage d'Information à Toronto. pp. 1-5.

MARYLAND State Department of Education — *Guide for the Selection and Training of School Bus Drivers in Maryland*. Maryland, 1961. pp. 1-95.

MARYLAND State Department of Education — *Standard Rules and Regulations Governing Public School Transportation for the State of Maryland*. Maryland 1966. pp. 1-47.

MARYLAND State Department of Education — *State Reimbursement For Public School Transportation In Maryland*. Maryland 1964. pp. 1-75.

MATTERN, Robert K. — *Making Discipline Democratie*. Safety Education, March 1958, pp. 22-23.

McKILLOP, William — *School Bus Programs*. The Nation's Schools, August 1958, vol. 62, no 2, pp. 38-39.

MOCKUS, J. — *What Happens to the Children Inside ?* Safety Education. Traffic Safety Magazine, March 1964, pp. 8-10.

MURRY, John B., MURPHY, Louise R. — *Auxiliary Service Now Cost Millions*. School Board Journal, June 1964, pp. 33-34.

N.C.S.E. — *A School Safety Education Program*. Washington D.C., 1967, pp. 1-39.

N.C.S.E. — *Checklist* — School Safety Education. Washington D.C., 1966, pp. 1-16.

N.C.S.E. — *Exodus in Emergencies*. Safety Education, April 1960, pp. 24-26.

N.C.S.E. — *Lets Be Safe Passengers*. June 1967. p. 1.

N.C.S.E. — *Minimum Standards for School Buses*. Washington D.C., 1964 Revised Edition. pp. 1-100.

N.C.S.E. — *Policies and Practices for School Safety Patrols*. Washington D.C., June 1967. pp. 1-9.

N.C.S.E. — *Rules Governing the Safety of Motor Carriers of Passengers*. New York, Department of Public Service. June 1965. pp. 1-30.

N.C.S.E. — *Safety*. Washington D.C., May-June 1966. pp. 1-35.

N.C.S.E. — *Safety*. Washington D.C., Nov.-Dec. 1966. pp. 1-61.

N.C.S.E. — *Safety*. Washington D.C., April 1967. pp. 1-66.

N.C.S.E. — *Safety*. Washington D.C., June 1967. pp. 1-24.

N.C.S.E. — *Safety*. Washington D.C., June 1967. pp. 1-4.

N.C.S.E. — *Safety Education*. Washington D.C., June 1967. pp. 1-10.

N.C.S.E. — *Who Is Liable for Pupil Injuries?* Washington D.C., Feb. 1963. pp. 1-72.

NATIONAL COMMITTEE ON UNIFORM TRAFFIC LAWS AND ORDINANCES — *United for Uniformity*. Washington D.C., pp. 1-210.

NATIONAL COMMITTEE ON UNIFORM TRAFFIC LAWS AND ORDINANCES — *Uniform Vehicle Code*. Washington D.C., 1962 Revised Edition. pp. 1-210.

NATIONAL CONFERENCE ON PUPIL TRANSPORTATION — *Report of Proceedings*. Tennessee, May 17-18, 1966. pp. 1-63.

NATIONAL CONFERENCE ON PUPIL TRANSPORTATION — *The Role of the State Education Agency in Panning Pupil Transportation Programs*. Tennessee, May 17-18, 1966. pp. 1-63.

NATIONAL EDUCATION ASSOCIATION — *Selection, Instruction and Supervision of School Bus Drivers*. Washington D.C., 1964 Revised Edition. pp. 1-36.

NEWELL, Arthur L. — *Man with the Precious Cargo*. American School Board Journal, Feb. 1964, pp. 23-24.

NEW YORK CITY. Board of Education — *Wheels to Learning*, 1967, pp. 1-15.

NEW YORK STATE. Education Department — *Advances Training Course for School Bus Drivers*. 1964. pp. 1-47.

NEW YORK STATE. Education Department — *Handbook for School Bus Drivers*. 1966. pp. 1-22.

- NEW YORK STATE. Education Department — *Manual for the Instruction of School Bus Drivers*. 1963. pp. 1-78.
- NEW YORK STATE. Education Department — *Stop when School Buses are Loading or Unloading*. p. 1.
- NEW YORK STATE. Public Education — *Investment and Return*. 1967. pp. 1-91.
- NEW BRUNSWICK — *Regulations under the School Act Conveyance of Children*. New Brunswick, Queen's Printer, 1963. pp. 1-35.
- NEW BRUNSWICK — *The Motor Vehicle Act as Amended to June 30, 1962*. pp. 1-2.
- NEW YORK — *Vehicle and Traffic Law*. 1967. pp. 1-352.
- NOLTE, M. Chester — *Extraordinary Care Lessons Vulnerability*. School Board Journal, June 1966, pp. 40-42.
- NOVA SCOTIA — Report of the Commission Appointed under the Provisions of the Public Inquires of the Province of Nova Scotia to Inquire into the Safe Transportation of School Pupils. 1964. pp. 1-6.
- ONTARIO. Department of Transport — *Manual for School Bus Operations*. pp. 1-28.
- ONTARIO. Department of Transport — *School Bus Safety Is Everybody's Responsibility*. pp. 1-4.
- OOSTING, B.R. — *Administering the Transportation Program*. The Nation's Schools, May 1960, vol. 65, no 5, p. 79.
- OREGON TRAFFIC SPEAKER — *School Bus Seats Found Inadequate*. July 1967, p. 2.
- OVERVIEW — *1,200Q,000,000 Mites to School*. August 1960, pp. 35-37.
- OVERVIEW — *Your Bus Dollar*. August 1960, pp. 38-39.
- PARADISE, R.H. — *Hints on Better School Bus Purchasing*. School Board Journal, June 1960, pp. 43-44.
- PANISH, Orville, G. — *The New Jersey Story — One Year Later*. Arrow Safety Service Company, N.Y., June 1967. pp. 1-5.
- PENNSYLVANIA. Department of Public Instruction — *Handbook for the School Driver*. Pennsylvania, 1965. pp. 1-56.
- PENNSYLVANIA. Department of Public Instruction — *Minimum Standards for School Buses*. Pennsylvania 1967. pp. 1-43.
- PENNSYLVANIA. Department of Public Instruction — *Transportation Report 1967*. Pennsylvania, Bureau of Statistics, 1967, vol. 6, no 2. pp. 1-31.

PENNSYLVANIA. Department of Public Instruction — *Pennsylvania Manual for Drivers*. pp. 1-80.

PENNSYLVANIA — Organisation of the Pennsylvania Department of Public Instruction. Dec. 1966. pp. 1-31.

PENNSYLVANIA. Department of Public Instruction — *School Laws of Pennsylvania 1961*. Dec. 1962. pp. 1-660.

PENNSYLVANIA. Department of Public Instruction — *School Bus Emergency Evacuation*. Pennsylvania, 1966. pp. 1-9.

PENNSYLVANIA. Department of Revenue — *The Vehicle Code*. Pennsylvania, 1964. pp. 1-356.

PLAMONDON, Chs. E. — *Transport des Écoliers*. La Revue Scolaire, Québec, Juin 1964, vol. XIV, no 12. pp. 417-418.

PUNKE, Harold H. — *Recent Court Rulings on Pupil Transportation*. Bulletin of the National Association of Secondary School Principals, Feb. 1961, pp. 48-61.

QUÉBEC. Ministère de la Santé — Données Statistiques. *Causes de décès chez les jeunes de 5 à 19 ans inclusivement*. Québec, 1966, pp. 1-13.

QUÉBEC. Ministère de la Santé — *Écoliers : Votre Lunch pour la Visite à l'Expo 67*. pp. 1-2.

QUÉBEC. Ministère de l'Éducation — *Directives du Ministère de l'Éducation concernant les Visites d'Étudiants à l'Expo*. Québec, 19 avril 1967.

QUÉBEC. Ministère de l'Éducation — *Transport des Élèves*. Québec, 1967. pp. 1-6. *Directives du Ministère de l'Éducation aux Commissaires et Syndics des Écoles de la Province de Québec*.

QUÉBEC. Ministère de l'Industrie et du Commerce — *Répertoire des Commissions Scolaires*. Bureau de la Statistique du Québec. Québec, 1967-1968, pp. 1-168.

QUÉBEC. Ministère des Transports et Communications — *Autobus Scolaires. Rapport partiel des accidents mortels où furent impliqués des autobus scolaires, au cours de l'année 1966*. p. 1.

QUÉBEC. Ministère des Transports et Communications — *Le Guide du Transporteur d'Écolier*. pp. 1-23.

QUÉBEC. Ministère des Transports et Communications — *Permis de Courtier en Transport. Enquête opérée par le Ministère des Transports et Communications*, 10 oct. 1967. pp. 1-7.

QUÉBEC. Ministère des Transports et Communications — *Programme « Transport d'Écoliers. » Rapport concernant l'Inspection des chauffeurs et des véhicules*, 1er janv. - 31 déc., 1966, pp. 45-46.

QUÉBEC. Ministère des Transports et Communications — Programme « Transport d'Écoliers ». *Véhicules inspectés*, 2 oct. - 23 fév. 1968. p. 1.

QUÉBEC. Ministère des Transports et Communications — *Prudence et Savoir Vivre*. Guide de l'Écolier en Autobus. pp. 1-4.

QUÉBEC. Ministère des Transports et Communications — *Rapport de Vérification des Véhicules du Transport d'Écoliers*. Québec, 2 oct. - 17 nov. 1967. pp. 1-2.

QUÉBEC. Ministère des Transports et Communications — *Rapport d'Inspection d'Autobus d'Écoliers*. Québec, p. 1.

QUÉBEC. Ministère des Transports et Communications — Rapport Statistique. *Rapport concernant les accidents en 1967*, p. 1.

QUÉBEC. Ministère des Transports et Communications — *Statistiques sur les accidents de la Route*. Québec, 1966. pp. 1-28.

QUICK, Don — Probe. *The American School Board Journal*, Feb. 1967, pp. 21-28.

— Rapport d'Accident d'un Autobus scolaire, qui s'est renversé en face de l'Oratoire St-Joseph. La Presse, Montréal, 23 août 1967.

— Rapport de la Commission Royale d'Enquête sur l'Enseignement dans la Province de Québec. Québec, 1966.

REEDER, Ward G. — Public School administration. New York, *The Macmillan Company*, 1941. pp. 1-798.

RÉGIONALE LANAUDIÈRE — *Manuel du chauffeur d'Autobus Scolaire*. Service du Transport de la Commission Régionale Lanaudière, Joliette. pp. 1-24.

RÉGIONALE LANAUDIÈRE — *Règlement des Élèves*. Service du Transport de la Commission Scolaire Régionale Lanaudière, Joliette. p. 1.

— *Règlement no 1981*. Règlement établissant une Commission désignée sous le nom de Commission de Transport de Montréal. pp. 1-33.

RICHETTS, Devill E. — *Data Processing Makes Busing Cheaper Safer*. School Board Journal.

TRANSPORT COMMERCIAL — *Transport Écolier*. Québec, Mars-Avril 1967, p. 43.

ROE, William H. — *School Business Management*. U.S., McGraw-Hill Book Company, Inc., 1961. pp. 1-303.

ROSENSTENGEL, William E., Eastmond, Jefferson N. — *School Finance*. N.Y., The Ronald Press Company, N.Y., 1957. pp. 1-442.

- SAFETY EDUCATION — *Exodus in Emergencies*. United States, April 1960, pp. 24-26.
- SAMSON, Paul J. E. — *Trois Régies Distinctes au Québec*. Transport Commercial, mai 1967, p. 7.
- SAN JUAN UNIFIED SCHOOL DISTRICT — *Employee Handbook*. California, 1965. pp. 1-15.
- SAN JUAN UNIFIED SCHOOL DISTRICT — *First Aid Procedures and Communicable Diseases*. California. pp. 1-22.
- SAN JUAN UNIFIED SCHOOL DISTRICT — *Special Education Driver Handbook*. California, 1965. pp. 1-11.
- SASKATCHEWAN. Department of Education — *School Conveyance Manual*. Saskatchewan, 1966. pp. 1-9.
- SCHOOL BOARD JOURNAL — *Bus Maimed In Little Limles Gain in Safety*. United States, June 1964. pp. 39-40.
- SCHOOL BOARD JOURNAL — *New Products In Transportation*. United States, June 1964, pp. 52-54.
- SCHOOL BUS MANUFACTURERS INSTITUTE — *School Bus Tire Inflation Chart*. Washington, 1967, pp. 1-2.
- SEVERY, Dervyn M., Brink Harrison M. and Baird Jack D. — *School Bus Passengers Protection*. Institute of Transportation and Traffic Engineering, University of California. Jan. 1967. pp. 1-163.
- SOCIETY OF AUTOMOTIVE ENGINEERS — *School Bus Passenger Protection*. New York, January 1967. pp. 1-165.
- SORENSEN, T.A. — *Key Person : The Bus Driver*. The Nation's Schools, May 1960, pp. 84-85.
- SORENSEN, T.A. — *New Formes Simplify Contract Negotiations*. School Board Journal, June 1964, pp. 50-51.
- STOOPS, E. — *Determining Your School Bus Policy*. Overview, April 1960, pp. 66-68.
- STRATEMEYER, Clara G. — *Accident Research For Better Safety Teaching*. N.C.S.E. Washington, June 1967. pp. 1-32.
- TELFORD, Marian — *Questions From the Field*. The Nation's Schools, Aug. 1968. vol. 62.
- TENESSE. State Department of Education — *Drive Safely and Arrive Safely*. United States, 1966. pp. 1-27.

TENESSE. State Department of Education — *Manual from School Administrators on Pupil Transportation*. United States 1961. pp. 1-60.

THE NATION'S SCHOOL — *Bus Stops and Loading zones*. August 1958, vol. 62, no 2.

THE PROVINCE OF QUEBEC SAFETY LEAGUE INC. — *Why You Need a Fleet Safety Program?* Québec. pp. 1-16.

THE ROYAL BANK OF CANADA — *Our Highways and Our Traffic*. Canada, Jan. 1965, vol. 46, no 1, pp. 1-4.

THE UNIVERSITY OF THE STATE OF NEW YORK — *Transportation*. United States, 1967. pp. 1-134.

TRUCKEE UNIFIED SCHOOL DISTRICT — *Transportation Department Handbook*. California. pp. 1-10.

UNITED STATES — *Amendment of United State Highway Code*. Sept. 1966. pp. 1-13.

UNITED STATES. Department of Commerce — *Keep Dangerous Drivers Off the road*. Washington D.C. pp. 1-4.

UNITED STATES. Department of Commerce — *Motor Vehicle Standards*. Federal Register, Feb. 1967, Vol. 32, no 23, pp. 1-13.

UNITED STATES. Department of Commerce — *The National Driver Register*. Sept. 1965. pp. 1-19.

UNITED STATES. Department of Education — *A Guide for the Reporting and Approving of Expenses for the Transportation of Pupils*. Sept. 1964, pp. 1-30.

UNITED STATES. Department of Health, Education, and Welfare — *Pupil Transportation, Responsibilities and Service of State of Departments of Education*. Government Printing Office, Washington D.C., 1956. pp. 1-39.

UNITED STATES. Department of Health, Education, and Welfare — *Statistics on Pupil Transportation 1962-1963*. Government Printing Office, Washington D.C., 1963. pp. 2-3.

WALLAGE, Gerald R. — *Six Ways to Safer Transportation*. The Nation's Schools, May 1960, vol. 65, no 5, pp. 75-76.

WASHINGTON BOARD OF EDUCATION — *Specifications and Bid Form for Special Transportation*. United States 1966. pp. 1-12.

WATSON, Geo. H. — *A School Bus Maintenance Program*. School Board Journal, June 1959, p. 42.

WEST VIRGINIA. State Department of Education — *Regulations For Pupils Transported in School Buses*.

WEST VIRGINIA. *West Virginia School Transportation Laws, Rules and Regulations*. United States, July 1967 Revised Edition. pp. 1-92.

WIMBISH, R. L. and GILBERT, G.W. — *Planning Bus Routes is no Easy Task*. *The Nation's Schools*, May 1960, vol. 65, no 5, pp. 76-78.

WOODY, Wayne — *An Analysis of School Transportation with Special Emphases on selected Michigan Counties*. Michigan State University East Lansing, Michigan 1960.

ZAESKE, E. W. — *A New Way To Plot Your Bus Routes*. *School management*, June 1960. pp. 61-62.

ZAUN, Cecil G. — *Many Traffic Hazards Justified Short Distance Transportations*. *The Nation's Schools*, August 1958, vol. 62, no 2. p. 40.

Appendices

APPENDICE I

MÉMOIRES SOU MIS À LA COMMISSION D'ENQUÊTE

Cette liste contient les noms des associations, organismes et personnes qui ont fait parvenir des mémoires à la Commission d'enquête.

A. Associations ou organismes

Association des directeurs de transport écolier du Québec.
Association des ophtalmologistes du Québec.
Association des propriétaires d'autobus du Québec.
Association des propriétaires d'autobus scolaires de Montréal inc.
Association du transport écolier du Québec Inc.
Association parents-maîtres Notre-Dame De La Garde.
Club automobile Québec.
Collège des optométristes de la province de Québec.
Comité pour l'aide gouvernementale aux écoles juives.
Compagnie de transport des Laurentides ltée.
Conseil consultatif de sécurité scolaire, Saguenay.
Conseil des associations parents-maîtres du diocèse de Montréal.
Conseil diocésain des associations parents-maîtres de Joliette.
Corporation des travailleurs sociaux professionnels de la province de Québec.
Ecole d'optométrie, université de Montréal.
Fédération des commissions scolaires catholiques du Québec.
Fédération des unions de familles inc.
Ligue de sécurité de la province de Québec.
Ministère des Transports et Communications.
Parents du pensionnat de Saint-Jean.
Quebec Association of Protestant School Boards.
Quebec Federation of Protestant Home and School Associations.
West Island School Commission.

B. Personnes

Beaulieu, L. E.

Bisson, Louis.

Bissonnette, J.M.

Clayton, Thomas. C.

Coupal, Louis.

Donahue, Joseph.

Guimond, Madeleine.

Haley, Ralph.

Hanley, Mary.

Laberge, Raymond.

Laboissonnière, Alcide.

Lemonnier, Jean.

Lessard, Jeanne.

Rouleau, Florian.

Tanguay, André.

Tanguay, Rémi.

Weyerseberg, Thomas.

APPENDICE II

ASPECT JURIDIQUE

*1 On trouvera dans le présent appendice un recueil des textes de loi, arrêtés en conseil, règlements et directives concernant le transport scolaire. On espère que ce bref recueil permettra, à ceux qui voudront le consulter, de comprendre l'état actuel des lois dans leurs grandes lignes en matière de transport scolaire. Ce recueil présentera ces textes de loi, arrêtés en conseil, règlements et directives en sept groupes, intitulés :

- I — Loi de l'Instruction publique.
- II — Loi des subventions aux commissions scolaires.
- III — Code de la route.
- IV — Loi de la Régie des Transports.
- V — Loi du ministère des Transports et Communications.
- VI — Règlements provinciaux d'hygiène.
- VII — Circulaire du ministère de la Santé.

1. Les astérisques (*) placés près de certains paragraphes explicatifs permettront de distinguer les commentaires des textes de loi eux-mêmes.

LOI DE L'INSTRUCTION PUBLIQUE

(Statuts refondus 1964, chapitre 235)

Article 206.

Toute commission scolaire peut pourvoir au transport des enfants à une école sous sa juridiction ou sous la juridiction d'une commission scolaire voisine et assumer toute dépense nécessaire à cette fin.

Toute commission scolaire peut aussi permettre à tout élève qui est domicilié dans son territoire et qui fréquente une institution d'enseignement autre qu'une école visée au premier alinéa, d'utiliser gratuitement le transport qu'elle organise pour les enfants de ses écoles ou de son territoire.

Article 207.

Le contrat pour le transport des enfants est accordé à la suite d'une demande de soumission faite au moyen d'un avis public spécifiant toutes les conditions du service à effectuer pour une période n'excédant pas cinq ans.

Article 207a.

Le lieutenant-gouverneur en conseil peut faire les règlements qu'il juge nécessaires à l'application des articles 206 et 207.

Ces règlements entrent en vigueur à compter de leur publication dans « la Gazette officielle de Québec » ou de la date ultérieure qui est fixée.

* Aucun arrêté en conseil n'a encore été adopté en vertu de l'article 207a.

Article 495a.

Une commission scolaire peut, aux conditions qu'elle détermine par résolution, déléguer à une commission régionale la totalité ou une partie de ses pouvoirs. Cette délégation doit être adoptée par résolution de la commission régionale et approuvée par le ministre. Toute modification aux conditions de la délégation est soumise aux mêmes formalités.

