



Ce que nous avons entendu

La formation de base obligatoire pour les nouveaux
détenteurs de permis de conduire de classe 1 et 2



Table des matières

Résumé.....	4
Contexte	4
Résumé du processus de participation du public	4
Ce que nous avons entendu : principaux thèmes abordés.....	5
Historique et présentation de la formation de base obligatoire	5
Le processus d'échange avec le public.....	6
Méthode d'échange	6
Participation du public	7
Échanges avec le public ou consultation?	7
Ce que nous avons entendu.....	8
La formation devrait être imposée	8
L'opinion publique est divisée au sujet de l'imposition de la formation aux détenteurs actuels d'un permis de conduire de classe 1 et 2	9
En plus de la formation, le GTNO devrait envisager la création d'un programme d'apprentissage pour les camionneurs	9
La formation ne remplace pas une formation en cours d'emploi de qualité	10
Si adoptée, la formation devrait être accessible	10
Résumé des commentaires	11
Annexe A : Résumé des résultats du sondage	12

Résumé

Contexte

Aux TNO, un titulaire de permis de conduire de classe 1 peut conduire des remorques et des semi-remorques. Un permis de conduire de classe 2 est nécessaire pour conduire tout autobus, y compris les autobus scolaires, qui peuvent accueillir plus de 24 passagers. Pour décrocher un permis de classe 1 ou 2 à l'heure actuelle, un candidat n'est pas tenu de suivre de formation, il ne doit que réussir un examen pratique et théorique. Une formation similaire est déjà obligatoire en Ontario, en Alberta et en Saskatchewan; le Manitoba leur emboîtera le pas dès le 1er septembre 2019. D'autres administrations canadiennes envisagent de faire de même.

Le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest (GNWT) envisage la création d'une formation de base obligatoire pour les détenteurs d'un permis de conduire de classe 1 et 2. Si approuvée, la formation consisterait en une centaine d'heures de cours préalable à suivre avant de passer l'examen de conduite. Le contenu de la formation serait approuvé par le GTNO et porterait notamment sur des sujets comme les composantes d'un véhicule, les techniques de conduite, les exigences réglementaires, l'inspection d'un véhicule et l'arrimage des marchandises. Si la formation venait à être adoptée, elle serait offerte par des établissements de formation reconnus, comme des collèges ou des entreprises privées.

Le GTNO reconnaît que l'industrie du camionnage fait partie intégrante de la vie ténnoise et a décidé de tenir des échanges avec le public pour savoir si une telle formation devrait être mise en œuvre aux TNO. Le présent document est un résumé de ce que nous avons entendu pendant le processus de mobilisation.

Résumé du processus de participation du public

Le processus d'échanges avec le public s'est articulé autour de réunions informelles tenues à Inuvik, Yellowknife, Fort Simpson et Hay River. Lors de ces événements, des membres du personnel du ministère de l'Infrastructure ont brièvement présenté les bases du programme de formation aux participants. Ainsi, les Ténos ont eu l'occasion de formuler inquiétudes, commentaires et recommandations, et ils en ont profité pour poser des questions.

Le GTNO a aussi sollicité et reçu des commentaires au sujet de la formation par une foule d'autres canaux (cartes de commentaires, courriels, médias sociaux et sondages en ligne).

Ce que nous avons entendu : principaux thèmes abordés

- Les commentaires se sont révélés presque unanimement en faveur de la formation. Beaucoup de résidents étaient d'ailleurs étonnés qu'une telle formation ne soit pas déjà obligatoire pour les détenteurs d'un permis de conduire de classe 1 et 2.
- En plus de la formation, de nombreux intervenants de l'industrie du camionnage ont suggéré un programme de formation de type apprentissage qui permettrait une formation en cours d'emploi.
- Les répondants avaient des avis partagés quant à savoir si les détenteurs actuels de permis de conduire de classe 1 et 2 devraient être tenus de suivre la formation. De nombreux participants ont estimé que ces chauffeurs devraient jouir d'une clause de droits acquis. D'autres pensent que la formation serait bénéfique pour tous les chauffeurs.
- Certaines préoccupations ont été soulevées concernant le coût de la formation obligatoire, ses répercussions sur une main-d'œuvre déjà vieillissante, ainsi que les barrières linguistiques associées à une formation officielle.