LOIS DES SUBVENTIONS AUX COMMISSIONS SCOLAIRES

(Statuts refondus 1964, chapitre 237)

Article 11.

Toute commission reçoit une subvention annuelle égale à 75 p. 100 du montant dépensé par elle pour le transport le matin et le soir des élèves qui fréquentent :

a) une école située dans une municipalité de campagne au sens de la Loi de l'instruction publique ou dans une municipalité de village.

b) une école située dans une municipalité de cité ou de ville, si la distance de leur résidence à l'école est d'un mille ou plus ; ou

c) une école où ils sont inscrits à une classe spéciale visée à l'article 8.

Cette subvention ne doit pas dépasser cent dollars par élève du cours secondaire ou d'une institution visée à l'article 206 de la Loi de l'instruction publique et soixante dollars par élève dans tout autre cas.

* La classe spéciale visée à l'article 8 et à laquelle on réfère dans l'article précédent est celle maintenue en activité pour les enfants incapables, en raison de déficience physique ou psychique, de profiter de l'enseignement donné dans les classes régulières.

CODE DE LA ROUTE

(Statuts refondus 1964, chapitre 231)

Article 1.

Pour l'interprétation de la présente loi, à moins que le contexte ne comporte un sens différent :

1° Les mots « véhicule automobile » ou « automobile » signifient tout véhicule mû par un autre pouvoir que la force musculaire et adapté au transport sur les chemins publics, mais non sur des rails ; ils comprennent..., comme véhicules publics, l'autobus...

6° L' « autobus » est agencé pour le transport de personnes, au moins huit à la fois, et fait ce transport moyennant considération pécuniaire ;

.....

11° Le mot « chauffeur » signifie une personne qui gagne sa vie à conduire des véhicules automobiles ;

12° Le mot « conducteur » signifie une personne qui conduit un véhicule automobile ;

.....

17° Les mots « chemin public » signifient la partie de tout pont, chemin, rue, place, carré ou autre terrain destiné à la circulation publique des véhicules ;

.....

19° Le mot « ministre » désigne le ministre des Transports et Communications ;

20° Le mot « ministère » désigne le ministère des Transports et Communications ;

24° Les expressions « service régulier » et « trajet régulier » signifient le transport de voyageurs par un autobus..., à jour et heures fixes, d'un point à un autre ou en tournée...

Article 11.

1. Les véhicules automobiles suivants sont immatriculés au taux de deux dollars et cinquante, y compris le prix des plaques ;

a).....

b) le véhicule automobile possédé par une commission scolaire ou par une personne qui a un contrat écrit avec une telle commission, et servant exclusivement au transport d'enfants à l'école qu'ils fréquentent.

.....

Article 18.

Il est défendu de conduire un autobus ou un véhicule de livraison sur un chemin public à moins d'être âgé d'au moins 21 ans et d'avoir un permis de chauffeur.

Article 19.

1. Le conducteur doit connaître les lois concernant la circulation, la manière de conduire un véhicule automobile et les mécanismes de transmission et de contrôle. Le chauffeur doit, en outre, savoir remettre en état de fonctionnement un véhicule automobile qui a cessé de fonctionner.

2. La compétence des conducteurs et des chauffeurs est établie au moyen d'examens subis devant des personnes autorisées à cette fin par le ministre et conformément aux prescriptions des règlements adoptés à ce sujet par le lieutenant-gouverneur en conseil sous l'empire du sous-paragraphe 1 du paragraphe 1 de l'article 82.

Article 82.

1. Le lieutenant-gouverneur en conseil peut :

.....

u) Prescrire les modalités des examens de compétence des conducteurs et chauffeurs, déterminer les matières sur lesquelles ces examens porteront, fixer les honoraires exigibles pour ces examens et établir la forme et la teneur des certificats de compétence émis par les examinateurs.

.....

2. Tous les règlements faits par le lieutenant-gouverneur en conseil sous l'autorité de la présente loi ont, après leur publication dans « la Gazette officielle de Québec », la même force que s'ils y étaient incorporés.

* **L'arrêté en conseil numéro 418**, du 14 février 1961, édictant des règlements concernant la compétence des conducteurs et des chauffeurs de véhicules automobiles, décrète ce qui suit, savoir :

« Que la compétence à conduire un véhicule automobile des personnes énumérées dans le présent règlement, qu'elles soient déjà licenciées et en possession d'une licence de conducteur ou de chauffeur, ou qu'elles désirent obtenir une licence de conducteur ou de chauffeur, soit établie par un examen subi devant les personnes autorisées, à cette fin, par le ministre des Transports et Communications.

Cet examen devra établir :

a) la condition physique de l'aspirant au moyen des procédés mis à la disposition des examinateurs et au moyen d'un examen médical si nécessaire ;

b) sa connaissance des règles de la circulation et des dispositions du Code de la route ;

c) par une démonstration de conduite si l'aspirant est apte à conduire un véhicule automobile. Le chauffeur devra en outre démontrer ses connaissances pour remettre en état de fonctionnement un véhicule automobile qui a cessé de fonctionner.

... »

Article 24.

Les permis de conducteur et de chauffeur expirent le jour anniversaire de la naissance du détenteur au cours de l'année impaire suivant leur délivrance ou renouvellement.

.....

* **L'arrêté en conseil numéro 1494**, du 30 juin 1961, a décrété le règlement suivant concernant les demandes de permis de chauffeur ou de conducteur :

« Celui qui pour la première fois demande un permis de chauffeur ou de conducteur doit remettre au directeur du Bureau des véhicules automobiles, une copie authentique de son acte de naissance. »

* Ce règlement a été publié dans « la Gazette officielle de Québec » du 15 juillet 1961, pages 3100-3101.

Article 29.

.....

14. Tout autobus, ... qui circule la nuit sur un chemin public en dehors d'une cité, ville ou village doit être muni :

a) de torches, lampes ou lanternes portatives, approuvées par le ministère et donnant un signal lumineux visible à 500 pieds ;
ou

b) de réflecteurs portatifs approuvés par le ministère.

* Dans « la Gazette officielle de Québec » du 16 juin 1962, pages 3305-3306, a été publié un avis d'approbation par le ministère des Transports et Communications, des torches, lampes ou lanternes portatives et réflecteurs portatifs répondant aux normes suivantes :

1° Torches portatives.

Elles doivent être fabriquées pour fournir un signal lumineux, par la combustion d'un carburant liquide et doivent :

a) donner un signal lumineux pendant une période d'au moins douze (12) heures consécutives après avoir été remplies de kérosène jusqu'au niveau indiqué par le fabricant.

b) donner constamment un signal lumineux et demeurer stationnaires sur la chaussée même lorsqu'elles sont exposées, de tous côtés, à des vents d'une vitesse jusqu'à 40 milles à l'heure.

c) donner un signal lumineux même lorsqu'elles sont exposées à une pluie tombant au rythme de un dixième (1/10) de pouce par minute.

2° Torches portatives communément appelées « fusées » ou « feux de bengale ».

Elles doivent consister en un tube contenant un mélange inflammable qui, par combustion, émet un feu rouge et doivent être conformes aux normes suivantes :

a) être munies d'un dispositif destiné à allumer, par friction, le mélange contenu dans le tube.

b) permettre un temps de combustion non inférieur à quinze (15) minutes pendant lequel un signal lumineux rouge doit être émis.

c) indiquer clairement sur le tube de la fusée, la date de fabrication, le mode d'emploi et le nom du manufacturier.

3° Lampes ou lanternes électriques.

Elles doivent être fabriquées de manière à fournir leur propre énergie électrique et à produire et donner un signal lumineux, soit de façon continue, soit de façon intermittente durant une période d'au moins douze heures. Le signal intermittent devra atteindre son maximum d'intensité lumineuse à chaque fois qu'il s'allumera.

4° Réflecteurs portatifs.

Ils doivent être fabriqués pour réfléchir, la nuit, la lumière émise par les phares d'un véhicule automobile et être conformes aux normes suivantes :

a) être agencés de telle façon que l'attention du conducteur d'un véhicule qui s'en approche soit attirée constamment par la lumière réfléchie et cela d'une distance d'au moins 600 pieds et jusqu'à 100 pieds desdits réflecteurs.

b) être composés d'au moins deux (2) sections ayant chacune une surface réfléchissante sur chaque face (avant et arrière).

c) avoir un poids, un dessin ou des dimensions qui leur permettent de demeurer stationnaires sur la chaussée même lorsqu'ils sont exposés, de tous côtés, à des vents d'une vitesse allant jusqu'à 40 milles à l'heure.

* De plus, l'arrêté en conseil numéro 821, du 11 mai 1962, établit le mode d'emploi des torches, lampes, lanternes et réflecteurs approuvés par le ministère des Transports et Communications. Cet arrêté en conseil a été publié dans « la Gazette officielle de Québec » du 16 juin 1962, pages 3303-3304-3305.

Article 32.

1. Tout véhicule automobile, à l'exception d'une motocyclette, lorsqu'il circule sur un chemin public, doit être muni en tout temps de deux systèmes de freins en bon état de fonctionnement et suffisamment puissants pour immobiliser rapidement le véhicule en cas d'urgence et le retenir quand il est immobilisé.

.....

3. Le tuyau d'échappement de tout véhicule automobile, y compris la motocyclette, doit être pourvu d'un silencieux en bon état.

Article 37.

2. Tout autobus doit être muni:

a) d'un extincteur chimique d'un modèle approuvé par le ministère ;

b) d'au moins deux portes, une à l'avant et l'autre à l'arrière ou sur les côtés, ou d'une porte à l'avant et de fenêtres spécialement aménagées pour permettre l'évacuation rapide du véhicule en cas d'accident ;

c) d'une lumière d'au moins deux bougies à l'intérieur, pour la nuit.

* Dans « la Gazette officielle de Québec », du 24 mars 1962, pages 1681-1682, a été publié un avis d'approbation par le ministère des Transports et Communications, de tout modèle d'extincteur chimique :

1° d'une classification non inférieure à 4B, C (classification reconnue par le « Underwriters' Laboratories of Canada ») si l'autobus qui doit être muni d'un extincteur a une capacité d'au moins 12 passagers assis ;

2° d'une classification non inférieure à 1/2B, C (classification reconnue par le « Underwriters' Laboratories of Canada ») si l'autobus qui doit être muni d'un extincteur a une capacité d'au plus 12 passagers assis.

Le tétrachlorure de carbone ne devra, en aucun temps, être employé dans les appareils faisant l'objet du présent avis d'approbation. »

Article 41.

En ce qui concerne les chemins publics hors des cités, villes et villages.

.
f) un autobus... immobilisé la nuit par suite de force majeure doit garder tous ses signaux lumineux allumés à l'avant et à l'arrière ; s'ils sont défectueux, il doit utiliser les torches, lampes, lanternes ou réflecteurs visés au paragraphe 14 de l'article 29.

Article 42.

1.
2. Le conducteur d'un autobus et de tout véhicule transportant des écoliers... doit arrêter à au moins 20 pieds de tout passage à niveau ; après s'être assuré qu'il peut le franchir sans risque, il peut remettre son véhicule en marche et doit le garder en petite vitesse jusqu'à ce qu'il ait franchi la voie ferrée.

L'obligation de faire l'arrêt disparaît si un agent de la paix autorise le conducteur à l'ignorer.

Article 44.

1. Lorsqu'un véhicule automobile rejoint un autobus affecté au transport d'écoliers, dûment identifié comme tel et qui est immobilisé pour laisser monter ou descendre des écoliers, le conducteur de ce véhicule ne doit pas dépasser ou croiser cet autobus tant que celui-ci ne s'est pas remis en marche ; il ne peut le faire avant que les enfants soient montés dans l'autobus ou avant qu'ils en soient descendus et aient atteint le côté du chemin.

Un tel autobus doit être pourvu de signaux au moyen desquels la personne en charge doit donner l'alerte aussi longtemps que les enfants ne sont pas en sécurité.

2. Tout autobus servant à cette fin doit :

1° avoir une capacité d'au moins dix écoliers assis et être peint en jaune, s'il sert exclusivement au transport d'écoliers ;

2° être muni :

a) d'au moins deux portes, une à l'avant et l'autre à l'arrière ou sur les côtés, ou d'une porte à l'avant et de fenêtres spécialement aménagées pour permettre l'évacuation rapide du véhicule en cas d'accident ;

b) d'un extincteur chimique d'un modèle approuvé par le ministère ;

c) d'une lumière d'au moins deux bougies à l'intérieur pour la nuit ;

d) d'une affiche placée à l'avant et d'une autre à l'arrière, en lettres de pas moins de huit pouces de hauteur, avec la mention « écoliers » ou « school bus » ; les lettres de ces deux affiches doivent être en noir sur fond blanc ou jaune et être parfaitement lisibles ;

e) à l'avant, de deux feux jaunes intermittents placés aussi près que possible du sommet du véhicule et espacés l'un de l'autre ;

f) à l'arrière, de deux feux rouges intermittents placés aussi près que possible du sommet du véhicule et espacés l'un de l'autre.

Ces feux doivent être visibles, le jour comme la nuit, d'une distance de 500 pieds et ne doivent être mis en marche par le conducteur qu'au moment où les écoliers montent du véhicule ou en descendent.

Quand l'autobus ne transporte pas d'écoliers, les affiches mentionnées au paragraphe d) doivent être enlevées ou recouvertes.

Article 53.

1. Le chauffeur d'un autobus doit :

- a) être âgé d'au moins 21 ans ;
- b) avoir démontré, au moyen d'un examen pratique, à un officier autorisé du ministère, qu'il est habile à conduire un autobus ;
- c) être sobre d'habitude ;
- d) refuser de converser avec les passagers, sauf pour les informer de la marche du véhicule ou pour des raisons d'urgence ;
- e) avoir à sa disposition l'espace voulu pour la manoeuvre ;
- f) refuser l'admission de toute personne en état d'ébriété ou la faire descendre ;
- g) faire descendre toute personne qui tient un langage ou une conduite obscène ou qui importune les autres passagers.
- h) arrêter l'autobus du côté droit et non au centre du chemin pour prendre ou laisser des passagers ;
- i) s'abstenir de conduire plus de dix heures par vingt-quatre heures, à moins qu'il n'ait bénéficié d'un repos de huit heures consécutives dans ladite période de vingt-quatre heures ; toutefois, en aucun temps un chauffeur ne peut conduire plus de soixante heures en une semaine.

2. Le conducteur d'un autobus affecté au transport d'écoliers doit, en outre des exigences des sous-paragraphe a, b, c, d, e, h et i du paragraphe 1 du présent article.

- a) être en mesure de fournir chaque année à son employeur un certificat de santé et de bonne conduite ;
- b) ne jamais accepter plus de passagers qu'il n'y a de sièges disponibles ou d'espace pour asseoir tous les écoliers ;
- c) veiller en tout temps, avec un soin particulier, à la sécurité de ses passagers.

Article 82.

1. Le lieutenant-gouverneur en conseil peut :

.....

- s) faire inspecter les freins, les appareils de direction et les autres parties et accessoires d'un véhicule automobile qui servent à prévenir les accidents... ;

* En conformité avec cet article, l'arrêté en conseil numéro 1464, du 30 mai 1967, adopté sur la proposition du ministre des Transports et Communications, ordonne :

« Que toute personne soit tenue, dès que demande lui est faite par le ministère des transports et communications, un de ses préposés ou par

toute autre personne chargée de l'application de la loi, de soumettre le véhicule automobile dont elle est propriétaire ou qu'elle conduit à une inspection ayant pour but de s'assurer que les freins, les appareils de direction et les autres parties et accessoires servant à prévenir les accidents, sont en bonne condition et que ce véhicule est conforme à la loi.

Qu'il soit interdit de circuler avec un véhicule automobile dont l'équipement, les accessoires ou certaines parties mécaniques constituent, de l'avis de la personne chargée de l'application de la loi ou de l'inspection, un risque éventuel d'accident et ce, aussi longtemps qu'il n'aura pas été remédié aux déficiences ou lacunes ayant motivé cette interdiction.

Que les sanctions prévues au Code de la route soient appliquées à l'égard de toute personne qui négligera ou refusera de soumettre un véhicule automobile à l'inspection exigée, ou d'y apporter les réparations, modifications ou additions requises, ou encore qui contreviendra à quelque autre disposition du présent arrêté en conseil. »

* Enfin, il y a l'**arrêté en conseil numéro 2348**, du 16 décembre 1960, dont les conclusions sont les suivantes :

« Que les véhicules décrits à l'article 5, paragraphe 7, sous-paragraphes a) et c) de la loi des véhicules automobiles (S.R.Q., 1941 ch. 142 et amendements) soient autorisés à effectuer le transport d'écoliers pour toute activité d'un caractère éducatif, culturel ou récréatif.

Dans de telles circonstances, le conducteur du véhicule devra avoir en sa possession, pour vérification par tout officier de police ou du ministère des Transports et Communications, un document signé par le président ou le secrétaire de la commission scolaire ou le directeur de l'école l'autorisant à effectuer tel voyage.

De plus, aucune charge à « tant par tête » ne pourra être faite pour ce genre de transport.

« Ne pourront être admis sur ces véhicules que seuls écoliers, leurs professeurs ou accompagnateurs. »

* Il faut remarquer que la Loi des véhicules automobiles est devenue le Code de la route et que depuis la refonte des Statuts en 1964, l'article 5 etc. est devenu l'article 11, paragraphe 1, sous-paragraphe b).

LOI DE LA RÉGIE DES TRANSPORTS

(Statuts refondus 1964, chapitre 228)

Article 33.

Les dispositions des articles 30, 31 et 32 ne s'appliquent pas dans le cas de transport
(...)

d) par un véhicule automobile utilisé, sous le contrôle de commissaires ou de syndics d'écoles, uniquement pour le transport d'écoliers et d'instituteurs à leurs écoles ;

.....

Article 30.

Aucun propriétaire ne peut commencer l'exploitation d'un service de transport en cette province à moins d'avoir obtenu de la Régie une autorisation à cette fin.

L'autorisation doit indiquer les conditions que la Régie juge utiles ou nécessaires à la protection des droits des usagers du service et des intérêts du public.

Article 31.

La Régie peut en tout temps annuler une autorisation ou la modifier à la suite du changement des conditions qui existaient lors de son émission ou lorsqu'elle le juge à propos dans l'intérêt public.

Article 32.

Un propriétaire de service de transport visé par le sous-paragraphe *a* ou *d* du paragraphe 38 de l'article 2 doit obtenir l'autorisation préalable de la Régie pour cesser ou interrompre ses opérations ou pour étendre ou modifier son service.

Un propriétaire de service de transport visé par le sous-paragraphe *b* du paragraphe 38 de l'article 2 doit obtenir l'autorisation préalable de la Régie pour étendre son service hors de la localité ou du territoire compris dans l'autorisation visée par l'article 30.

*LOI DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS
ET COMMUNICATIONS*

(Statuts refondus 1964, chapitre 227)

Article 1.

Le ministre des Transports et Communications est chargé de l'administration et de la direction du ministère des Transports et Communications et de l'application des lois ayant pour objets particuliers:

1° le transport routier dans la province;

2° l'application du Code de la route (chapitre 231), sauf la surveillance de la circulation sur les routes et la poursuite des infractions à cette loi, qui relèvent du procureur général;

.

Arrêté en Conseil
Chambre du Conseil Exécutif
Numéro 339

Québec, le 20 février 1967.

Présent : Le Lieutenant-gouverneur en conseil

Concernant

*LA CRÉATION D'UN BUREAU MÉDICAL CONSULTATIF
au Ministère des Transports et Communications*

ATTENDU QU'en vertu de l'article 26 du Code de la route (S.R.Q. 1964, chapitre 231), le directeur du Bureau des véhicules automobiles peut « refuser l'émission d'une licence ou d'un permis ou en restreindre les effets »;

ATTENDU QU'en de très nombreuses circonstances et particulièrement dans le domaine médical, le Directeur n'est pas et ne peut être en mesure d'établir, de façon juste et équitable pour tous, si un permis doit être accordé, refusé ou que ses effets en soient restreints;

ATTENDU QUE dans l'intérêt public il y a lieu de prendre toutes les dispositions possibles pour assurer une plus grande sécurité sur les routes;

ATTENDU QUE des bureaux consultatifs de ce genre existent dans d'autres juridictions au pays et à l'étranger et ont donné des résultats concluants;

ATTENDU QU'il y a lieu d'accorder au directeur du Bureau des véhicules automobiles toute l'aide possible afin qu'il puisse être en mesure de juger équitablement de chaque cas soumis;

ATTENDU QU'en vertu du dernier alinéa du paragraphe 1, de l'article 82 du Code de la route (S.R.Q. 1964, chapitre 231), le lieutenant-gouverneur en conseil peut faire tous autres règlements qu'il juge nécessaires à la mise en exécution de la présente loi;

IL EST ORDONNÉ en conséquence, sur la proposition du ministre des Transports et Communications :

QU'un comité consultatif soit créé au sein de son ministère, devant servir comme aviseur du directeur du Bureau des véhicules automobiles pour tous les cas médicaux ou paramédicaux qui pourront lui être soumis;

QUE messieurs Armand Rioux, M.D., de Québec, J. M. Chassé, M.D., de St-Jean-Port-Joli, Jacques Audet, M.D., de Québec, Georges A. Daigle, M.D., de Lévis et Laurent Patry, M.D., de Québec, constituent ledit Comité, dont les honoraires professionnels seront établis par le Conseil de la Trésorerie.