Historique et présentation de la formation de base obligatoire

En juillet 2017, l'Ontario a été la première province canadienne à imposer une telle formation. Par conséquent, les nouveaux détenteurs d'un permis de classe A (l'équivalent d'un permis de classe 1 aux TNO) ontarien doivent suivre une formation approuvée de 103,5 heures pour décrocher leur permis. Les conducteurs qui détenaient déjà un permis de classe A ont bénéficié d'un droit acquis. Les conducteurs d'autres provinces ou territoires canadiens qui s'installent en Ontario et qui détiennent l'équivalent d'un permis de classe A depuis moins de 12 mois doivent suivre la formation approuvée; ceux qui détiennent un permis de conduire équivalent depuis plus de 12 mois ne sont pas tenus de suivre la formation.

Dans cette province, la formation est offerte dans des établissements agréés par la province et coûte environ 7 000 \$ par participant. Des aides financières sont disponibles par l'intermédiaire de divers programmes provinciaux, fédéraux ou autochtones, selon les cas.

Depuis la collision tragique qui a décimé l'équipe de hockey des Broncos de Humboldt, au printemps 2018 en Saskatchewan, la formation de base obligatoire pour les nouveaux détenteurs de permis de conduire de classe 1 et 2 est de toutes les conversations, d'un océan à l'autre, et les appels pour l'imposition d'une formation obligatoire dans toutes les administrations du Canada se multiplient. L'Alberta et la Saskatchewan l'ont adoptée en mars 2019, et le Manitoba prévoit faire de même en septembre 2019. Plusieurs autres administrations envisagent elles aussi d'imposer une formation semblable.

Non seulement l'Alliance canadienne du camionnage appuie-t-elle la formation, mais le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé travaille en outre à la rédaction de lignes directrices pour normaliser la formation à l'échelle nationale.

Aux TNO, le ministère de l'Infrastructure, responsable de la réglementation applicable à l'industrie du camionnage sur le territoire, estime qu'une formation de base, si adoptée, rehausserait la sécurité routière. Le Ministère reconnaît toutefois que les TNO constituent un territoire unique, fortement tributaire du transport routier, et souhaitait obtenir les commentaires du public avant de prendre une décision à ce sujet.

Le processus d'échange avec le public

Méthode d'échange

Le GTNO a tenu des séances d'échange avec le public selon le calendrier suivant :

- Inuvik : 10 janvier 2019
- Yellowknife : 14 janvier 2019
- Fort Simpson : 17 janvier 2019
- Hay River : 23 janvier 2019

Plusieurs raisons justifient la tenue des séances dans ces collectivités : elles sont des plaques tournantes de l'industrie du camionnage des TNO; elles sont reliées au réseau routier national; elles sont principalement ravitaillées par la route, contrairement à certaines collectivités uniquement accessibles par voie aérienne ou maritime. Les consultations, tenues en français et en anglais, ont été animées par le Registraire des véhicules automobiles, le conseiller législatif principal et l'agent des communications en français.

Ces séances d'échange, auxquelles les participants n'étaient pas tenus de s'inscrire à l'avance, ont été publicisées dans les bâtiments occupés par le GTNO, dans les médias sociaux et dans le site Web du ministère de l'Infrastructure. De plus, des représentants de l'industrie du camionnage inscrits à la liste des transporteurs commerciaux du GTNO ont été invités à participer aux séances.

Chaque séance commençait par une présentation de 20 à 30 minutes décrivant la mise en œuvre potentielle de la formation, son fonctionnement dans les administrations du Canada où elle est déjà imposée, sans oublier les avantages potentiels que le GTNO anticipe d'une telle formation obligatoire. La présentation était divisée comme suit :

- **Contexte** – Survol de la formation, raisons pour lesquelles le GTNO souhaite l'adopter et son historique à l'échelle du pays;
- **Approche cohérente** – Discussion sur la nécessité d'élaborer un cadre compatible avec les administrations voisines;
- **Sécurité des chauffeurs et du public** – Résumé des avantages potentiels d'une telle formation : réduction du nombre d'accidents, diminution des primes d'assurance et meilleures cotes de sécurité des transporteurs;
- **Partenariats** – Examen des partenariats de financement potentiels envisagés par le GTNO afin de réduire les coûts de la formation.

Après la présentation, les participants ont été invités à poser des questions et à formuler commentaires et préoccupations concernant la formation.

En plus des séances d'échange avec le public, le GTNO a sollicité et reçu des commentaires par courrier électronique, cartes de commentaires, médias sociaux et un sondage en ligne. La possibilité de formuler des commentaires en ligne a été annoncée sur la page Web et les comptes de médias sociaux du ministère de l'Infrastructure.

Participation du public

Les séances d'échange avec le public ont attiré au total 29 participants (6 à Inuvik, 14 à Yellowknife, 3 à Fort Simpson et 6 à Hay River).