Copie conforme.

Le Greffier du Conseil Exécutif,
JACQUES PRÉMONT.

RÈGLEMENTS PROVINCIAUX D'HYGIÈNE
(Chapitre 1)

PROPHYLAXIE DES MALADIES CONTAGIEUSES
DE L'HOMME

Adopté par l'arrêté en conseil numéro 1046, le 17 octobre 1956; publié dans la Gazette officielle de Québec, le 3 novembre 1956, numéro 44, Vol. 88; en vigueur le 18 novembre 1956.

Article 7.

Il est interdit à toute personne atteinte d'une maladie contagieuse ou qui est une porteuse de germes d'exercer une occupation qui la mette en contact avec des enfants ou qui la fasse entrer en contact avec des aliments et une telle personne ne peut être libérée que, par permission du médecin-hygiéniste.

RÈGLEMENTS PROVINCIAUX D'HYGIÈNE
(Chapitre 8)

SALUBRITÉ DANS LES ENDROITS PUBLICS

Article 1.

Les mots « endroit public », pour les besoins du présent chapitre, veulent dire, comprennent, désignent et signifient tout hôtel, chalet d'hôtellerie, restaurant, maison de pension, bar, taverne, comptoir où l'on sert des aliments, boissons, bières, liqueurs ou eaux gazeuses, ou crèmes glacées, campement pour touristes, wagon de chemin de fer, tramway, bateau, gare, poste de distribution d'essence, salle publique, magasin, usine, école, théâtre, fontaine ou robinet public, parc, rue, trottoir et place publique, vespasienne, plage et tout autre endroit où le public a accès pour besoin, affaires ou divertissement.¹
(...)

Article 9.

Il est interdit de jeter des chiffons de papier, des matières de rebut, déchets, détritux, par terre ou sur le plancher, dans les rues, les parcs et dans tout endroit public; ils doivent être déposés dans une poubelle destinée à cette fin.

1. Malgré que le mot « autobus » n'apparaisse pas dans la définition des mots « endroit public », il faut comprendre que ce terme est inclus dans... « tout autre endroit où le public a accès pour besoin, ... ».

Article 10.

Il est défendu de cracher par terre ou sur les planchers dans les institutions publiques, les édifices publics, les églises, les maisons ouvertes au public pour commerce, affaires ou divertissements et dans tout autre endroit public.

(...)

Article 24.

Est coupable d'infraction toute personne qui viole quelque'une des dispositions contenues dans le présent chapitre des Règlements et si cette personne est trouvée coupable, elle est passible d'une amende n'excédant pas vingt dollars et d'une amende additionnelle n'excédant pas vingt dollars par jour, pour chaque jour, en sus de deux, durant lesquels l'infraction se continue.

CIRCULAIRE AUX COMMISSIONS SCOLAIRES
MINISTÈRE DE LA SANTÉ DU QUÉBEC

Québec, le 19 mai 1967.

Monsieur le Secrétaire,

En mai 1966, le Sous-Ministre de la Santé, le Docteur Jacques Gélinas, de même que le Sous-Ministre de l'Éducation, monsieur Arthur Tremblay, ont recommandé que le personnel affecté à l'éducation soit soumis à un contrôle annuel et obligatoire relativement à la tuberculose pulmonaire. A cet effet, le Registre Central de la tuberculose avait suggéré l'utilisation de formules particulières portant le numéro RT-15.

L'expérience de l'an passé a démontré qu'à l'échelle provinciale, ces formules ne pouvaient pas être complétées d'une façon adéquate. C'est pourquoi le Service de la tuberculose de la Province de Québec, tout en désirant, comme il se doit, maintenir l'esprit de ce contrôle, propose une nouvelle façon de procéder.

Chaque Commission Scolaire devra ainsi s'assurer que le personnel qui entrera en fonction en septembre prochain soit porteur d'un certificat de radiographie pulmonaire dont la date d'émission n'est pas antérieure au premier mai 1967. Elle devra faire parvenir au Service de la tuberculose et à l'Unité Sanitaire de sa région ou au Service de Santé de sa municipalité, une liste complète de son personnel attestant que chaque employé a présenté ledit certificat pulmonaire. Cette liste devra être envoyée au Service de la tuberculose au plus tard le 15 septembre 1967. En plus, au cours de l'année scolaire, chaque nouvel employé fera l'objet d'un contrôle identique et son nom sera transmis au Service de la tuberculose.

Nous croyons utile de vous rappeler que selon les régions, les certificats de radiographie pulmonaire peuvent être obtenus gratuitement aux cliniques anti-tuberculeuses des Unités Sanitaires, aux Dispensaires Antituberculeux et aux Ligues des principales villes ou aux unités radiologiques mobiles (Roulottes).

Nous vous incluons trois formules pouvant servir au contrôle radiologique de votre personnel. Nous espérons, dans un avenir rapproché, faire imprimer le matériel nécessaire à l'exécution de cette tâche.

Vous remerciant de votre précieuse collaboration, je vous prie de me croire

Votre tout dévoué,
SERVICE DE LA TUBERCULOSE
(signé) GUY CARDINAL
GUY CARDINAL, M.D.,
Directeur.

GC/TL
Ann.

APPENDICE III

DIRECTIVES RELATIVES AUX VISITES D'ÉCOLIERS À L'EXPO '67 DE MONTRÉAL

Nous reproduisons dans les pages qui suivent les directives émises par le ministère de l'Éducation, le 19 avril 1967, concernant les normes à suivre lors de l'organisation des voyages d'écoliers, en vue de visiter le site de l'Expo '67 de Montréal. Ces directives furent élaborées à partir d'une série de recommandations soumises par notre Commission d'enquête, à la demande du ministre de l'Éducation, concernant ces visites d'écoliers à l'Expo '67. Elles ont ensuite été envoyées aux commissaires et aux syndics d'écoles, en vue d'uniformiser les normes à suivre lors de ces voyages et de favoriser ainsi une plus grande sécurité des élèves participant à ces activités.

DIRECTIVES RELATIVES AUX VISITES D'ÉCOLIERS À L'EXPO

1. Programme

Un programme devra préalablement être établi par les autorités scolaires indiquant :

- a) l'itinéraire du voyage, aller et retour;
- b) les endroits d'arrêts prévus pour les repas et le coucher, s'il y a lieu;
- c) les noms, adresses, numéros de téléphone du chef de groupe et des moniteurs du groupe concerné;
- d) le programme établi pour la visite même de l'Expo;
- e) un estimé des dépenses inhérentes au voyage et à la visite de l'Expo;
- f) le groupe dans lequel chaque élève est intégré, et
- g) le nombre de repas que prendront les élèves durant le voyage.

Ce programme mentionnera également qu'aucun élève ne peut se dissocier de son groupe en aucune façon, du point de départ au point de retour.

Tous les élèves doivent revenir à leur domicile, après avoir suivi intégralement le programme établi, sauf cas de force majeure.

Une copie de ce programme est remise aux parents concernés.

2. Autorisation des parents

Après avoir pris connaissance du programme ci-haut mentionné, les parents désirant que leurs enfants effectuent le voyage à l'Expo donnent à la Commission scolaire concernée une autorisation écrite à cette fin.

3. Véhicules

Les véhicules qui transporteront les élèves devront être conformes en tous points aux prescriptions du Code de la route, en particulier au paragraphe 14 de l'article 29 et à l'article 44.

Avant le départ, une vérification mécanique des véhicules devant être utilisés sera effectuée.

Les véhicules devront être pourvus de sacs étanches semblables à ceux utilisés dans les avions par les personnes qui ont le mal de l'air.

4. Assurances

Avant le départ, la Commission scolaire doit voir à ce que des assurances adéquates pour couvrir tous les risques du voyage soient prises ou maintenues en vigueur.

5. Groupes d'élèves

Le groupe voyageant dans un même autobus devra être aussi homogène que possible (i.e. une classe, un club ou association d'élèves, etc.) et il devra y avoir un responsable adulte pour chaque groupe (chef de groupe). De plus, chaque groupe devra être divisé en sous-groupes de dix (10) écoliers, chacun des sous-groupes étant sous la responsabilité d'un moniteur. Pour plus de sécurité, chaque sous-groupe pourrait être formé de cinq (5) équipes de deux (2) écoliers solidairement responsables l'un envers l'autre.

Le chef de groupe dresse, pour lui-même, une liste des membres de son groupe. Cette liste doit aussi mentionner le nom du chauffeur, celui du moniteur assigné à chaque sous-groupe, les noms, adresses, numéros de téléphone des écoliers et de leurs parents. Un exemplaire de cette liste est remis à la direction de l'école, au chauffeur de l'autobus ainsi qu'à chacun des moniteurs.

6. Identification

a) de l'élève :

Chacun des élèves devra avoir en sa possession une carte d'identification épinglée à son vêtement. Cette carte d'identification avec entête au nom de sa Commission scolaire indiquera aussi ses nom, prénom et son adresse, le nom de ses parents, du chef de groupe et du moniteur avec lesquels il visitera l'Expo.

b) du chef de groupe et du moniteur :

Chacun des chefs de groupes et des moniteurs devra porter, ostensiblement, une marque d'identification.

7. Santé

Les parents devront se faire un devoir de garder à la maison tout enfant pouvant souffrir ou souffrant d'une maladie le rendant inapte à faire un tel voyage ou susceptible d'incommoder les autres passagers (v.g. maladies chroniques, contagieuses, etc.).

Durant le trajet, un élève se sentant malade devra avertir immédiatement son moniteur.

Les moniteurs devront connaître, au préalable, l'existence et la localisation des services de santé et de sécurité organisés sur les terrains de l'Expo, tels que les centres médicaux, les postes de premiers soins, les téléphones d'urgence, etc.

Les élèves devront apporter avec eux des repas constitués d'aliments préparés de façon à prévenir toute source de contamination, particulièrement les cas d'intoxications alimentaires, ou avoir l'argent nécessaire pour se les procurer.

8. Responsabilités

a) du chef de groupe :

Le chef de groupe est responsable des moniteurs et des élèves de son groupe. Il a aussi la responsabilité de l'application du programme établi et du maintien de la discipline durant le voyage.

b) du moniteur :

Le moniteur est responsable du sous-groupe d'élèves qui lui a été confié et doit se conformer aux directives de son chef de groupe.

c) du chauffeur d'autobus :

Le chauffeur d'autobus ne doit pas être chef de groupe, ni moniteur; il est uniquement responsable de son véhicule et de la sécurité de ses passagers, mais demeure cependant sous la responsabilité du chef de groupe quant à l'application du programme.

Il doit observer les prescriptions du Code de la route, en particulier le paragraphe 2 de l'article 42, l'article 53 et l'arrêté en conseil numéro 2348 du 16 décembre 1960.

Vu la circulation intense à cette occasion, on devra employer des chauffeurs d'expérience.

9. Règlements généraux

Personne ne peut fumer pendant que l'autobus est en marche.

Les garçons doivent occuper les sièges d'un côté du véhicule et les filles, ceux de l'autre côté.

En général, les règlements en usage dans les Commissions scolaires concernant le transport quotidien doivent aussi être respectés; d'ailleurs, un résumé de ces règlements doit être affiché, bien à la vue, dans l'autobus.

10. Arrêts durant le voyage

Le chauffeur est tenu d'immobiliser son autobus au moins après chaque heure de trajet. Ces arrêts doivent être effectués autant que possible sur les terrains de stationnement de restaurants, d'écoles, etc. situés à l'extérieur des centres urbains.

11. Boissons alcooliques

En aucun temps durant le voyage et jusqu'au retour, aucune boisson alcoolique ne doit être consommée par le chauffeur ou par les passagers.

12. L'application des dispositions de ces directives engage la responsabilité des Commissions scolaires. Les commissaires devront donc s'assurer de la compétence des chauffeurs d'autobus et du bon état de marche des véhicules qui rouleront dans la circulation intense à cette époque.

Le sous-comité associé,
(signé) Joseph L. Pagé.
JOSEPH L. PAGÉ.

annexe au rapport
de la
commission d'enquête
sur le
transport scolaire

normes minima
de construction
des
autobus
scolaires

mars 1968

AVANT-PROPOS

Au mois de septembre 1966, le ministère de l'Éducation a constitué un groupe de travail pour étudier le transport scolaire. Ce groupe a terminé son étude en mai 1967, et le ministère de l'éducation en a déposé un exemplaire à la Commission d'enquête.

Le groupe de travail a formé un sous-comité qui avait pour but d'établir des normes minima de construction des véhicules scolaires pour assurer la sécurité des élèves.

Ce sous-comité était composé de quatre représentants de fabricants de carrosseries d'autobus d'écoliers, un fabricant de châssis d'autobus d'écoliers, un spécialiste en entretien mécanique, un directeur du transport d'une commission scolaire régionale, un représentant du ministère des Transports et Communications et trois représentants du ministère de l'éducation.

A la suite de ses travaux, le sous-comité, sous la responsabilité de M. P.-A. Blouin, a produit un cahier de normes minima de construction. Les buts visés étaient de fournir aux fabricants de châssis et de carrosseries des normes minimales de construction d'autobus d'écoliers sécuritaires et, également, de fournir aux commissions scolaires et aux entrepreneurs un outil important lors de l'achat de véhicules scolaires.

Le sous-comité, à partir des « *Minimum Standards for School Buses* » acceptés par la « National Conference on School Transportation » aux États-Unis, a adapté les normes concernant les autobus d'écoliers du type conventionnel aux conditions propres du transport scolaire dans le Québec. Cependant, les normes américaines touchaient aussi d'autres genres de véhicules, tel le genre d'autobus utilisé pour le transport en commun ou utilisé pour le transport des étudiants handicapés, qui ne furent pas étudiés par le sous-comité.

Au départ, il était difficile de ne pas bénéficier de l'expérience des États-Unis qui sont les pionniers en ce domaine depuis la première parution des « *Minimum Standards for School Buses* » en 1939. Devant l'urgence de la situation, il a été préférable de se limiter à la normalisation des seuls autobus d'écoliers conventionnels. Cependant, la Commission d'enquête croit qu'il ne faut pas en rester là. Cette adaptation de normes américaines aux exigences du Québec constitue un jalon de base vers l'élaboration d'un ensemble normatif touchant tous les véhicules affectés au transport des étudiants et parfaitement adaptés aux impératifs de ce transport au Québec.

La Commission d'enquête a jugé nécessaire d'annexer à son rapport le résultat du travail de ce sous-comité. A l'heure actuelle, il n'existe pas encore au Québec de normes officielles qui réglementent avec exactitude la construction et l'équipement des véhicules affectés au transport des écoliers. Dans le but de remédier à la situation présente, la Commission d'enquête a recommandé la mise en application immédiate de ces normes minima de construction des autobus d'écoliers afin que les constructeurs d'autobus d'écoliers, les entrepreneurs et les Commissions scolaires puissent s'y conformer dans les plus brefs délais.

GÉNÉRALITÉS

Objet

La présente brochure se propose d'indiquer les normes minimales de construction, d'exploitation et de sécurité auxquelles devront à l'avenir répondre les autobus d'écoliers de manière à garantir à la population d'âge scolaire qui y a quotidiennement recours, le meilleur service possible, sans qu'on ait à sacrifier le bien-être ou l'économie.

Principes

La nature même du service de transport en commun de personnes et son imputation aux budgets, veulent qu'au moment de l'achat de véhicules, on tienne compte des éléments suivants :

1. — Les impératifs de sécurité, de bien-être et d'économie doivent primer toute autre considération d'ordre personnel, local ou commercial; ce qui implique que :

a) Tout véhicule n'offrant pas les garanties minimales de sécurité ne doit jamais être mis en circulation ou doit en être retiré dès qu'on s'aperçoit qu'il n'y satisfait plus.

b) On devra uniformiser sans délai les normes de construction, de façon à réduire au maximum les frais généraux de production et les prix de revient.

c) Les commandes de construction devraient toujours porter, quand la chose est possible, les mesures et cotes auxquelles le constructeur de la carrosserie ou celui du châssis devront se référer.

d) On éliminera des véhicules scolaires tout ce qui serait luxe et ne concourrait ni au bien-être ni à la sécurité des passagers.

2. — Les besoins locaux donneront nécessairement lieu à des modifications et à des adaptations, mais ces dernières seront autorisées à la condition :

a) De ne pas aller à l'encontre des normes minimales de bien-être et de sécurité recommandées ou agréées par l'Etat.

b) De ne pas accroître outre mesure les frais de construction des véhicules scolaires.

3. — Les commissions scolaires et les transporteurs voudront bien indiquer aux constructeurs leurs besoins précis de façon à accélérer la construction des véhicules et à éviter les reprises et les délais.

4. — Il va de soi qu'on s'attend à ce que les commissions scolaires et les entrepreneurs de transport d'écoliers modernisent leur équipement au fur et à mesure du progrès technique et qu'ils adoptent les inventions et améliorations apportant un accroissement de la sécurité et du bien-être.

5. — Il conviendrait que les transporteurs et les commissions scolaires soient en liaison étroite avec les constructeurs de carrosseries et de châssis de façon à ce que les uns et les autres puissent prendre en temps opportun toutes dispositions utiles.

6. — L'efficacité et le rendement des présentes normes de construction, d'exploitation et d'entretien des véhicules scolaires sont directement liés à l'universalité de leur application sur tout le territoire du Québec.

CARACTÉRISTIQUES

Capacité de l'autobus

L'autobus d'écoliers ne devra en aucun cas comporter plus de onze rangées transversales de 2 banquettes, de façon à ce que l'on ne soit jamais dans la nécessité de modifier l'empattement.

Dans le passé, sous prétexte d'économie et de concurrence on a quelquefois accru l'empattement des véhicules scolaires ce qui a eu pour résultat de les déclasser au titre de la sécurité routière. L'idée d'une pareille modification est à rejeter pour plusieurs raisons :

- elle provoque la torsion et la déformation des longerons,
- elle affaiblit les longerons à la hauteur des soudures, puisque ces dernières ont pour effet d'appauvrir l'acier d'une fraction de son carbone,
- elle invalide du même coup la garantie donnée par le constructeur du châssis,
- elle amoindrit la force et le rendement des organes de transmission, de direction, de suspension et de freinage dans la proportion même où on y fixe une carrosserie à charge utile ou capacité plus grande, et elle rend donc le véhicule impropre au transport d'écoliers sur plusieurs années,
- elle écourte en conséquence la vie du véhicule, étant donné la surcharge constante à laquelle il est soumis,
- elle vient enfin majorer les frais d'entretien, à cause de la fatigue et l'usure accrues de la mécanique.

Il apparaît donc impérieux pour toutes les raisons ci-dessus mentionnées, qu'on mette fin sans tarder à la pratique de modifier l'empattement d'autobus d'écoliers.

Choix de la carrosserie

La carrosserie de type classique (conventionnelle) est la seule qui soit agréée par l'Etat (sauf cas exceptionnels sur lesquels il se réserve de statuer).

L'acheteur doit savoir que la carrosserie et son volume ont leur importance, puisque le type et la longueur du châssis, les matériaux et organes, la disposition des sièges etc., en dépendent en grande partie. Avant de passer commande, l'acheteur aura soin de préciser au constructeur le modèle de carrosserie et la capacité qui lui conviennent le mieux en tenant compte des facteurs suivants :

- sécurité et bien-être,
- facilité d'entretien,
- conditions géographiques,
- disponibilité des pièces de rechange,
- maniabilité et tenue de route,
- champ de vision,
- qualité de la construction,
- économie à l'achat.

Il faut le répéter, ce n'est qu'en tenant compte de tous ces détails que l'entrepreneur de transport pourra assurer aux écoliers le meilleur service à un prix de revient ou d'exploitation raisonnable.

Carrosserie de type classique (conventionnelle)

La carrosserie d'autobus d'écoliers dite de type classique est celle dans laquelle le moteur, semblable à ceux dont sont généralement équipés les camions les plus ordinaires, se trouve placé à l'extérieur du compartiment des voyageurs, à l'avant du poste de conduite et sous capot.

C'est un véhicule d'exploitation avantageuse, car son prix d'achat est de beaucoup inférieur à celui des autres catégories d'autobus, son entretien et ses réparations peuvent être réalisés par tous les garages et stations-service disposant d'une équipe de mécaniciens et, enfin, les pièces de rechange sont faciles à obtenir.

L'autobus d'écoliers roule sur les grandes routes, franchit des voies ferrées, traverse des villes où la circulation est très intense ou dangereuse et fonctionne souvent dans de très pénibles conditions de route engendrées par les accidents de terrain et la rigueur du climat nordique. Sa construction devra, dès lors, répondre à ces particularités de façon à offrir aux usagers le maximum de protection.

L'autobus doit pouvoir supporter le roulis et le tangage sur des milliers de milles. S'il est ainsi soumis à de durs usages, une bonne structure et une bonne suspension signifieront moins d'entretien et moins de réparation et la vie du véhicule en sera prolongée d'autant.

En comparant les différents types de structures ou charpentes, l'acheteur peut noter que le poids brut du véhicule et le calibre de l'acier utilisé dans sa construction ne sont pas des critères infaillibles de sa force, de sa durée et de sa résistance réelle à l'usure. La raison en est que la technique moderne a su tirer de l'acier son maximum de rendement et d'efficacité. Allégé d'un énorme poids mort, un véhicule offrira à l'entrepreneur de transport en commun un meilleur rendement à l'unité (milles par gallon), un freinage plus efficace et se comportera beaucoup mieux sur la route.

A titre purement indicatif, voici quelques points dont il convient de tenir compte dans l'appréciation d'une carrosserie d'autobus :

— Les longerons sont-ils matricés de façon à offrir le maximum de résistance?

— Les renforts de la charpente sont-ils placés et disposés de façon à offrir la maximum de résistance aux chocs?

— L'acier de charpente est-il d'excellente qualité commerciale?

— La carrosserie satisfait-elle aux normes minimales établies par la province de Québec en ce qui a trait aux autobus d'écoliers?

Avant d'acheter un autobus de type classique, il pourrait être avantageux et sage pour l'entrepreneur de transport d'écoliers de connaître les parties constituantes du cadre des différents modèles de carrosseries et de faire entre elles les comparaisons suivantes:

a) *Plancher*

La plupart des constructeurs utilisent dans la réalisation du plancher de l'autobus des tôles d'acier de même épaisseur et des contre-plaques d'égale force ; mais les planchers peuvent révéler des variations appréciables de résistance (aux chocs et aux perforations) selon la hauteur, la largeur, le profilé et la teneur de l'acier des supports, des poutres et soles principales et intermédiaires et la distance qui les sépare les unes des autres.

b) *Murs et toit*

Il est particulièrement important de connaître le genre d'armature des murs et du toit car, dans l'éventualité d'un capotement, les murs et le toit auraient à supporter le poids total du véhicule. La nature et l'assemblage des pièces de structure des murs et du toit contribueraient à réduire les perforations et les enfoncements au moment d'une collision et d'un capotement.

c) *Arrière*

Les statistiques révèlent que dans un grand nombre de collisions impliquant des autobus écoliers, l'impact vient de l'arrière. A l'achat, le transporteur voudra bien s'assurer que le constructeur a pris soin d'incorporer dans la structure arrière de l'autobus des éléments suffisants de protection et de résistance aux chocs, tels par exemple des renforts de structure et d'angle.

d) *Corrosion*

La lutte contre la corrosion du métal des véhicules a fait beaucoup de progrès ces dernières années grâce aux inlassables travaux de recherche et de laboratoire de l'industrie chimique, dans l'industrie métallurgique

et de l'industrie automobile elle-même. On estime qu'un enduit protecteur de bonne qualité prolonge d'un bon tiers en moyenne la vie d'un véhicule, et entraîne une économie considérable de frais d'entretien et d'exploitation en éliminant le remplacement des pièces les plus exposées à la rouille et la nécessité de faire repeindre le véhicule. Le revêtement antirouille constitue, en outre, un appoint non négligeable de sécurité en prévenant la corrosion des longerons et du soubassement de l'autobus aux points les plus exposés: joints, soudures et assemblages.

e) *Portières*

Les autobus de transport d'écoliers offrent trois modèles de portières ou portes d'entrée:

à un battant,

à deux battants,

accordéon avec charnières centrales,

Toutefois, étant donné la rigueur du climat québécois et l'amoncellement des neiges aux abords des routes et chemins, les entrepreneurs de transport d'écoliers et les propriétaires de flottes d'autobus scolaires voudront plutôt opter pour les portières accordéon qui se replient vers l'intérieur et sont conçues et réalisées de façon à empêcher la neige d'encombrer les marches d'entrée au moment de la fermeture.

f) *Chauffage et dégivrage*

Les systèmes de chauffage et de dégivrage de l'autobus d'écoliers doivent être parfaitement adaptés aux conditions de climat de la région où le véhicule est appelé à rouler.

Le climat québécois étant très rude et souvent très humide, le constructeur voudra apporter une attention toute spéciale à l'efficacité et à la qualité d'un équipement qui contribue tout autant au bien-être qu'à la sécurité des passagers. Car, pour ne citer qu'un exemple entre cent, disons qu'un pare-brise givré peut être la cause d'une tragédie routière.

Les grandes améliorations apportées depuis quelques années aux systèmes de chauffage et de dégivrage des véhicules automobiles ne doivent jamais nous faire perdre de vue que le rendement des appareils reste quand même fonction du refroidissement du moteur et qu'un moteur donné, quel que soit le jour et quel que soit le volume intérieur de la carrosserie, produira la même quantité de chaleur de sorte qu'un bon système de chauffage devrait pouvoir répartir uniformément la chaleur dans tout le véhicule et maintenir la température constante. De plus, un bon système de chauffage devrait aussi produire la quantité de chaleur nécessaire pour garder le pare-brise, les marches d'entrée et les baies vitrées des portières libres de buée, de neige ou de glace.

Le constructeur de la carrosserie aura besoin d'incorporer à la charpente un nombre suffisant de chaufferettes. Si des chaufferettes d'appoint doivent être disposées sous les banquettes, il veillera à ce qu'elles soient dans les parties du véhicule où le froid se fait plus sentir. Dans certains cas, la carrosserie pourra comporter une bouche d'air chaud à l'avant droit du véhicule, pour fondre la neige et la glace des marches d'entrée, dégivrer les baies vitrées de la porte d'entrée, ainsi que la partie droite du pare-brise. Le dégivrage intégral des faces intérieures et extérieures du pare-brise est assurément toujours nécessaire pour d'évidentes raisons de visibilité et de sécurité, mais il appartiendra à l'acheteur de voir à ce que le manufacturier équipe en conséquence l'autobus d'éventails ou de ventilateurs plus puissants.

L'acheteur pourra toujours conclure à l'excellence des systèmes de chauffage d'un autobus:

- si la quantité de chaleur produite est suffisante,
- si cette chaleur est uniformément répartie dans tout le compartiment des voyageurs,
- si les moteurs des chaufferettes sont facilement accessibles pour des fins d'entretien.

g) *Banquettes*

Les sièges constituent la partie la plus dispendieuse de l'équipement d'un autobus, non seulement à cause de leur prix de revient mais surtout à cause de leur entretien. Un siège n'a que la force de sa partie la plus faible, que ce soit le cadre, le dossier ou le rembourrage.

Une attention particulière devra donc être apportée aux parties suivantes:

— Cadre:

Il doit résister à la charge, à la torsion et à la rupture.

— Rembourrage:

L'acheteur a toujours le droit d'exiger du manufacturier le matériau, le poids et l'épaisseur du rembourrage de son choix de même que ceux du revêtement, compte tenu des normes.

— Dossier:

L'arrière du dossier sera constitué d'un matériau comme la tôle d'acier ou d'aluminium.

— Intervalle:

L'intervalle entre les sièges ou les banquettes ne devra jamais être inférieur aux normes établies.

— Siège du chauffeur:

Cette pièce d'équipement est très importante. Il faudra s'assurer qu'il est doté d'un dispositif de réglage vertical et horizontal, qu'il est conçu de

manière à pouvoir y adapter une ceinture de sécurité, qu'il offre au conducteur un champ de vision normal et qu'il est confortable.

h) *Circuits électriques*

Les circuits électriques de l'autobus doivent transmettre sans danger le courant nécessaire pour alimenter les chaufferettes, les dégivreurs, l'éclairage et les signaux lumineux. Ils doivent être installés de façon à ce qu'une panne puisse être facilement localisée et réparée.

Dans les autobus de transport d'écoliers, la majeure partie des circuits électriques est dissimulée dans les parois ou sous les moulures et garnitures. Au moment de passer commande, le transporteur devrait s'informer de la qualité des circuits électriques du ou des autobus qu'il désire acheter et serait bien avisé de demander à voir des échantillons et de s'assurer que :

- tous les fils électriques sont parfaitement isolés et sous canalisations,
- les canalisations sont suffisamment protégées contre la corrosion, la poussière, le sel (de route) et l'humidité.
- les fils peuvent supporter, sans perte de voltage, le courant électrique requis par les appareils,
- chaque circuit a son propre dispositif de sûreté lequel doit être d'accès facile pour le chauffeur,
- chacun des circuits correspond, au tableau de commande des interrupteurs, à une couleur différente,
- le tableau de commande des circuits électriques est placé à la portée du chauffeur,
- le tableau de commande des circuits électriques est bien éclairé.

NORMES MINIMA DE CONSTRUCTION DE LA CARROSSERIE

Assemblage

La carrosserie doit être solidement fixée au cadre du châssis de façon à prévenir tout glissement, déplacement de la caisse ou dislocation de l'assemblage, même dans les pires conditions de route et d'usage du véhicule.

La dernière traverse de la charpente arrière de la caisse devra toujours reposer parfaitement sur le cadre du châssis ; les longerons devront donc nécessairement avoir une longueur suffisante pour servir de support intégral à la caisse et à son porte-à-faux.

Le panneau avant de la carrosserie et l'auvent seront assemblés et scellés de manière à empêcher toute infiltration d'eau, de poussière ou de vapeurs (fumée) sous l'auvent ou le capot du moteur.

Le conducteur de la carrosserie aura soin de placer un bande de matériau isolant d'approximativement $\frac{1}{4}$ de pouce d'épaisseur à tous les points de contact de la caisse et du châssis, et il assujettira le tampon solidement à l'un ou à l'autre, de manière que le matériau ne se détache ou ne se déplace sous l'action répétée des servitudes de la route. L'isolant devra avoir au moins la qualité des flancs de pneus d'automobiles.

Banquettes

1. — Toutes les banquettes doivent avoir une profondeur minimale de 14 pouces.

2. — Les banquettes disposées de part et d'autre de l'allée pourront être agencées comme suit:

— Deux banquettes de 39 pouces;

— Une banquette de 45 pouces et une autre de 30 pouces sous réserve que cette dernière soit placée du côté droit du véhicule.

En aucun cas, il ne devra y avoir plus de 6 écoliers assis de front.

3. — Toutes les banquettes doivent être orientées sur l'avant et être solidement fixées à la partie ou aux parties du véhicule qui lui sert ou servent de point d'appui.

4. — Les sièges portatifs ou les strapontins sont interdits dans les autobus d'écoliers.

5. — La première banquette de droite doit être placée de façon à ne pas gêner la vue du chauffeur et, dans tous les cas, elle ne devra jamais dépasser la limite arrière de sa cabine.

6. — L'espace minimal entre les banquettes doit être de 27 pouces et il se mesure à hauteur du siège proprement dit et de centre en centre. L'espace entre la première banquette de gauche et le dossier du siège du conducteur doit être d'au moins 24 pouces, quand le siège se trouve dans la position la plus reculée.

7. — Les coussins de banquettes peuvent être à ressorts, de caoutchouc-mousse, de polyuréthane ou de tout autre matériau similaire. Le coussin à ressorts, ne devra pas en compter moins de 21, et le rembourrage pourra alors être fait de coton, de bourre caoutchoutée, de caoutchouc-mousse ou de matériaux similaires. Le rembourrage de coton ou de matériau similaire devra avoir au moins 2 pouces d'épaisseur, sauf sur les bords du coussin afin de ménager une courbe convenable. Le rembourrage des coussins à ressorts au caoutchouc-mousse, au caoutchouc spongieux, à la bourre caoutchoutée ou à toute autre garniture similaire, exige l'utilisation d'un matériau d'au moins 1 pouce d'épaisseur, sauf sur les bords. Si l'on utilise pour la confection de coussins sans ressort du caoutchouc-mousse ou tout autre garniture similaire, le rembourrage devra avoir une épaisseur d'au moins 5 pouces et sa déformation ne devra pas dépasser 80 p. 100 lorsqu'il est soumis à une pression de 345 livres (dans le cas d'une banquette de 39 pouces). De même si le rembourrage du dossier est fait de l'un ou de l'autre des mêmes matériaux, la déformation ne devra même pas dépasser 80 p. 100, lorsque le dossier est soumis à une pression de 300 livres. Le revêtement du siège et du dossier doit être de simili-cuir dont le poids minimal sera de 30 onces pour la banquette sans ressort et de 40 onces dans le cas contraire. La toile de base du simili-cuir devra être de tissu croisé ou de treillis (drill ou twill). Le rembourrage et le revêtement des sièges seront faits de matériaux qui ne s'enflammeront pas brusquement ou n'exploseront pas au contact d'une étincelle ou d'une flamme nue. Le revêtement du dossier et du siège ne devra présenter aucune couture sur les grandes surfaces.

8. — L'espace minimum entre le volant et le dossier du siège du chauffeur doit être de 11 pouces. Le centre du siège et le centre du volant doivent être sur la même ligne d'axe. Le siège du chauffeur doit être solidement fixé en permanence au plancher et être doté d'un dispositif de réglage vertical et horizontal d'une portée minimale de 3 pouces.

9. — Il doit y avoir une hauteur libre d'au moins 36 pouces au-dessus de chacune des banquettes en mesurant à partir du milieu du siège proprement dit à pas plus de 7 pouces de la paroi du véhicule.

10. — Les dossiers des banquettes de dimensions semblables doivent tous avoir la même garde au sol et la même inclinaison par rapport au plancher.

11. — Si les banquettes sont munies de poignées, celles-ci ne devront pas faire saillie mais seront encastrées (évidées ou non).

Canalisation électrique

1. — Toute la canalisation d'électricité des autobus d'écoliers doit être conforme aux normes établies par « Society of Automotive Engineers. »¹

2. — Le système électrique de l'autobus d'écoliers devra comprendre au moins 9 circuits indépendants d'alimentation:

- Phares, feux arrière, freins et éclairage du tableau de bord.
- Feux de gabarit et d'identité.
- Appareils d'éclairage du plafond de l'entrée.
- Démarreur.
- Allumage du moteur et signal de la sortie de secours.
- Signaux de direction.
- Feux clignotants (7 pouces de diamètre).
- Avertisseur ou klaxon.
- Système de chauffage.

3. — Chacun de ces circuits peut lui-même se diviser en circuits indépendants.

4. — Si la commande des essuie-glaces est électrique, elle devra aussi être alimentée par un circuit indépendant.

5. — Chacun des circuits de la carrosserie devra correspondre à une couleur différente. Un diagramme de ces circuits sera placé à un endroit accessible à l'intérieur de la carrosserie.

6. — Chacun des circuits, à l'exception de ceux qui alimentent l'allumage du moteur et le démarreur, devra posséder son propre dispositif de protection.

7. — Tous les fils électriques incorporés à la carrosserie devront être recouverts d'une gaine protectrice et isolante de manière à les protéger des avaries et à éliminer les risques d'incendie par court-circuit. Quand un fil électrique traversera une pièce quelconque du bâti de la caisse, on verra à l'envelopper d'une gaine supplémentaire de nature appropriée à celle de la pièce qu'il traverse.

8. — Tous les fils électriques exposés doivent être solidement fixés par crampons, à intervalles de 24 pouces au plus, sur les éléments le long desquels ils courent. Tous les raccordements de fils électriques doivent être faits par soudure ou par l'emploi de raccords convenables.

Ceinture de sécurité

Une ceinture de sécurité devra être fixée au plancher pour l'usage du chauffeur. Cette ceinture et son ancrage seront conformes à la norme C.G.S.B. 97-GP-1.²

1. Society of Automotive Engineers, 485 Lexington Avenue, New York, New York 10017.
2. Commission des normes du Gouvernement canadien, Ministère de la production et défense, Ottawa.

Chauffage

1. — Le chauffage du véhicule est obtenu par un système à eau chaude ou par tout autre système offrant toutes garanties de sécurité.

2. — L'air extérieur passera d'abord dans le corps de la chaufferette principale, puis sera dirigé vers les canalisations du système de dégivrage et vers les ventilateurs qui souffleront l'air chaud dans le véhicule.

3. — Pour les véhicules d'une capacité de 6 rangées de banquettes transversales et plus, une chaufferette d'appoint (sous les sièges) installée à l'arrière de l'autobus, aspirera l'air du compartiment intérieur et le réchauffera pour ensuite le diffuser dans cette partie du véhicule. Une deuxième chaufferette d'appoint sera installée (sous les sièges) pour les véhicules d'une capacité de 10 rangées de banquettes transversales et plus.

4. — Les organes du système de chauffage doivent être installés et disposés de façon à pouvoir s'entretenir et se réparer facilement.

5. — Les dégivreurs doivent être dotés de bouches d'air chaud indépendantes afin de maintenir la surface entière du pare-brise et celle de la fenêtre à gauche du poste de conduite libres de buée ou de givre.

6. — Une bouche d'air chaud doit être placée près de l'entrée de façon à fondre la neige ou la glace qui pourrait s'accumuler ou se déposer sur les marches.

7. — Le système de chauffage de l'autobus doit prévoir un dispositif capable de garder les baies vitrées de la portière ou porte d'entrée libre de buée, de givre ou de glace.

8. — La température du véhicule doit pouvoir être maintenue à 50 F. lorsque la température extérieure est de 0 F. Dans les régions excessivement froides, les transporteurs devront prévoir l'installation de chaufferettes d'appoint ou supplémentaires, ou l'accroissement de puissance des chaufferettes en place.

9. — Capacité minimale des chaufferettes:

— Chaufferette principale: 75,000 B. T. U.

— Chaufferette auxiliaire avant: 50,000 B. T. U.

— Chaufferette d'appoint: 40,000 B. T. U.

La capacité minimale en B. T. U. doit être indiquée sur l'appareil par le fabricant de la chaufferette.

Coffre à outils

L'autobus d'écoliers doit être muni d'un coffre de métal suffisamment robuste et spacieux où l'on rangera les outils auxquels le conducteur pourra avoir accès en cas de nécessité. Le coffre peut être placé à l'extérieur ou à l'intérieur du véhicule. Dans ce dernier cas, il devra être solidement fixé au plancher et ne jamais gêner les mouvements des voyageurs.

Construction

1. — La carrosserie de l'autobus d'écoliers doit toujours être faite d'acier de bonne qualité commerciale, d'un autre métal ou encore d'un matériau couramment utilisé dans la construction automobile et présentant un coefficient de force et de résistance aux chocs au moins égal à celui de l'acier. Il va sans dire que le ou les matériaux non métalliques utilisés dans la fabrication devront être incombustibles et porter la garantie du fabricant de la carrosserie.

2. — La caisse de l'autobus doit être construite de façon à empêcher les infiltrations de poussière et d'eau.

3. — La charpente de l'autobus doit pouvoir supporter le poids total en charge (« Entire weight or fully loaded vehicle ») du véhicule, si ce dernier venait à verser ou à capoter. La carrosserie elle-même (parois et toiture) doit être assez solide et rigide pour résister aux chocs et aux perforations et satisfaire à l'essai de rupture et d'inertie mis au point par la « Society of Automotive Engineers » et connu sous le nom de « Static Load Test Code for School Bus Body Structures » .

Un certificat d'essai de rupture et d'inertie devra être convenablement affiché à l'intérieur de l'autobus par le constructeur de la carrosserie.

4. — Le plancher de l'autobus doit être fait de tôle (s) d'acier de bonne qualité de calibre 14 ou de tout autre matériau couramment utilisé dans la construction automobile et présentant un coefficient de force et de résistance au moins égal à celui de la tôle d'acier, et recouvert d'un contre-plaqué de ½ pouce d'épaisseur fixé en permanence. Le plancher doit être tout d'une venue et ne présenter d'autres irrégularités que celles du passage des roues et de la plate-forme du poste de conduite.