Y ont assisté :

- des membres du public;
- des camionneurs;
- des entreprises et des exploitants de domaine des transports;
- des représentants de la Commission de la sécurité au travail et de l'indemnisation des travailleurs;
- des représentants d'organismes autochtones;
- des représentants des médias;
- des organismes qui offrent de la formation aux conducteurs;
- des membres d'autres ministères du GTNO.

Douze participants ont rempli des cartes de commentaires.

Les courriels et les réactions publiées dans les médias sociaux se ventilent comme suit :

- Nous n'avons pas reçu de courriels;
- 11 commentaires ont été publiés dans les médias sociaux;
- La publication Facebook sur la formation a été vue 13 459 fois; elle a récolté 422 clics, et a été relayée 43 fois et aimée de 56 personnes.
- Le sondage en ligne a été rempli par 93 participants. Une copie des résultats de l'enquête est présentée à l'annexe A.

Échanges avec le public ou consultation?

Veillez noter que les « échanges avec le public » décrits dans le présent document diffèrent d'une « consultation ». Des consultations avec les gouvernements autochtones, comme celles prévues à l'article 35 de la Loi constitutionnelle, n'ont pas été organisées, car la formation n'a pas le potentiel d'influer négativement sur les droits ancestraux ou les droits issus de traités.

Témoignages

1. La formation devrait être imposée

« Quoi? Êtes-vous en train de me dire qu'elle n'est pas déjà obligatoire? »

« Bonne idée. Avec tous les chauffeurs routiers qui conduisent aux Territoires du Nord-Ouest, on penserait que les lois nécessaires sont déjà en place. Il est grand temps d'en adopter : mieux vaut tard que jamais. »

« Sans formation, tous les usagers de la route sont en danger. »

« Les détenteurs de permis de conduire de classe 1 et 2 sont considérés comme des conducteurs professionnels : assurons-nous qu'ils reçoivent la formation appropriée. Nous le faisons pour les médecins, les avocats, et d'autres encore; pourquoi pas pour les chauffeurs qui livrent nos marchandises? »

« J'ai détenu un permis de conduire de classe 1 une grande partie de ma vie et j'ai conduit avec de nombreux conducteurs inexpérimentés qui n'ont pas eu la chance de suivre une formation de base. Les erreurs qu'ils commettent et leur manque de compréhension des règles de conduite et des restrictions, notamment les carnets de route, les mettent en danger eux-mêmes et mettent tous les autres usagers de la route en danger. Au mieux, ils provoquent des dangers sur l'accotement. Aussi, je reconnais que les erreurs que j'ai commises auraient pu être évitées si j'avais reçu une meilleure formation en tant que jeune conducteur. »

RÉSUMÉ DES PRINCIPAUX POINTS

- Plusieurs répondants étaient surpris qu'une formation obligatoire ne soit pas déjà imposée aux détenteurs de permis de conduire de classe 1 et 2.
- Les commentaires étaient presque tous favorables à la formation et de nombreux membres du public sont d'accord avec les efforts déployés pour renforcer la sécurité routière.
- En ce qui a trait à l'imposition de la formation aux titulaires d'un permis de classe 1, 57 répondants au sondage ont déclaré être « tout à fait d'accord » avec la formation. Vingt participants ont répondu qu'ils étaient « d'accord » avec l'initiative; 2 ont déclaré qu'ils étaient « en désaccord », et 7 se sont déclarés « fortement en désaccord ».
- Pour ce qui a trait à l'imposition de la formation aux titulaires d'un permis de classe 2, 56 répondants au sondage ont déclaré être « tout à fait d'accord » avec la formation. Vingt-deux participants ont répondu qu'ils étaient « d'accord » avec l'initiative; 2 ont déclaré qu'ils étaient « en désaccord », et 5 se sont déclarés « fortement en désaccord ».

2. L'opinion publique est divisée au sujet de l'imposition de la formation aux détenteurs actuels d'un permis de conduire de classe 1 et 2

« Les chauffeurs actuels devraient jouir d'un droit acquis. »

« En tant que chauffeur, je suis en faveur d'une formation en cours d'emploi tous les 3 ou 5 ans. »

« Les camionneurs et les chauffeurs d'autobus sont considérés comme des chauffeurs professionnels; ils devraient donc suivre une formation professionnelle réglementée. En outre, les chauffeurs devraient être tenus de se mettre à niveau s'ils ne justifient pas d'un nombre défini d'heures de conduite par an. »

RÉSUMÉ DES PRINCIPAUX POINTS

- L'éventuelle obligation de suivre une formation obligatoire pour les détenteurs actuels de permis de conduire de classe 1 et 2 divise l'opinion des participants. Certains membres du public étaient d'avis que les conducteurs existants devraient bénéficier d'un droit acquis, comme c'est le cas en Ontario.
- D'autres participants ont suggéré que la formation devrait être obligatoire pour les chauffeurs titulaires de permis de classe 1 et 2 existants qui, au cours des mois ou des années précédents, ne justifient pas d'un nombre d'heures de conduite suffisant, ou qui présentent un bilan médiocre en matière de sécurité.