5. — L'armature du toit de l'autobus doit être la plus résistante possible pour d'évidentes raisons de sécurité et de bien-être. Le constructeur verra, en conséquence, à assujettir les arceaux de soutien à deux barres (Roof strainer) ou plus, de façon à régulariser les intervalles entre les arceaux et à assurer une plus grande rigidité au sommet de la caisse. Ces barres de renfort (posées de part et d'autre de l'axe longitudinal du toit) iront depuis l'encadrement du pare-brise jusqu'au cadre de la structure arrière de la caisse. Elles peuvent être d'une seule pièce ou sectionnées et fixées entre les arceaux. En tous les points de contact des arceaux avec ces barres et avec toutes les autres pièces de l'armature de la caisse (toit et parois), on aura soin de pratiquer un assemblage par rivetage, boulonnage de sécurité ou soudure.

6. — L'essai prévu au paragraphe 3 ci-dessus permettra de conclure à la solidité et à la rigidité de la construction, s'il n'est noté après cet essai ;

— ni rupture ni dislocation aux points de contact des arceaux et des barres;

— aucune différence appréciable de flexion entre les barres ou arceaux adjacents;

— aucune torsion, cisaillement, gauchissement ou déformation appréciables des barres de renfort (« vue de coupe »).

Dégivreur

Le dégivreur devra être assez puissant pour garder le pare-brise, la fenêtre (latérale gauche) du conducteur et les baies vitrées de la porte d'entrée libres de buée, de givre, de glace ou de neige. Cette exigence nécessite l'addition d'une chaufferette auxiliaire installée par le fabricant.

Eclairage et signaux lumineux

L'éclairage et la signalisation lumineuse d'un autobus d'écoliers doivent être en tous points conformes aux normes prévues par le Code de la route du Québec³.

Chaque feu clignotant doit obligatoirement être encerclé d'une couronne de couleur noire d'environ 3 pouces et muni d'un abat-jour approprié.

Enduit protecteur

Le soubassement de la carrosserie doit être recouvert d'un enduit protecteur incombustible, à base de goudron, de caoutchouc ou de toute autre substance ignifuge. La couche doit être appliquée au pistolet pneumatique de façon à rendre la caisse étanche et à prévenir l'oxydation de l'infrastructure métallique.

Essuie-glaces

L'autobus d'écoliers doit être doté de deux essuie-glaces à système autonome, à commande électrique, pneumatique et à vitesses variables.

Etriers

On verra à fixer de part et d'autre de la caisse, à la partie avant du compartiment, des étriers pour faciliter l'entretien et le nettoyage du pare-brise.

Hauteur libre intérieure

La hauteur libre sous plafond doit être d'au moins 71 pouces à calculer en chacun des points de l'axe longitudinal, du niveau du plancher à l'intrados (plafond) et du premier arceau avant de la voûte au dernier arceau arrière.

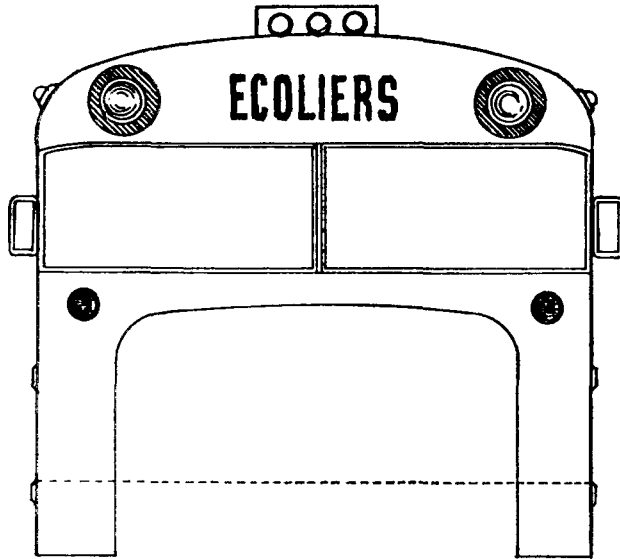
Intérieur du véhicule

Pour la sécurité des passagers, le compartiment ne devra pas comporter de saillies autres que celles qui sont inévitables dans une construction de ce genre de véhicule. Il va sans dire que plafond et parois devront recevoir une finition normale.

Les parties du plafond, situées au-dessus de l'allée centrale, du passage d'entrée et de la sortie de secours, devront être absolument libres de toute saillie.

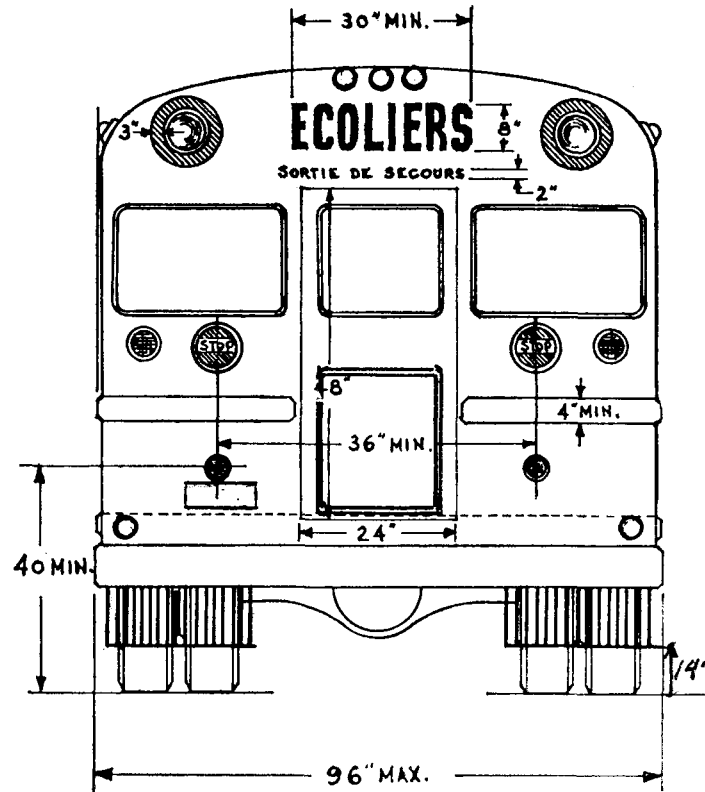
3. En vente chez l'Imprimeur de la Reine, Hôtel du gouvernement, Québec.

FIGURE I



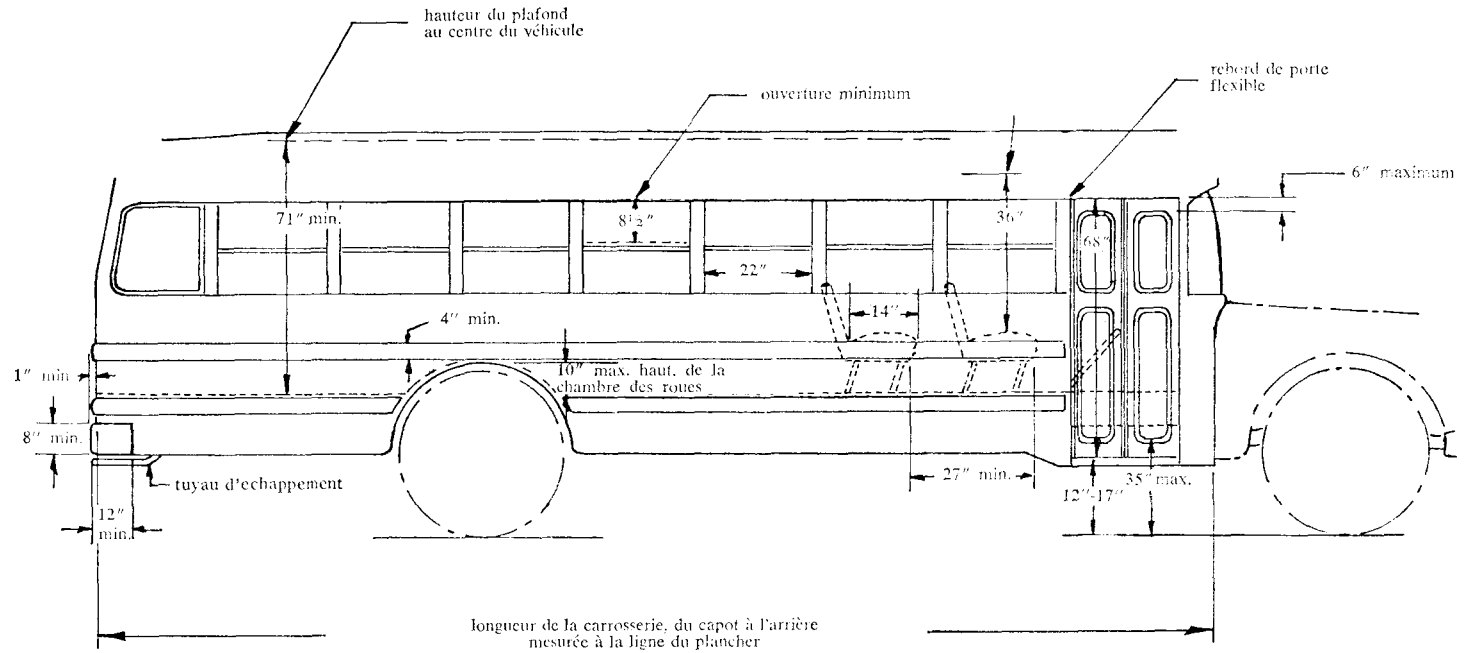
ÉLÉVATION AVANT

FIGURE II



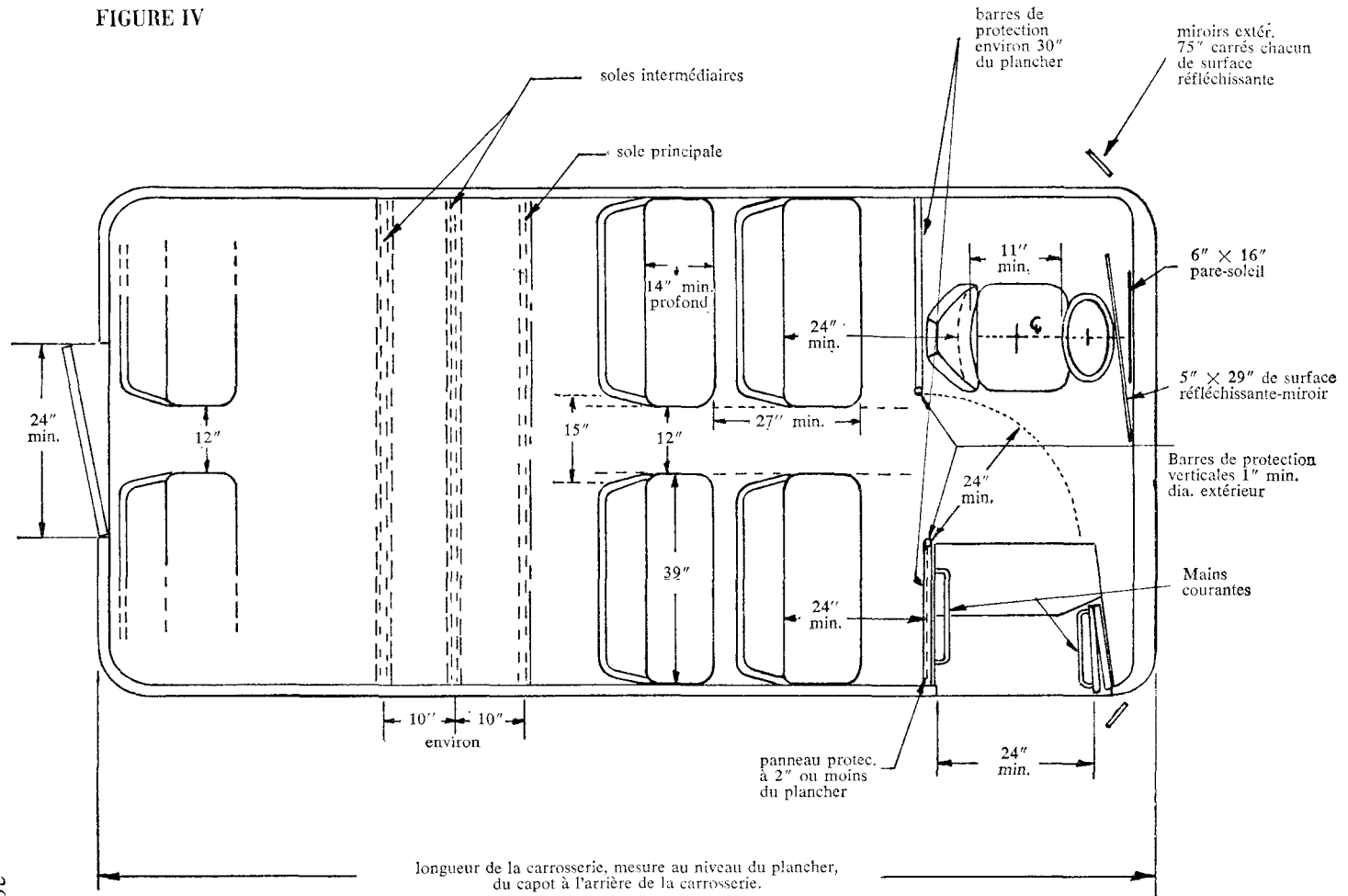
ÉLÉVATION ARRIÈRE

FIGURE III



ÉLÉVATION DE CÔTÉ

FIGURE IV



301

PLAN

Isolation

1. — Le plafond et les parois devront être isolés et insonorisés avec un matériau convenable de façon à réduire au minimum l'action du froid, des bruits et des vibrations.
2. — L'isolant ou les isolants devront être incombustibles.
3. — L'isolation thermique et acoustique devra être réalisée avec un matériau possédant au moins les mêmes propriétés que la laine de verre en plaque de un pouce d'épaisseur.
4. — L'isolant doit être fixé à la charpente du plafond et des parois de façon à ne pas s'affaisser ou se détacher.

Largeur du véhicule

La largeur hors tout de l'autobus d'écoliers ne doit pas dépasser 96 pouces, à l'exclusion des rétroviseurs latéraux.

Lave-glace

Cet appareil doit être conforme aux recommandations du manufacturier de carrosseries.

Lisses extérieures de protection

1. — Le conducteur aura soin de poser sur le pourtour du véhicule deux lisses de protection horizontales et parallèles, l'une approximativement à hauteur de banquettes, l'autre au niveau du plancher. La première encerclera la carrosserie de la porte d'entrée jusqu'à la limite avant gauche de la carrosserie, sauf pour ce qui est de l'ouverture de la sortie de secours ; la seconde sera fixée sur les flancs sauf vis-à-vis les passages de roues arrière.
2. — Ces lisses de protection doivent :
 - être d'acier profilé, ondulé ou triangulaire de jauge 16 et mesurer 4 pouces de largeur au moins ;
 - être fixées à chacun des montants de la caisse ;
 - être posées sur la carrosserie elle-même ou directement sur les montants.
 - être maintenues en place par rivetage, boulonnage ou soudure. Aucun autre mode de fixation n'est accepté.

Longueur du véhicule

La longueur hors tout de l'autobus ne doit pas dépasser 35 pieds.

Marches d'entrée

1. — Le marche-pied d'entrée pourra comporter deux ou trois gradins à la condition qu'ils soient tous de hauteur sensiblement égale.
2. — La première marche ne devra pas être à moins de 12 pouces ou à plus de 17 pouces du sol (lorsque le véhicule est vide). Comme il est exigé que le

plancher soit recouvert d'un contre-plaqué, il est évident que la hauteur de la marche palière ou supérieure pourra varier de l'épaisseur même du panneau de contre-plaqué.

3. — Le marche-pied devra être intérieur de façon qu'il ne s'y accumule ni neige, ni glace.

4. — Le marche-pied ne devra jamais excéder l'aplomb latéral du véhicule.

5. — Pour la commodité des écoliers, on placera une main courante d'une longueur minimale de 10 pouces dans le passage d'entrée.

6. — Les marches devront être antidérapantes.

Pare-brise et fenêtres

1. — Tout le vitrage de l'autobus d'écoliers (pare-brise, fenêtres et baies de portes) doit être fait de verre de sécurité agréé, anti-distorsion et monté de telle façon que la marque d'approbation du fabricant soit bien apparente.

2. — En plus des qualités ci-haut mentionnées, le pare-brise doit être suffisamment large pour permettre au chauffeur de voir distinctement la chaussée et ses bornes et assez incliné pour réduire l'éblouissement. Les montants latéraux du pare-brise devront avoir des dimensions telles qu'ils obstrueront au minimum la vue du chauffeur.

3. — Chacune des grandes fenêtres latérales de l'autobus doit pouvoir servir d'issue de secours ; elles devront donc être constituées de deux panneaux de sécurité. Le panneau supérieur devra offrir une ouverture d'au moins 8 1/2 x 22 pouces.

4. — Les fenêtres éjectables et coulissantes sont cependant autorisées.

5. — Toutes les arêtes vives des vitres doivent être recouvertes.

Pare-chocs arrière

1. — Le pare-chocs arrière fait partie intégrante de la carrosserie : son installation est donc à la charge du constructeur de cette dernière.

2. — Il est constitué d'acier embouti et profilé en U ou ayant une forme de résistance équivalente et il doit avoir au moins 3/16 de pouce d'épaisseur et 8 pouces de hauteur.

3. — Il doit être solidement fixé au châssis tout en étant amovible.

4. — Le pare-chocs arrière doit être étayé et armé de façon qu'il offre le maximum d'amortissement aux coups venant de l'arrière ou du côté.

5. — Le pare-chocs arrière doit être ancré aussi près que possible de la carrosserie de façon que personne ne puisse y prendre place ou s'y agripper.

6. — Le pare-chocs arrière doit envelopper les coins arrière de l'autobus et se prolonger d'au moins 12 pouces sur les côtés, à mesurer au niveau du plancher à partir de l'aplomb arrière de la carrosserie.

7. — Le pare-chocs arrière doit faire saillie d'au moins un pouce sur le plan du panneau arrière, au niveau du plancher.

Pare-soleil

Un pare-soleil opaque et réglable, de dimensions minimales de 6 à 16 pouces, doit être installé au-dessus du pare-brise vis-à-vis le siège du chauffeur.

Passages

1. — Tous les passages, y compris la voie d'accès à la sortie de secours, ne devront jamais mesurer moins de 12 pouces de largeur.

2. — L'allée centrale devra cependant présenter un dégagement de 15 pouces à la hauteur du bord supérieur des dossiers des banquettes.

Passage des roues

1. — Les passages des roues doivent offrir un dégagement suffisant pour permettre l'entretien et le remplacement facile des pneus ou des roues.

2. — Les caissons de passages de roues doivent être assez rigides pour supporter le poids des banquettes et des voyageurs et fixés au plancher du véhicule par assemblage tout à fait étanche.

3. — Lesdits caissons ne devront pas surplomber le niveau du plancher de plus de 10 pouces.

4. — Le passage des roues arrière doit offrir un dégagement suffisant pour loger des roues jumelées munies de chaînes antidérapantes.

Peinture

La caisse de l'autobus d'écoliers, le capot du moteur et les garde-boue doivent être peints en émail jaune de chrome normalisé⁴.

Le pare-chocs arrière, les lisses de protection et les inscriptions doivent être peints en émail noir normalisé.⁴

Plancher

1. — L'infrastructure du plancher devra compter autant de solives qu'il y a de montants latéraux et chaque solive sera flanquée de 2 soliveaux placés à approximativement 10 pouces centre en centre.

4. L'émail noir et l'émail jaune de chrome (School bus schrome) sont des couleurs normalisées qui correspondent aux nos 512-101 et 505-111 de la norme I.G.P. 12C de la Commission canadienne de normalisation, Ministère de la Défense, Ottawa 4, Ontario.

Solives et soliveaux doivent être de même auteur sans toutefois dépasser 3 pouces. Solives et soliveaux doivent courir de mur à mur, sauf aux endroits où la présence des montants rend la chose impossible.

L'acier des solives doit être au moins de calibre 10 et celui des soliveaux de calibre 16 au moins, ou l'épaisseur moyenne de l'acier des solives et des soliveaux ne devra être inférieure à 14. Chaque solive et soliveau doit être rivé ou soudé en permanence au plancher.

2. — Les assemblages des montants et des solives devront être réalisés de façon à répartir uniformément le poids des flancs de la carrosserie sur les solives du plancher. L'essai technique prévu au paragraphe 3 ci-dessus permettra de conclure à la solidité et à la rigidité de la charpente du plancher, s'il n'est noté après cet essai :

- ni rupture, ni dislocation aux points de contact;
- aucun écart appréciable de flexion entre les solives adjacentes;
- aucune torsion, cisaillement, gauchissement ou déformation des solives.

3. — Toutes les ouvertures que le constructeur de la carrosserie aurait pu pratiquer dans le plancher ou dans l'écran coupe-feu du tablier devront être refermées et scellées.

Porte d'entrée

1. — La portière doit être actionnée à main ou télécommandée du poste de conduite. Le mécanisme doit être construit de façon à être actionné facilement tout en prévenant une ouverture accidentelle de la porte.

Si le mécanisme en question est une tige d'acier articulée, le chauffeur devra toujours pouvoir la manoeuvrer sans risquer de se blesser aux mains.

2. — La porte d'entrée de l'autobus doit être placée à l'avant droit du véhicule, dans le champ de vision du chauffeur.

3. — L'entrée devra mesurer au moins 68 x 24 pouces lorsque la porte est ouverte.

4. — La porte d'entrée doit être pliante à deux battants (genre accordéon avec charnière centrale) et s'ouvrir sur l'intérieur. Les baies vitrées des battants ou vantaux doivent être de verre de sécurité agréé. Lorsque le véhicule est vide, le bord inférieur de la baie vitrée du bas de la portière ne doit pas être à plus de 35 pouces du sol.

5. — Les arêtes de vantaux doivent être recouverts (bordés) d'un matériau souple ou spongieux, afin d'éviter que les écoliers ne s'y blessent.

Poteaux et barres d'appui

1. — Le constructeur de la carrosserie aura soin de placer, du plancher au plafond, une tige verticale d'appui à l'arrière droit de la plate-forme du poste

de conduite, sans qu'elle puisse nuire au réglage du siège du chauffeur ni encombrer le couloir qui ne devra jamais avoir moins de 12 pouces à cet endroit. Cette tige sera reliée à la paroi gauche du véhicule par une barre horizontale posée à environ 30 pouces du plancher et cependant, assez loin du siège du chauffeur pour ne pas en gêner le réglage.

2. — Une autre tige verticale d'appui sera dressée à gauche de la marche palière, mais de façon à ménager un passage d'entrée d'au moins 24 pouces, et reliée à la paroi de droite du véhicule par une barre horizontale posée à environ 30 pouces du plancher.

3. — Ces dernières serviront de bordure au panneau protecteur de la première banquette, panneau qui devra toutefois s'arrêter à 1 ou 2 pouces du plancher.

4. — Il devra dans tous les cas y avoir un espace de 24 pouces entre le panneau protecteur et le dossier de la première banquette au niveau du siège.

5. — Les tiges verticales d'appui et les barres horizontales devront être faites de tubes d'acier d'au moins 1 pouce de diamètre habillés d'un matériau inoxydable.

Renforts d'angles arrière

La structure de la moitié inférieure du panneau arrière de l'autobus, c'est-à-dire la partie située entre le bas de la fenêtre et la ligne du plancher et allant des jambages de la porte de secours à chacun des derniers montants de l'armature latérale, devra être composée d'au moins 3 « jambes de force » horizontales ou verticales, de façon à pourvoir la partie arrière du véhicule d'une résistance au moins égale à celle des parois ou flancs. Il va de soi que ces renforts devront être solidement boulonnés, rivés ou soudés aux extrémités.

Renforts de flancs

1. — On réalisera la rigidité des parois du véhicule et, du même coup, on accroîtra leur résistance aux chocs et aux perforations lors de collisions par l'adjonction d'au moins une lisse d'acier profilé de calibre 16 et de 3 pouces de largeur qui servira à relier entre eux les montants et à laquelle ces derniers seront assujettis par rivetage, boulonnage ou soudure.

2. — La ou les lisse (s) de renfort encerclera la carrosserie à une hauteur comprise entre l'allège ou partie inférieure des fenêtres et le bord inférieur du coussin des banquettes, exception faite de l'ouverture des portières et du panneau AV de la carrosserie.

3. — Ces renforts prennent la forme :

- d'entretoise maintenant les montants en position invariable ;
- de poutrelles profilées fixées à chacun des montants sous la tôle des parois ;
- de poutrelles profilées placées à l'extérieur sur la tôle, ou la forme combinée de l'un ou de l'autre mode de montage.

4. — Le genre de renfort utilisé sera accepté à la condition que dans un cas comme dans l'autre, l'uniformité de la contrainte (stress) soit la même pour tous les montants et que le mode de fixation utilisé ne vienne pas affaiblir les lisses de renfort.

5. — Ce ou ces renforts de flanc peuvent se confondre avec l'une ou l'autre des lisses de protection réglementaires, à la condition qu'elle fournisse la même résistance qu'une lisse de protection. Il est interdit de superposer les renforts de flanc et l'une ou l'autre des « lisses de protection ».

Rétroviseurs

1. — La surface réfléchissante du rétroviseur intérieur doit être au moins de 5 x 29 pouces, de manière que le conducteur puisse avoir vue constante sur les passagers et sur la route. Si le miroir rétroviseur n'est pas monté sur métal, il devra être de verre de sécurité, laminé et non teinté, arrondi aux angles et bien encadré.

2. — L'autobus d'écoliers devra être équipé de rétroviseurs latéraux dont la surface réfléchissante ne doit pas être inférieure à 75 pouces carrés. Ces miroirs d'appoint devront être solidement implantés et orientables de manière à élargir, de part et d'autre du véhicule, le champ de vision du conducteur sur l'arrière.

3. — Un miroir convexe d'au moins 7 1/2 pouces de diamètre, orientable peut être placé à l'avant du véhicule, afin de permettre au chauffeur de voir ce qui se passe sur le côté avant et à l'avant du véhicule.

Revêtement de plancher

1. — Le plancher de l'autobus scolaire à l'exception de l'allée centrale et du marche-pied doit être entièrement recouvert d'un tapis de caoutchouc ou l'équivalent résistant au feu, d'une épaisseur minimale de 0.125 pouce.

2. — Le revêtement de l'allée centrale doit être de caoutchouc ou d'un matériau équivalent, résistant au feu, antidérapant, durable et nervuré, d'une épaisseur minimale de 0.1875 pouce, nervures comprises.

3. — Ces revêtements doivent être fixés en permanence au contre-plaqué du plancher au moyen de colle ou de tout autre matière adhésive imperméable, et ils ne devront pas se craqueler même sous l'effet de grands écarts de température. Tous les joints de l'allée centrale devront être recouverts d'un tringlage approprié.

Sortie de secours

1. — Tout autobus d'écoliers doit comporter une sortie de secours dans sa partie arrière centrale.

2. — L'ouverture doit mesurer au moins 24 x 48 pouces. La hauteur se prend à partir du niveau du plancher.

3. — La porte de secours doit être montée sur charnières placées à droite et s'ouvrir sur l'extérieur. Une notice apposée sur la face intérieure en expliquera le fonctionnement.
4. — La porte de secours doit être ajourée et vitrée dans ses parties supérieure et inférieure. La baie vitrée du haut doit présenter une superficie d'au moins 400 pouces carrés et celle du bas de 250 pouces carrés.
5. — Le seuil de la sortie de secours devra toujours être de plain pied.
6. — Le passage d'accès à la sortie de secours devra toujours être entièrement libre, avoir une largeur uniforme d'au moins 12 pouces et une hauteur uniforme libre d'au moins 48 pouces.
7. — L'inscription « Sortie de secours » devra apparaître au-dessus de la sortie, à l'intérieur comme à l'extérieur du véhicule, en caractères de 2 pouces au moins et peints en noir.
8. — La porte de secours doit pouvoir se manoeuvrer de l'intérieur comme de l'extérieur. Son mécanisme de fermeture et d'ouverture doit être facilement manoeuvrable, mais construit de façon à éviter que la porte s'ouvre accidentellement quand le véhicule est en marche. Le pêne de la serrure doit être actionné par un mécanisme intérieur se prolongeant jusqu'au centre de la porte.

La sortie de secours ne doit pas être commandée du poste de conduite, mais le moindre déplacement du pêne devra automatiquement déclencher un signal sonore électrique placé dans la cabine du chauffeur. L'interrupteur électrique sera placé sous coffret et les fils électriques le reliant à l'avertisseur seront dissimulés dans les parois du véhicule.

Traitement métallique

Toutes les pièces métalliques entrant dans la construction de la carrosserie des autobus d'écoliers (autres que poignées, barres, rails et tiges d'appui, accessoires, garnitures et décorations) devront être traitées au zinc avant leur utilisation ou leur transformation.

Toute pièce de métal destinée à être peinte doit au préalable être décapée à fond avant l'application de la couche de phosphate de zinc et de la couche de chromate de zinc ou d'un autre revêtement semblable. On prendra un soin particulier en ce qui concerne les assemblages, les joints soudés des longerons, des montants et des renforts, les arêtes des poutres, poutrelles, solives et soliveaux, les perforations et poinçonnages des tôles d'acier, les endroits non aérés et non asséchés, et enfin les surfaces les plus exposées à la corrosion sur la route.

Si on s'est conformé aux dispositions techniques ci-dessus, les échantillons et les pièces métalliques entrant dans la construction de la carrosserie ne devraient pas perdre plus de 10 p. 100 de leur poids au cours de l'essai de brouillard salin de 1,000 heures⁵.

5. Norme ASTM — B 117, Standard Method of Salt Spray Fog Testing, de "American Society for testing and materials, 1916 Race Street, Philadelphia, Pennsylvania, 19103. U.S.A."

Tuyau d'échappement

Le tuyau d'échappement devra dans tous les cas excéder le pare-chocs arrière, mais jamais de plus d'un pouce.

Ventilation

1. — Le système de ventilation intégré à la carrosserie doit pouvoir renouveler normalement l'air frais du compartiment lorsque le véhicule est en marche et que les fenêtres sont closes.

On aura soin d'installer au moins un ventilateur par gravité (static-type) dans la partie supérieure arrière du plafond.

TABLEAU I

RÉSUMÉ DE NORMES MINIMA DE LA CARROSSERIE

| | NOMBRE DE RANGÉES DE BANQUETTES | | | | | |
|---------------------------------|---|-----|-----|-----|-----|-----|
| | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 |
| Capacité | | | | | | |
| Jeu de banquettes 3/3 (places): | 36 | 42 | 48 | 54 | 60 | 66 |
| Jeu de banquettes 3/2 (places): | 30 | 35 | 40 | 45 | 50 | 55 |
| Construction | | | | | | |
| Largeur maximum | — 96 pouces hors tout — | | | | | |
| Longueur maximum (po.) | 225 | 252 | 280 | 307 | 335 | 362 |
| Barres de renfort du toit | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 |
| Barres de renfort des flancs | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| Lisses ext. de protection | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 |
| Montants latéraux | — environ 25" centre en centre | | | | | |
| Plancher | | | | | | |
| a) solives principales | — à tous les montants latéraux | | | | | |
| b) soliveaux | — environ 10" centre en centre | | | | | |
| c) revêtement | — voir normes, page 30 | | | | | |
| Porte de service | — porte accordéon avec charnière centrale | | | | | |
| Traitement du métal | — acier traité au zinc | | | | | |

| | |
|---------------------------|--|
| Confection des banquettes | — voir normes, page 11 |
| Vitrage | — verre de sûreté agréé, laminé |
| Fenêtres et pare-brise | — voir normes, page 24 |
| Système de chauffage | — maintenir une température intérieure uniforme de 50 F. lorsque la température extérieure est 0 F |
| Rétroviseurs intérieurs | — surface réfléchissante de 5" × 29" |
| Rétroviseurs extérieurs | — 2 miroirs: surface réfléchissante de 75" carrés chacun |

Revêtement

| | |
|----------------------|---|
| Revêtement extérieur | — émail noir: 512-101, norme C.G.S.B. — 1GP-12 — émail jaune: 505-111, norme C.G.S.B. — 1GP-12 |
| Enduit protecteur | — voir normes, page 21 |

Divers

| | |
|------------------------------|--|
| Lettrage extérieur | — selon le Code de la route |
| Lave-glace | — selon les recommandations du manufacturier de carrosseries |
| Trousse de premiers soins | — selon le Code de la route |
| Hache et barre de démolition | — selon le Code de la route |
| Extincteur | — selon le Code de la route |
| Feux clignotants | — selon le Code de la route |
| Porte-bagages | — selon le Code de la route |

NORMES MINIMA DE CONSTRUCTION DU CHÂSSIS

Accumulateur

L'accumulateur doit avoir la capacité suffisante pour alimenter le démarreur, l'éclairage, la signalisation lumineuse, le chauffage et les autres équipements électriques de l'autobus.

Aucun autobus de type (conventionnel) classique version 24 passagers et plus ne doit être équipé d'un accumulateur de moins de 70 ampères-heures à 12 volts, mesuré au régime de 20 heures.

L'accumulateur est à la charge du constructeur du châssis et il doit être fixé sous capot dans les véhicules de type classique.

Ailes avant

Le bord externe des ailes AV doit toujours dépasser l'aplomb des pneus lorsque l'angle de braquage des roues est de 0°.

Les ailes AV ne doivent jamais faire partie intégrante de la carrosserie proprement dite, mais elles doivent être bien assujetties aux flancs du capot et pourvues d'équerres de support convenables.

Les ailes AV ne devront jamais excéder la limite arrière du capot.

Alternateur

L'alternateur avec redresseurs doit avoir un débit maximal d'au moins 60 ampères et un minimum de 15 ampères (12 volts) lorsque le moteur tourne au ralenti, à moins que les conditions d'exploitation et de route exigent l'usage d'un alternateur d'un débit supérieur. L'alternateur doit être ventilé et à tension contrôlée. Son débit à la charge devrait être régularisé. L'alternateur doit être actionné, obligatoirement, par deux courroies.

Aménagement du moteur en fonction du chauffage

Le constructeur du châssis doit aménager le bloc-moteur en vue de l'installation rationnelle du système de chauffage (entrée et sortie d'eau suffisamment grandes et nécessaires au bon fonctionnement du système).

Aptitude en côte du moteur

L'arrangement moteur dont on équiperait l'autobus d'écoliers devra lui permettre de gravir en prise directe une pente de 3.7 p. 100, à une vitesse constante de 20 milles à l'heure, le véhicule portant la charge maximale déterminée par le constructeur du châssis. Voir Tableau II, page 313.

Amortisseurs

L'autobus scolaire doit être pourvu à l'avant comme à l'arrière d'amortisseurs de chocs à double effet et proportionnés à la résistance des essieux.

Attestation

Le constructeur du châssis doit toujours être en mesure de certifier avec preuve à l'appui à la demande des autorités du ministère de l'éducation ou du ministère des transports et communications que les pièces, organes ou accessoires suivants satisfassent aux normes minimales de sécurité :

- essieux ;
- freins ;
- échappement ;
- klaxon (avertisseur) ;
- ressorts ;
- puissance motrice et aptitude en côte.

TABLEAU II
PUISSANCE DU MOTEUR
EN FONCTION DE LA CAPACITÉ DU VÉHICULE
ET DE SON POIDS BRUT RECOMMANDÉ

| | NOMBRE DE RANGÉES DE BANQUETTES | | | | | |
|--------------------------------|---------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|
| | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 |
| Capacité | | | | | | |
| Jeu de banquettes 3/3 (places) | 36 | 42 | 48 | 54 | 60 | 66 |
| Poids brut recommandé | | | | | | |
| En livres (G.V.W.) | 14000 | 16000 | 17000 | 18000 | 20000 | 22000 |
| Moteur | | | | | | |
| a) Puissance minimale nette | 40.7 | 45.4 | 49.5 | 53.9 | 57.9 | 62.2 |
| b) Vitesse de rotation | 1390 | 1368 | 1368 | 1325 | 1325 | 1267 |

Arbre de commande

L'arbre de commande doit toujours être muni de gardes de protection métalliques qui l'empêcheront de perforer le plancher ou de choir sur la chaussée s'il vient à se rompre ou se détacher.

Avertisseur (klaxon)

L'autobus doit être doté d'un avertisseur de 100 décibels dans un champ de fréquence de 250 à 2,000 cycles, lorsque l'on enregistre le son à 3 pieds de distance du cornet de l'avertisseur.

La mesure de l'intensité du son ne doit être faite que lorsque l'avertisseur est déjà monté sur le véhicule. Il ne devra pas alors y avoir d'obstacle capable de réfléchir le son dans un rayon de 100 pieds.

Boîte de vitesses

L'autobus devra avoir au moins 4 vitesses avant et 1 vitesse arrière. La boîte de vitesse devra être à commande manuelle et synchronisée, sauf pour ce qui est de la 1ère vitesse avant et de la marche arrière.

La boîte de vitesses automatique est cependant autorisée.

Châssis ou cadre⁶

1. — Le châssis ou cadre de l'autobus doit correspondre en gros à celui des camions ordinaires affectés au transport en général mais habituellement soumis à très dur usage.
2. — Les longerons doivent toujours être tout d'une pièce. Toutefois, s'il devient indispensable de prolonger le cadre sur l'arrière afin d'y fixer convenablement la carrosserie recommandée par le manufacturier de châssis, c'est le constructeur du châssis qui s'en chargera ou le constructeur de la carrosserie, sur garantie du premier. L'augmentation dans la longueur du cadre est permise lorsque cette opération se situe sur le porte-à-faux arrière du châssis et ceci dans le seul but d'y fixer convenablement la carrosserie suggérée par le manufacturier du châssis.
3. — La perforation des ailes inférieures et supérieures des longerons est interdite, à moins que le constructeur du châssis n'ait cru devoir le faire pour des raisons techniques précises.
4. — Seul le constructeur de châssis ou de carrosseries est autorisé à souder des éléments ou des pièces aux longerons s'il le juge indispensable.

Disque d'embrayage

Le disque d'embrayage des autobus d'une capacité ou charge admise de 48 à 60 passagers doit avoir au moins 12 pouces de diamètre. Le disque d'embrayage des autobus de 66 passagers devra être d'au moins 13 pouces ou alors être d'un rendement égal ou supérieur.

6. Voir tableau III, page 315.

TABLEAU III

**COTES DU CHÂSSIS EN REGARD DE
LA CHARGE ADMISE**

| | NOMBRE DE RANGÉES DE BANQUETTES | | | | | | | |
|--|---------------------------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 |
| Longueur maximum de la carrosserie (pouces) | 178 | 197 | 225 | 252 | 280 | 307 | 335 | 362 |
| Distance minimale de l'arrière du capot au centre de l'essieu arrière (pouces) | 102 | 123 | 125 | 142 | 165 | 192 | 211 | 229 |
| Distance minimale de l'arrière du capot à l'extrémité arrière des longerons (pouces) | 173 | 187 | 210 | 241 | 268 | 295 | 323 | 349 |

Echappement

1. — Le tuyau d'échappement et le silencieux doivent être fixés au châssis à l'extérieur de la carrosserie.
2. — Le tuyau d'échappement doit être fait d'un tube d'acier de calibre d'épaisseur 16 ou d'un autre matériau équivalent, sans soudure, ou à éléments soudés à l'électricité. Il doit faire saillie d'au moins 5 pouces à l'arrière du cadre du châssis.
3. — Le débit du tuyau d'échappement ne doit jamais être réduit après sa sortie du silencieux.
4. — La tuyauterie d'échappement doit être isolée du réservoir à essence et de ses conduits par des écrans métalliques disposés aux endroits où la tubulure d'échappement se trouve à 12 pouces ou moins du réservoir et de ses canalisations.
5. — L'intensité du bruit de l'échappement, mesurée selon la « Beranek-Armour - Ata Equivalent Tone Method »⁷, ne doit pas dépasser 125 sones.
6. — Le silencieux doit être fait d'un matériau résistant à la corrosion.

Enduit des ailes

C'est au constructeur du châssis qu'il appartient de revêtir le dessous des ailes avant de l'autobus d'un enduit protecteur incombustible à base de goudron, de caoutchouc ou de toute autre substance semblable, au moyen du pistolet.

7. Automobile Manufacturers Association, 320, New Center Building, Detroit, Michigan, 48202, U.S.A.

Engrenage du volant

1. — L'engrenage du volant de direction doit être conçu de manière à assurer la sécurité la plus grande et le rendement le meilleur lorsque le véhicule roule à pleine capacité et à pleine vitesse.
2. — Le mécanisme du volant doit être agencé de manière à rendre facile la correction de tout jeu excessif dans le boîtier.
3. — Il doit y avoir un espace libre d'au moins 2 pouces entre le volant et le tableau de bord, le pare-brise ou toute autre surface.
4. — Aucune modification ne doit être apportée au mécanisme de conduite sans l'approbation du manufacturier de châssis.

Equipement électrique

Le constructeur du châssis verra à ce que les plaques à bornes soient d'accès facile afin que les circuits électriques de la carrosserie et du châssis puissent être facilement raccordés. La filerie du châssis doit pouvoir laisser passer au moins 100 ampères. L'ampèremètre du châssis et la filerie seront conçus en fonction de la puissance de la génératrice, et l'ampèremètre devra pouvoir enregistrer un courant continu de 100 ampères.

Essieux⁸

L'essieu avant devra être tout d'une pièce et pouvoir supporter le poids total en charge majoré de 10 p. 100 de la partie de l'autobus qui repose sur la suspension avant.