3. En plus de la formation, le GTNO devrait envisager la création d'un programme d'apprentissage pour les camionneurs

« Un programme d'apprentissage serait l'idéal. »

« Je suis d'avis que le GTNO devrait rédiger des normes et créer un programme de formation des formateurs à l'intention des entrepreneurs, qui à leur tour pourraient former leurs chauffeurs. Les entrepreneurs auraient ainsi les outils nécessaires pour former leurs employés. »

« J'aimerais que le camionnage soit un métier Sceau rouge. »

« Un programme de mentorat me coûtera plus cher. »

RÉSUMÉ DES PRINCIPAUX POINTS

- Les répondants qui emploient des camionneurs aux Territoires du Nord-Ouest sont d'avis que la formation devrait comporter un cheminement d'apprentissage, c'est-à-dire un système de formation en cours d'emploi qui permettrait à l'employeur de sanctionner les progrès de l'employé. Les participants estiment que ce modèle améliorerait les normes de formation, fidéliserait les employés et favoriserait la croissance économique.
- Nombreux sont les participants qui ont estimé qu'un programme de permis de conduire progressif serait la solution idéale. Par exemple, les chauffeurs seraient tenus de conduire des camions de petite taille avec des charges peu dangereuses avant de passer à des véhicules de grande taille ou à des cargaisons dangereuses.
- De nombreux employeurs ont indiqué qu'ils disposaient déjà de programmes de formation en interne pour les nouveaux chauffeurs. Les employeurs souhaiteraient voir ce système de formation régularisé et reconnu par le GTNO à titre de formation valide.
- Certains employeurs se sont déclarés inquiets de l'augmentation des coûts associés à la formation obligatoire. Ils sont en faveur d'un programme de subvention pour embaucher et former de nouveaux chauffeurs.
- Certains participants ont suggéré que si la formation était mise en œuvre, le métier de camionneur deviendrait alors une carrière « en bonne et due forme », permettant ainsi d'attirer les bons éléments et de les garder en poste.

4. La formation ne remplace pas une formation en cours d'emploi de qualité

« Je suis sincèrement d'avis que la formation est nécessaire, mais 100 heures, ce n'est pas suffisant. »

« Une formation de 100 heures ne prépare pas un chauffeur aux cargaisons d'importance. »

RÉSUMÉ DES PRINCIPAUX POINTS

- De nombreux participants, surtout les membres de l'industrie du transport, étaient d'avis qu'une formation d'une centaine d'heures ne constituerait qu'une introduction au camionnage. Afin de permettre aux chauffeurs de transporter des cargaisons dangereuses, une formation approfondie en cours d'emploi est nécessaire.
- Certains participants ont soulevé l'inquiétude qu'une formation de base obligatoire donnerait aux exploitants un faux sentiment de sécurité. La formation de base obligatoire n'est qu'une introduction au camionnage, et non pas un substitut à l'expérience qu'un chauffeur acquiert sur la route.
- Les participants ont souligné que la formation ne devrait pas non plus se substituer ni à une formation de qualité en cours d'emploi, ni à de l'expérience de travail.

5. Si adoptée, la formation devrait être accessible

« La formation doit être accessible à tous ceux qui souhaitent la suivre. »

« 7 000 \$, c'est cher. Ne fermez pas la porte aux Ténos. »

« Attirer des chauffeurs est déjà difficile. J'ai peur qu'avec cette formation, le recrutement soit encore plus difficile. »

« À l'heure actuelle, il est presque impossible de recruter des détenteurs d'un permis de conduire de classe 1. Personne ne veut s'engager dans notre industrie. L'imposition d'une formation obligatoire dispendieuse rendra le recrutement de chauffeurs encore plus difficile. »

RÉSUMÉ DES PRINCIPAUX POINTS

- Des participants ont exprimé l'inquiétude que le coût de la formation pourrait dissuader des candidats d'intégrer l'industrie du camionnage. C'est pourquoi de nombreux participants ont estimé que la formation obligatoire devait être associée à des possibilités de financement.
- Certains participants ont également soulevé l'inquiétude qu'une formation obligatoire désavantagerait les candidats qui maîtrisent mal l'anglais.
- Des intervenants ont mentionné que si les normes de la formation étaient trop élevées, ou si la formation se révélait trop coûteuse à suivre, elle dissuaderait les résidents du Nord d'intégrer cette industrie.
- Certains employeurs ont dit craindre que la formation ne rende plus difficile le recrutement des chauffeurs. La population active des TNO est déjà vieillissante, et les employeurs ne veulent pas être obligés de renoncer aux candidats du Nord qui n'auraient pas suivi de formation adéquate. Toute formation devrait être accessible.