L'essieu arrière doit être du type flottant. Cet essieu doit être suffisamment robuste pour supporter le poids total en charge majoré de 10 p. 100 de la partie de l'autobus qui repose sur cet essieu.

Freins

1. — L'autobus d'écoliers doit être pourvu, sur les quatre roues, de freins pouvant l'immobiliser complètement lorsque chargé à pleine capacité.
2. — Le dispositif de freinage principal devra en tout temps permettre d'immobiliser un autobus dont le poids total est égal à la somme des poids du châssis (avec le plein d'huile, d'eau et de carburant), de la carrosserie et du conducteur (le poids des élèves exclu) sur une distance maximale de trente pieds, à une vitesse de 20 milles à l'heure. On mesure cette distance à partir de l'endroit précis où se trouve le véhicule quand commence le mouvement de la commande des freins principaux. Les essais de freinage devront être effectués sur une surface sèche, unie, dure, bien dégagée et n'offrant pas de déclivité ascendante ou descendante de plus de 1 p. 100.
3. — Le châssis doit être pourvu d'un système de freinage de secours suffisamment efficace pour bloquer les roues arrières et retenir le véhicule sur une route

8. Voir les articles suivants: Répartition de la charge, aptitude en côte du moteur.

sèche ascendante ou descendante, dans tous les cas de chargement. Les commandes du dispositif de secours doivent être entièrement indépendantes de celles du dispositif principal.

Dans les conditions énumérées précédemment, à l'article 2, les freins de secours doivent permettre l'immobilisation du véhicule sur une distance de 50 pieds à une vitesse de 20 milles à l'heure.

4. — Le dispositif de freinage sera de l'un ou l'autre des types suivants: Frein à air comprimé intégral, frein hydraulique à servo-dépression, frein hydraulique à servo-dépression.

a) — L'installation du dispositif de freinage doit être faite par un représentant autorisé du constructeur du châssis conformément aux recommandations de ce dernier.

b) — La pression dans les conduits du dispositif de freinage hydraulique ne devra pas être supérieure à celle prescrite par le constructeur du châssis.

c) — La capacité totale du réservoir devra être d'au moins 1,650 pouces cubes pour le système à air comprimé intégral (voir ci-après l'article *d*), et d'au moins 1,000 pouces cubes dans les dispositifs hydrauliques à servo-dépression.

d) — Les autobus munis de freins à air comprimé intégral devront être pourvus :

— d'au moins 2 réservoirs (ou un réservoir divisé en deux compartiments) branchés en série;

— d'une soupape de sécurité fixé sur le premier réservoir pour protéger le système de freinage à air contre une pression excessive et une valve de retenue fixée dans un endroit approprié;

— d'un cadran monté sur le tableau de bord pour indiquer la pression d'air du dispositif de freinage (voir tableau de bord);

— d'un signal avertisseur acoustique perceptible à basse pression pour alerter le conducteur quand la pression d'air du dispositif de freinage est inférieure à 60 livres par pouce carré.

e) — Les dispositifs de freinage hydraulique à servo-dépression et à servo-compression devront comporter une valve de retenue placée entre la source d'alimentation et le réservoir.

5. — Le réservoir du dispositif de freinage à dépression installé par le conducteur doit être utilisé exclusivement pour le fonctionnement des freins. Le système doit comporter une prise appropriée pour le branchement d'un réservoir auxiliaire, si d'autres mécanismes utilisent la dépression comme source d'énergie. Ce réservoir additionnel d'au moins 1,000 pouces cubes doit être fourni par le constructeur de châssis ou de carrosseries et muni d'une soupape de retenue. En outre, le moteur doit être protégé par un filtre à air approprié.

Frein de stationnement

1. — Le dispositif de parcage doit :
 - maintenir le véhicule à l'arrêt de façon permanente dans les conditions de charge autorisées, sur une déclivité ascendante ou descendante de 20 p. 100 sur une surface sèche et dégagée;
 - permettre au frein de stationnement, lorsqu'en usagé, de demeurer appliqué en présentant l'efficacité exigée au paragraphe 3-A de l'article *Freins*, et ceci même en cas d'épuisement de la source d'énergie employée pour l'application de ce frein ou de fuites de toute autre nature.
2. — Le frein de stationnement et le frein de secours peuvent être combinés en un seul système pourvu qu'ils satisfassent respectivement aux normes minimales établies pour chacun d'eux.

Filtre à huile

Le moteur de l'autobus doit être pourvu d'un filtre à huile à élément remplaçable, raccordé à l'aide de conduits flexibles s'il n'est pas considéré comme partie intégrante du moteur. Ce filtre doit avoir une capacité d'au moins une pinte (mesure américaine).

Filtre à air

Le moteur doit aussi être doté d'un épurateur d'air à bain d'huile ou d'un filtre sec, situé à l'extérieur du compartiment des passagers.

Ouvertures

Toutes les ouvertures pratiquées dans le plancher ou dans le tablier isolant le moteur de la cabine, pour le passage des leviers de transmission et de frein à main, par exemple, devront être obturées par le fabricant de châssis.

Pare-chocs avant

Le pare-chocs avant, partie intégrante du châssis, doit être fourni par le constructeur de ce dernier.

Le pare-chocs devra excéder le bord extérieur des ailes, au moins dans sa partie supérieure, pour leur assurer un maximum de protection. Sa rigidité doit être suffisante pour permettre au véhicule de pousser un autre véhicule de même poids brut sans dommage pour le pare-chocs, le châssis et la carrosserie.

Plaque de constructeur

Le constructeur du châssis aura soin d'apposer sur le châssis, d'une manière apparente, à un endroit accessible et protégé, une plaque métallique portant le numéro de série du châssis et le poids brut du véhicule (G.V.W.).

Peinture

Le châssis, les jantes des roues et les pare-chocs doivent être peints en émail noir et les ailes avant doivent être peintes en émail jaune de chrome⁹.

9. L'émail noir et l'émail jaune de chrome (school bus chrome) sont des couleurs normalisées qui correspondent aux nos 512-101 et 505-111 de la norme I.G.P. 12-C de la Commission canadienne de normalisation. Echantillons: Secrétariat de la Commission canadienne de normalisation, Ministère de la Défense, Ottawa 4, Ontario.

Pneus et jantes

1. — On ne doit jamais faire supporter à un pneu une charge totale excédant de plus de 10% les normes usuelles établies par la « Tire and Rim Association, d'Akron, Ohio, U.S.A. »
2. — Les roues arrière jumelées sont obligatoires sur les autobus d'écoliers affectés par ces normes.
3. — Le pneu de secours, si besoin en est, devra être placé hors du compartiment et à un endroit facile d'accès.
4. — Tous les pneus devront avoir les mêmes dimensions et le même nombre de plis.
5. — Les pneus sans chambre à air sont interdits.
6. — Les pneus et jantes des autobus d'écoliers doivent être conformes aux normes du tableau que l'on trouve ci-après.

Répartition de la charge

La suspension arrière de l'autobus ne devra jamais supporter, quand le véhicule est sur une surface plane, plus de 75 p. 100 du poids total en charge, ni la suspension avant plus de 35 p. 100.

TABLEAU IV
CARACTÉRISTIQUES DES PNEUS ET JANTES
EN REGARD DE LA CAPACITÉ DU VÉHICULE
ET DE SON POIDS BRUT RECOMMANDÉ

| | NOMBRE DE RANGÉES DE BANQUETTES | | | | | |
|----------------------------------|---------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|
| | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 |
| Capacité | | | | | | |
| Jeu de banquettes 3/3 (places) | 36 | 42 | 48 | 54 | 60 | 66 |
| Poids brut recommandé | | | | | | |
| en livres (G.V.W.) | 14000 | 16000 | 17000 | 18000 | 20000 | 22000 |
| Pneus avec chambre à air | | | | | | |
| Dimensions | 7.50 | 7.50 | 7.50 | 8.25 | 8.25 | 9.00 |
| | × 20 | × 20 | × 20 | × 20 | × 20 | × 20 |
| Nombre de plis évalués | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 |
| Jantes avec chambre à air | | | | | | |
| Dimension recommandée | 6.0 | 6.0 | 6.5 | 6.5 | 6.5 | 7.0 |
| Dimension minimum | 5.5 | 5.5 | 5.5 | 6.0 | 6.0 | 6.5 |

Tableau de bord

1. — Le châssis doit comporter un tableau de bord doté des appareils suivants:
 - odomètre;
 - tachymètre;
 - ampèremètre (voir équipement électrique);
 - indicateur de pression d'huile;
 - indicateur de température d'eau;
 - indicateur approprié pour dispositif de freinage avec avertisseur acoustique s'il y a lieu (voir Freins 3 et 4);
 - indicateur de niveau de carburant.
2. — Tous les cadrans doivent être suffisamment éclairés.
3. — Les cadrans doivent tous être bien visibles du poste de conduite et facilement accessibles aux fins d'entretien.
4. — Le remplacement des aiguilles des cadrans par des voyants n'est pas autorisé.

Réservoir à essence

1. — Le réservoir à essence doit avoir une capacité minimale de 25 gallons impériaux, être fait de tôle plombée ou l'équivalent de calibre d'épaisseur 16 et être monté sous plancher, à la droite du châssis.
2. — Le conduit d'alimentation doit être fixé sur le dessus du réservoir et être relié au moteur par des raccords flexibles résistant aux hydrocarbures (essence et huile).
3. — Le réservoir doit comporter un certain nombre de déflecteurs appropriés.
4. — Un orifice de vidange d'au moins $\frac{1}{4}$ de pouce doit être ménagé au centre du fond du réservoir.
5. — Le bouchon du réservoir doit être conçu de façon à empêcher les fuites d'essence dans les virages et en cas de tangage. De plus, il ne devra pas comporter d'évents si ce n'est pas lui qui assure la ventilation du réservoir.
6. — Le réservoir, les raccords et les conduits ne doivent pas surplomber les longerons du châssis. D'autre part, s'il arrive que le constructeur du châssis doive remplacer le réservoir de série, il pourra se référer aux cotes qui suivent et qui sont fournies à titre purement indicatif. Les inspecteurs de l'Etat chargés de l'approbation des autobus d'écoliers n'auront pas à tenir compte de ces cotes, à moins que le nouveau réservoir ne s'ajuste pas au châssis.
 - a) Le réservoir ne devra jamais surplomber le longeron de droite.
 - b) L'écart de niveau entre le bord supérieur du longeron et le bouchon du réservoir doit être de 1 pouce, avec une tolérance de $\frac{1}{4}$ de pouce.

c) La distance :

- entre l'axe central du châssis et la face externe du côté du réservoir ne doit pas excéder 39 pouces;
- entre le fond du réservoir et le bord supérieur du longeron ne doit pas dépasser 14 pouces;
- entre l'auvent et le devant du réservoir doit être d'au moins 40 pouces;
- entre le centre du bouchon du réservoir et l'auvent doit être de 57 pouces;
- entre l'axe central du châssis et le centre du bouchon doit être de 44 pouces avec une tolérance de $\frac{1}{2}$ pouce.

Ressorts

1. — Les ressorts ou les dispositifs de suspension doivent conserver toute leur élasticité sous toutes les conditions de charge et être suffisamment forts pour supporter la charge maximale de l'autobus sans que le véhicule montre des signes évidents de surcharge.

2. — Les ressorts ou les dispositifs de suspension avant et arrière doivent être conçus de façon à supporter chacun une proportion du poids total en charge du véhicule conforme aux normes des article *Répartition de la charge et essieux*.

3. — Si on utilise des ressorts dans la suspension arrière, ils doivent être à lames et à montage droit. Chaque oeil des lames maîtresses des ressorts de la suspension avant doit être protégé par un oeillet formé par la deuxième lame. Un dispositif équivalent doit être installé sur les lames maîtresses qui ne sont pas munies « d'oeils ».

TABLEAU V

RÉSUMÉ DE NORMES MINIMA DU CHÂSSIS

| | NOMBRE DE RANGÉES DE BANQUETTES | | | | | |
|---------------------------------------|---|---------|---------|---------|---------|---------|
| | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 |
| Capacité | | | | | | |
| Jeu de banquettes 3/3 (places) | 36 | 42 | 48 | 54 | 60 | 66 |
| Jeu de banquettes 3/2 (places) | 30 | 35 | 40 | 45 | 50 | 55 |
| Répartition de la charge (lbs) | | | | | | |
| Poids brut recommandé | 14000 | 16000 | 17000 | 18000 | 20000 | 22000 |
| Poids moyen actuel | 13200 | 14700 | 16000 | 17500 | 18800 | 20200 |
| Charge sur essieu avant 25% | 3300 | 3675 | 4025 | 4375 | 4700 | 5050 |
| Charge sur essieu arrière 75% | 9900 | 11025 | 12075 | 13125 | 14100 | 15150 |
| Charge sur essieu avant 35% | 4650 | 5145 | 5635 | 6125 | 6580 | 7070 |
| Charge sur essieu arrière 65% | 8580 | 9555 | 10465 | 11375 | 12220 | 13130 |
| Suspension | | | | | | |
| Capacité min. essieu avant | 4500 | 5000 | 5000 | 5000 | 7000 | 7000 |
| Capacité min. essieu arrière | 11000 | 13500 | 13500 | 15000 | 15000 | 17000 |
| Ressorts | — Capacité appropriée à celle des essieux | | | | | |
| Amortisseurs de chocs | — Capacité appropriée à celle des essieux | | | | | |
| Pneus et jantes | | | | | | |
| Dimension des pneus | 7.50/20 | 7.50/20 | 7.50/20 | 8.25/20 | 8.25/20 | 9.00/20 |
| Nombre de plis évalués des pneus | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 |

| | | | | | | |
|------------------------------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Dim. recommandée de la jante (po.) | 6.0 | 6.0 | 6.5 | 6.5 | 6.5 | 7.0 |
| Dim. minimum de la jante (po.) | 5.5 | 5.5 | 5.5 | 6.0 | 6.0 | 6.5 |

Rouage d'entraînement

Moteur:

| | | | | | | |
|---|-------|----------|----------|----------|----------|----------|
| a) H.P. requis | 40.7 | 45.4 | 49.5 | 53.9 | 57.9 | 62.2 |
| b) tours-minutes | 1390 | 1368 | 1368 | 1325 | 1325 | 1267 |
| Rapport de couple du différentiel (po.) | 6.16* | 7.17:7.2 | 7.17:7.2 | 7.17:7.2 | 7.17:7.2 | 7.17:7.2 |
| Diam. du disque d'embrayage (po.) | 11 | 11 | 12 | 12 | 12 | 13** |

Boîte de vitesses — Mécanique, synchronisée

Roues — Roues jumelées à l'arrière

Système de freinage — Voir normes, page 316

Système électrique — Voir normes, page 316

Accumulateur — 12 volts, 70 ampères-heures; taux de 20 heures

Alternateur — Capacité 60 ampères; 15 ampères au ralenti

Divers

| | | | | | | |
|--|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Espace entre l'arrière du capot et le centre de l'essieu arrière (po.) | 125 | 142 | 165 | 192 | 211 | 229 |
|--|-----|-----|-----|-----|-----|-----|

Filtre à l'huile — A élément remplaçable (1 pinte A.S.A.)

Réservoir à essence — 25 gallons (impérial)

*ou plus

**ou l'équivalent

NORMES GÉNÉRALES

Accessoires

- **Porte-bagages** : Si des porte-bagages sont utilisés, ils doivent être conçus et installés de manière à ne pas constituer un risque à la sécurité des élèves.
- **Trousse de premiers soins** : L'autobus doit être muni d'une trousse de premiers soins conforme aux exigences du Code de la route.
- **Hache ou levier de démolition** : L'autobus doit être muni d'une hache ou d'une barre de démolition conforme aux caractéristiques énumérées dans le Code de la route. Cet accessoire doit être situé à un endroit approprié.
- **Extincteur chimique** : L'autobus scolaire doit être muni d'un extincteur chimique de grade 4-BC ayant une capacité de 2 1/2 livres comme l'exige le Code de la route.
- **Jeu de feux clignotants** : L'autobus scolaire doit être muni d'un jeu de feux clignotants dont les caractéristiques sont conformes aux exigences du Code de la route.
- **Crochets de touage** : Le châssis peut être équipé à l'avant de 2 crochets de touage fournis et installés par le manufacturier de châssis ou par son représentant.

Affichage

Aucune autre affiche que celles prévues par la loi ne doit apparaître tant sur l'extérieur qu'à l'intérieur de l'autobus. Sont cependant permises les affiches qui contiennent des directives relatives au bon ordre et à l'opération de l'autobus ainsi que celle contenant des numéros d'identification et le nom de la raison sociale du propriétaire peint à l'extérieur en lettres de pas plus de huit (8) pouces de hauteur.

Modifications

Aucune modification dans les pièces et parties essentielles ou dans leur assemblage ne doit être faite sans avoir reçu au préalable l'autorisation du manufacturier de châssis ou du manufacturier de carrosseries suivant le domaine concerné.

MEMBRES DU COMITÉ D'ÉTUDE

| | |
|--|--|
| M. FERNAND CRÉPEAU <i>Président</i> | Gérant de la Production, Cie J.H. Corbeil Ltée, (fabricant de carrosseries) |
| M. LOÏS LACHAPELLE | Directeur du transport d'écoliers Commission scolaire régionale Lanaudière |
| M. PAUL-A. BLOUIN <i>Secrétaire</i> | Ministère de l'éducation |
| M. CHARLES-E. BLOUIN | Ministère de l'éducation |
| M. GARRY CALDWELL | Ministère de l'éducation |
| M. PIERRE-PAUL CORBEIL | Gérant général, Cie J.H. Corbeil Ltée, (fabricant de carrosseries) |
| M. DONAT FOURNIER | Gérant du service d'entretien, Cie d'autobus Fournier Ltée |
| M. JEAN LAPORTE | Ministère des Transports et Communications |
| M. IAIN-D. MACKIE | Gérant du service des ventes, Welles Corporation Ltd. |
| M. ALAIN MARÇANT | Président, Equipement Universel Incorporé, (fabricant de carrosseries) |
| M. JACQUES-W. SAUVÉ | Spécialiste en construction de camions, General Motors Products of Canada Ltd., (fabricant de châssis) |
| M. J.-P. TURGEON | Gérant, Prévost Car Ltd., (fabricant de carrosseries) |

LEXIQUE

Termes mécaniques

FRANÇAIS

Accumulateur
Ailes, avant
Ailes inférieures ou supérieures
des longerons
Allège
Allumage du moteur
Alternateur
Ampèremètre
Anti-réparant
Aptitude en côte du moteur
Arceaux de toit
Arêtes des vantaux (porte)
Assemblage
Auvent (capot)
Avertisseur, klaxon
Banquettes
Bâti de la caisse
Cadre de châssis
Carrosserie, caisse
Chaufferette d'appoint
Contrainte
Déflecteurs
Démarrreur
Echappement (système)
Empattement
Enduit des ailes
Feux arrière
Feux de gabarit
Feux clignotants
Freins à air comprimé intégral
Freins de secours
Freins de stationnement
Freins hydrauliques à servo-
compression
Freins hydrauliques à servo-
dépression
Garde au sol (banquettes)
Grand tourisme (autobus)
Indicateur de niveau de carburant

ANGLAIS

Battery
Fenders, front
Flanges of frame side
members
Bottom of window
Ignition
Alternator
Ammeter
Non-skid
Power & gradeability
Roof bows
Vertical closing edge (door)
Mounting
Chassis cown
Horn
Seats
Body members
Frame
Chassis
Heaters (circulating type)
Stress
Baffles
Starter Motor
Exhaust system
Wheel-base
Undercoating
Tail Lamps
Clearance lights red signal lamps
Alternately flashing
Full compress air brake
Emergency stopping system
Parking brakes
Compressed air over
hydraulic brake
Vacuum actuated power of assistor
type brake
Height from the ground
Metropolitan vehicle
Fuel gauge

Indicateur de pression d'huile
Indicateur de température d'eau
Klaxon
Longerons
Marche palière
Montage droit (ressort)
Montants
Odomètre
Orifice de vidange
Plaques à bornes
Puissance motrice
Barres du plafond
Panneau protecteur
Passage de roues
Phares
Plaque à borne (équipement électrique)
Plis évalués (pneus)
Poids brut recommandé
Poignées encastrées (banquettes)
Porte accordéon avec charnières centrales
Porte à deux battants
Porte-à-faux
Porte à un battant
Poteaux et barres d'appui
Raccordements (électriques)
Raccords (électriques)
Renforts de flancs
Tachymètre
Type classique, conventionnel (autobus)
Type urbain (autobus)
Volant

Oil pressure gauge
Water temperature gauge
Horn
Frame side members
Step-well
Progressive type (spring)
Vertical structural members
Odometer
Drain plug
Electrical terminals
Gradeability
Roof Strainers
Step-well guard panel
Well housing
Head lamps
Electrical terminal

Ply rating (tire)
Gross vehicle weight (G.V.W.)
Enclosed grab handles
Jack knife door

Split jack
Rear hanger
Sedan door
Stanchions & guard rails
Joints
Connectors
Side strainers — Longitudinal
Speedometer
Conventional type body on chassis vehicle
Steering wheel
Transit vehicle

TABLE DES MATIÈRES

| | |
|--|-----------|
| Personnel de la Commission | 7 |
| Lettre de présentation | 9 |
| Arrêté en conseil créant la Commission | 11 |
| Arrêté en conseil nommant un nouveau commissaire | 13 |
| Arrêté en conseil prolongeant le mandat jusqu'au 31 octobre 1967 | 15 |
| Arrêté en conseil prolongeant le mandat jusqu'au 31 mars 1968 | 17 |
| Avant-propos | 19 |
| | |
| INTRODUCTION GÉNÉRALE | 21 |
| | |
| I — APERÇU GÉNÉRAL | 23 |
| | |
| A. Historique | 23 |
| a) Le début du siècle | 24 |
| b) Les dix dernières années | 25 |
| c) La tragédie de Dorion | 27 |
| | |
| B. Ambiance actuelle | 28 |
| | |
| II — CHAMP DE L'ENQUÊTE | 29 |
| | |
| A. Les termes du mandat | 29 |
| a) Le transport scolaire | 29 |
| b) La sécurité et la santé | 30 |
| c) Les facteurs à considérer | 31 |
| | |
| B. Cadre d'analyse | 32 |
| a) Facteurs humains | 32 |
| b) Facteurs matériels | 32 |
| c) Facteurs opérationnels | 33 |
| d) Plan du rapport | 33 |

PREMIÈRE PARTIE
PROBLÈMES ET RESPONSABILITÉS

CHAPITRE PREMIER

| | |
|---|----|
| COMPLEXITÉ DU SUJET | 37 |
| I — CONSTATATIONS GÉNÉRALES | 38 |
| A. L'état actuel des lois | 38 |
| B. Personnes et organismes concernés | 40 |
| a) Tour d'horizon | 40 |
| b) Attitude de la population | 40 |
| c) Situation des entreprises de transport | 42 |
| 1. <i>Situation au Québec et ailleurs</i> | 42 |
| 2. <i>Un problème majeur: l'instabilité des entreprises</i> | 43 |
| C. L'immatriculation des véhicules | 45 |
| a) Classification des véhicules | 45 |
| 1. <i>Les autobus de transport en commun</i> | 45 |
| 2. <i>Les autobus scolaires</i> | 45 |
| 3. <i>Les voitures-taxis</i> | 46 |
| 4. <i>Les véhicules de promenade</i> | 46 |
| 5. <i>Les véhicules de commerce</i> | 46 |
| b) Importance relative de ces classes | 46 |
| II — LES PRINCIPALES LACUNES OBSERVÉES | 49 |
| A. L'absence de statistiques utiles | 49 |
| a) Nécessité des statistiques | 49 |
| b) Les sources possibles | 50 |
| B. L'absence de moyens de contrôle coordonnés | 50 |
| Conclusion | 51 |

CHAPITRE DEUXIÈME

| | |
|--|----|
| LES RESPONSABILITÉS ET LES CONTRÔLES | 53 |
| I — LES RESPONSABILITÉS | 55 |
| A. Partage actuel des responsabilités | 55 |
| a) Au niveau provincial | 55 |
| 1. <i>Ministère des transports et communications et Régie des transports</i> | 56 |
| 2. <i>Ministère de l'éducation et Commissions scolaires</i> | 57 |
| 3. <i>Ministère de la santé</i> | 57 |
| b) Au niveau local | 58 |
| 1. <i>Commissions scolaires</i> | 59 |
| 2. <i>Entreprises de transport</i> | 59 |
| B. Régionalisation du transport scolaire | 61 |
| a) Avantages de la régionalisation | 61 |
| b) Base de la régionalisation du transport scolaire | 62 |
| c) Mise en oeuvre de la régionalisation | 62 |
| 1. <i>Service régional du transport scolaire</i> | 63 |
| 2. <i>Rôle du ministère de l'éducation</i> | 63 |
| 2.1 Fonctions principales | 64 |
| 2.2 Fonctions auxiliaires | 65 |
| C. Coordination des responsabilités | 65 |
| a) Nécessité d'une coordination | 65 |
| b) Intégration des politiques ministérielles | 66 |
| c) Système intégré d'information | 66 |
| d) Coordination au niveau local | 66 |
| II — LES CONTRÔLES | 68 |
| A. Les contrôles du ministère des transports et communications | 68 |
| a) Service de la sécurité routière | 68 |
| b) Service de surveillance routière | 68 |
| c) Vérification des véhicules | 69 |

| | |
|--|----|
| B. Un contrôle fondamental: le contrat | 69 |
| a) Critère d'adjudication du contrat | 71 |
| b) Solution de rechange | 71 |
| c) Les modifications qui s'imposent | 72 |
| 1. <i>Au niveau provincial</i> | 72 |
| 2. <i>Au niveau local</i> | 72 |
| C. Protection additionnelle: les assurances | 73 |
| Conclusion | 73 |
| RECOMMANDATIONS | 74 |

DEUXIÈME PARTIE

INFLUENCE DES FACTEURS HUMAINS

CHAPITRE TROISIÈME

| | |
|---|----|
| COMPORTEMENT DES ÉLÈVES | 78 |
| I — CARACTÉRISTIQUES DE LA CLIENTÈLE | 80 |
| A. Le comportement en fonction de l'âge | 80 |
| a) La maternelle | 81 |
| b) L'Élémentaire | 82 |
| c) Le secondaire | 82 |
| B. Le comportement en fonction de la normalité | 83 |
| a) Élèves moyens | 84 |
| b) Élèves inadaptés | 84 |
| 1. <i>Déficience physique</i> | 84 |
| 2. <i>Déficience mentale</i> | 85 |
| II — L'ENVIRONNEMENT HUMAIN | 87 |
| A. Formation civique | 87 |

| | |
|---|----|
| B. Information | 89 |
| a) Des parents | 89 |
| b) Des usagers de la route | 90 |
| C. Normes de comportement | 90 |
| a) Moments critiques du comportement | 90 |
| 1. <i>Montée des élèves dans le véhicule</i> | 91 |
| 2. <i>Attitude des élèves à l'intérieur du véhicule</i> | 92 |
| 3. <i>Descente du véhicule</i> | 93 |
| b) Responsable du comportement | 93 |
| Conclusion | 95 |
| RECOMMANDATIONS | 96 |

CHAPITRE QUATRIÈME

| | |
|--|-----|
| LE CHAUFFEUR | 98 |
| I — LES TÂCHES DU CHAUFFEUR | 99 |
| A. La conduite du véhicule | 99 |
| a) Problèmes spécifiques | 99 |
| 1. <i>Circonstances</i> | 99 |
| 2. <i>L'Autobus scolaire</i> | 100 |
| 3. <i>Le code de la route</i> | 100 |
| 4. <i>Les passagers</i> | 101 |
| b) Permis de conduire | 101 |
| B. La surveillance des passagers | 101 |
| a) Nécessité d'une surveillance | 101 |
| b) Responsabilités du chauffeur | 102 |
| C. L'entretien et la vérification | 103 |
| a) Importance de l'entretien et de la vérification | 103 |
| 1. <i>La vérification de l'état mécanique</i> | 103 |
| 2. <i>L'entretien hygiénique</i> | 103 |
| b) Rôle du chauffeur | 104 |
| II — LA FORMATION DU CHAUFFEUR | 105 |
| A. Nécessité d'une bonne formation | 105 |

| | |
|--|-----|
| B. Programme de formation professionnelle | 105 |
| a) Contenu du cours de formation | 105 |
| 1. <i>Connaissance des mesures sécuritaires</i> | 105 |
| 2. <i>Connaissance psychologique</i> | 106 |
| 3. <i>Connaissances techniques</i> | 106 |
| b) Établissement d'un cours de formation professionnelle | 106 |
| | |
| III — LES CRITÈRES DE SÉLECTION DES CHAUFFEURS | 107 |
| A. L'état de santé | 107 |
| a) Certificat de bonne santé | 107 |
| b) Examen médical | 107 |
| 1. <i>Rapport médical</i> | 108 |
| 2. <i>Contrôle annuel</i> | 108 |
| | |
| B. Les aptitudes physiques et mentales | 109 |
| a) Constatations | 109 |
| 1. <i>L'Âge</i> | 109 |
| 2. <i>Habilité à conduire</i> | 109 |
| b) Sélection du candidat | 110 |
| 1. <i>Fixation des limites d'âge</i> | 110 |
| 2. <i>Tests et examens</i> | 110 |
| | |
| C. Les attitudes psychologiques et sociales | 111 |
| a) Constatation | 111 |
| b) Sélection du chauffeur | 112 |
| 1. <i>Examens théoriques et comité de sélection</i> | 112 |
| 2. <i>Période de probation</i> | 112 |
| 3. <i>Établissement d'un dossier</i> | 112 |
| 4. <i>Liste de réserve</i> | 113 |
| | |
| IV — L'EMPLOI DES CHAUFFEURS | 114 |
| A. Tendance actuelle | 114 |
| B. Nouveaux objectifs | 115 |
| a) Le chauffeur professionnel | 115 |
| b) Le chauffeur non-professionnel | 115 |
| c) Le chauffeur suppléant | 116 |

| | |
|---------------------------------------|-----|
| C. Cas particuliers | 116 |
| <i>a) Le chauffeur féminin</i> | 116 |
| <i>b) Le chauffeur étudiant</i> | 117 |
| Conclusion | 118 |
| RECOMMANDATIONS | 119 |

TROISIÈME PARTIE

INFLUENCE DES FACTEURS MATÉRIELS

CHAPITRE CINQUIÈME

| | |
|--|-----|
| LES VÉHICULES | 124 |
| I — GENRE DE VÉHICULES UTILISÉS | 126 |
| A. Types de véhicules | 127 |
| <i>a) Autobus de transport en commun</i> | 127 |
| <i>b) Autobus d'élèves conventionnel</i> | 128 |
| <i>c) Le type fourgon</i> | 129 |
| <i>d) Automobile</i> | 129 |
| B. Choix du type de véhicule | 130 |
| II — CONSTRUCTION DES VÉHICULES | 131 |
| A. Anomalies causées par le système | 131 |
| B. Mécanisme du marché | 133 |
| C. Normes de construction | 134 |
| <i>a) Aux États-Unis</i> | 134 |
| <i>b) Au Canada</i> | 135 |
| <i>c) Au Québec</i> | 136 |
| III — ÉTAT DES VÉHICULES | 139 |
| A. Entretien préventif | 140 |
| B. Programme d'entretien préventif | 141 |
| Conclusion | 142 |
| RECOMMANDATIONS | 143 |

CHAPITRE SIXIÈME

| | |
|--|-----|
| DIVERS AMÉNAGEMENTS | 144 |
| I — ROUTES ET PASSAGES À NIVEAU | 145 |
| A. Routes | 145 |
| <i>a)</i> Routes tertiaires | 145 |
| <i>b)</i> Chemins privés | 147 |
| <i>c)</i> Routes sans issue | 147 |
| B. Passages à niveau | 148 |
| II — AMÉNAGEMENT EXTÉRIEUR DES ÉCOLES ET CAMPUS | 151 |
| A. Nécessité d'un aménagement sécuritaire | 151 |
| B. Principes de base | 152 |
| <i>a)</i> Voie de circulation | 152 |
| <i>b)</i> Aire de stationnement | 152 |
| <i>c)</i> Quai | 152 |
| <i>d)</i> Signalisation | 153 |
| C. Écoles déjà construites | 153 |
| III — ÉQUIPEMENT D'OPÉRATION | 154 |
| A. Radio-téléphone | 154 |
| <i>a)</i> Pour les autobus | 154 |
| <i>b)</i> Pour les véhicules-patrouilles | 155 |
| B. Remise | 155 |
| RECOMMANDATIONS | 157 |

QUATRIÈME PARTIE

RÉGLEMENTATION OPÉRATIONNELLE

CHAPITRE SEPTIÈME

| | |
|---|-----|
| TRANSPORT SCOLAIRE EN GÉNÉRAL | 160 |
| I — DISTANCE DES PARCOURS ENTRE LE DOMICILE ET L'ARRÊT | 161 |
| II — ATTENTE DE L'AUTOBUS | 164 |
| A. Programmation des circuits | 164 |

| | |
|--|-----|
| B. Points de correspondance | 165 |
| C. Attente à l'école | 165 |
| D. Sécurité aux points d'arrêt | 166 |
| | |
| III — TEMPS MAXIMUM DE TRANSPORT DANS L'AUTOBUS | 167 |
| | |
| IV — POSITION DES PASSAGERS DANS L'AUTOBUS | 168 |
| A. Un problème d'application de la loi et de surveillance | 168 |
| B. Ceintures de sécurité et protection des passagers | 169 |
| <i>a)</i> En automobile | 169 |
| <i>b)</i> En autobus | 169 |
| | |
| V — FONCTIONNEMENT DES FEUX CLIGNOTANTS | 171 |
| A. Utilisation des feux clignotants | 171 |
| B. Mesures restrictives concernant l'usage des feux clignotants | 172 |
| Conclusion | 173 |
| RECOMMANDATIONS | 174 |

CHAPITRE HUITIÈME

| | |
|--|-----|
| TRANSPORTS PARTICULIERS | 176 |
| | |
| I — TRANSPORT DES ÉTUDIANTS LE MIDI | 177 |
| A. Origine et responsabilité du transport le midi | 177 |
| B. Les repas pris à la hâte | 177 |
| C. Prolongement de la journée scolaire | 178 |
| D. Élimination du transport le midi | 178 |
| | |
| II — LE TRANSPORT DES ÉTUDIANTS EN RÉSIDENCE | 179 |
| A. Nécessité de ces voyages | 179 |
| B. Temps limite de transport | 179 |
| C. Point d'arrêt | 180 |
| D. Véhicules utilisés | 180 |

| | |
|---|-----|
| III — TRANSPORT DES ÉTUDIANTS POUR ACTIVITÉS PARASCOLAIRES | 181 |
| A. Problèmes de sécurité et de santé | 181 |
| a) Les chauffeurs | 181 |
| b) Les normes d'opération | 182 |
| B. Difficultés d'ordre juridique | 182 |
| a) Mesures correctives | 183 |
| b) Cas des entrepreneurs de transport en commun | 185 |
| Conclusion | 187 |
| RECOMMANDATIONS | 188 |
| CONCLUSION GÉNÉRALE | 190 |
| RECUEIL DES RECOMMANDATIONS | 193 |
| RAPPORT MINORITAIRE (R. Martin) | 207 |
| Introduction | 211 |
| Pourquoi un rapport minoritaire | 211 |
| Résumé du rapport | 212 |
| Le système des demandes de soumissions | 213 |
| Exposé du problème | 213 |
| Le système | 213 |
| Les entrepreneurs | 214 |
| Les Commissions scolaires | 215 |
| Le ministère des transports et communications | 216 |
| Conséquences du système de soumissions | 217 |
| Les chauffeurs | 217 |
| Les véhicules | 217 |
| Patronage | 218 |
| Voyages illégaux | 219 |
| Correctifs ou cataplasmes | 220 |
| Juridiction en matière de transport scolaire | 222 |
| Ministère de l'éducation | 222 |
| Ministère des transports et communications | 223 |
| Transport extra-scolaire | 226 |
| Transport urbain et transport scolaire | 228 |
| Récapitulation | 231 |

| | |
|---|-----|
| La régie provinciale des transports | 232 |
| Les contrats et permis | 232 |
| La tarification | 232 |
| Les conséquences immédiates | 233 |
| Organisation générale du transport scolaire au niveau du ministère des transports et communications | 234 |
| Les subventions | 234 |
| Le ministère des transports et communications | 236 |
| Service régional de transport | 236 |
| Coordination au niveau des ministères | 237 |
| Conclusion | 238 |
| RECOMMANDATIONS | 238 |

| | |
|----------------------------|-----|
| BIBLIOGRAPHIE | 241 |
|----------------------------|-----|

APPENDICES

| | |
|---|-----|
| I — Mémoires soumis à la Commission d'enquête | 257 |
| II — Aspect juridique | 259 |
| III — Directives relatives aux visites d'écoliers à l'Expo '67 de Montréal | 276 |

| | |
|---|-----|
| NORMES MINIMA DE CONSTRUCTION DES AUTOBUS D'ÉCOLIERS | 281 |
| Généralités | 285 |

Caractéristiques:

| | |
|---|-----|
| Capacité de l'autobus | 287 |
| Choix de la carrosserie | 287 |
| Carrosserie de type classique (conventionnelle) | 288 |
| A. — <i>plancher</i> | 289 |
| B. — <i>murs et toit</i> | 289 |
| C. — <i>arrière</i> | 289 |
| D. — <i>corrosion</i> | 289 |
| E. — <i>portières</i> | 290 |
| F. — <i>chauffage et dégivrage</i> | 290 |
| G. — <i>banquettes</i> | 291 |
| H. — <i>circuits électriques</i> | 292 |

Normes minima de construction de la carrosserie:

| | |
|--|-----|
| Assemblage | 293 |
| Banquettes | 293 |
| Canalisation électrique | 295 |
| Ceinture de sécurité | 295 |
| Chauffage | 296 |
| Coffre à outils | 296 |
| Construction | 297 |
| Dégivreur | 298 |
| Éclairage et signaux lumineux | 298 |
| Enduit protecteur | 298 |
| Essuie-glaces | 298 |
| Étriers | 298 |
| Hauteur libre intérieure | 298 |
| Intérieur du véhicule | 298 |
| Isolation | 302 |
| Largeur du véhicule | 302 |
| Lave-glace | 302 |
| Lisses extérieures de protection | 302 |
| Longueur du véhicule | 302 |
| Marches d'entrée | 302 |
| Pare-brise et fenêtres | 303 |
| Pare-chocs arrière | 303 |
| Pare-soleil | 304 |
| Passages | 304 |
| Passage des roues | 304 |
| Peinture | 304 |
| Plancher | 304 |
| Porte d'entrée | 305 |
| Poteaux et barres d'appui | 305 |
| Renforts d'angles arrière | 306 |
| Renforts de flancs | 306 |
| Rétroviseurs | 307 |
| Revêtement de plancher | 307 |
| Sortie de secours | 307 |
| Traitement métallique | 308 |
| Tuyau d'échappement | 309 |
| Ventilation | 309 |

Normes minima de construction du châssis:

| | |
|--|-----|
| Accumulateur | 312 |
| Ailes avant | 312 |
| Alternateur | 312 |
| Aménagement du moteur en fonction du chauffage | 312 |
| Aptitude en côte du moteur | 312 |
| Amortisseurs | 313 |
| Attestation | 313 |
| Arbre de commande | 313 |
| Avertisseur (klaxon) | 314 |
| Boîte de vitesses | 314 |
| Châssis ou cadre | 314 |
| Disque d'embrayage | 314 |
| Échappement | 315 |
| Enduit des ailes | 315 |
| Engrenage du volant | 316 |
| Équipement électrique | 316 |
| Essieux | 316 |
| Freins | 316 |
| Freins de stationnement | 318 |
| Filtre à huile | 318 |
| Filtre à air | 318 |
| Ouvertures | 318 |
| Pare-chocs avant | 318 |
| Plaque de constructeur | 318 |
| Peinture | 318 |
| Pneus et jantes | 319 |
| Répartition de la charge | 319 |
| Tableau de bord | 320 |
| Réservoir à essence | 320 |
| Ressorts | 321 |

Normes générales:

| | |
|---------------------|-----|
| Accessoires | 324 |
| Affichage | 324 |
| Modifications | 324 |

| | |
|--|------------|
| MEMBRES DU COMITÉ D'ÉTUDE | 325 |
|--|------------|

| | |
|--|------------|
| LEXIQUE (termes mécaniques) | 326 |
|--|------------|

LISTE DES FIGURES

| | |
|---|-----|
| I — Élévation avant de la carrosserie | 299 |
| II — Élévation arrière de la carrosserie | 299 |
| III — Élévation de côté de la carrosserie | 300 |
| IV — Plan de la carrosserie | 301 |

LISTE DES TABLEAUX

| | |
|---|-----|
| I — Résumé de normes minima de la carrosserie | 310 |
| II — Puissance du moteur | 313 |
| III — Côtes du châssis | 315 |
| IV — Caractéristiques des pneus et jantes | 319 |
| V — Résumé de normes minima du châssis | 322 |