Résumé des commentaires

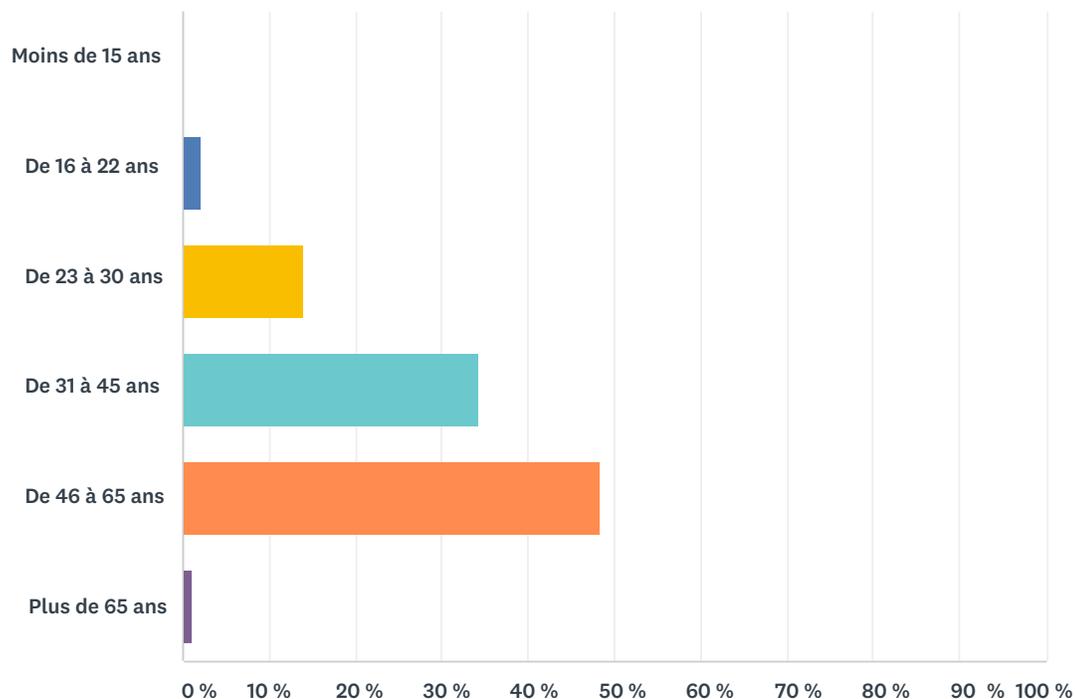
En résumé, après avoir pris connaissance des commentaires d'une gamme de participants des TNO, voici les recommandations formulées par le public :

- La formation devrait être adoptée aux TNO pour les détenteurs d'un permis de conduire de classe 1 et 2;
- Le GTNO devrait effectuer des recherches supplémentaires pour déterminer si les détenteurs actuels d'un permis de conduire d'une ou l'autre de ces deux classes devraient être tenus de suivre la formation. Parmi les éléments à considérer, mentionnons la transférabilité avec toutes les autres administrations du Canada, la capacité de formation, la sécurité routière et le coût.
- En plus de la formation, le GTNO devrait réfléchir à l'adoption d'un système de formation en apprentissage. Le gouvernement devrait également envisager de permettre aux employeurs de camionneurs de devenir des formateurs agréés. Le ministère de l'Infrastructure devrait organiser des réunions avec le ministère de l'Éducation, de la Culture et de la Formation pour discuter de ce concept et des possibilités d'apprentissage.
- Un programme complet de communication et de sensibilisation devrait être mis en œuvre pour diffuser l'information relative aux avantages et aux limites de la formation.
- Finalement, la formation créera un obstacle financier. Pour la réduire, le GTNO devrait explorer les possibilités de financement pour compenser le coût de la formation.

▪ Annexe A : Résumé des résultats du sondage ▪

Quel âge avez-vous?

Ont répondu : 94 N'ont pas répondu : 0

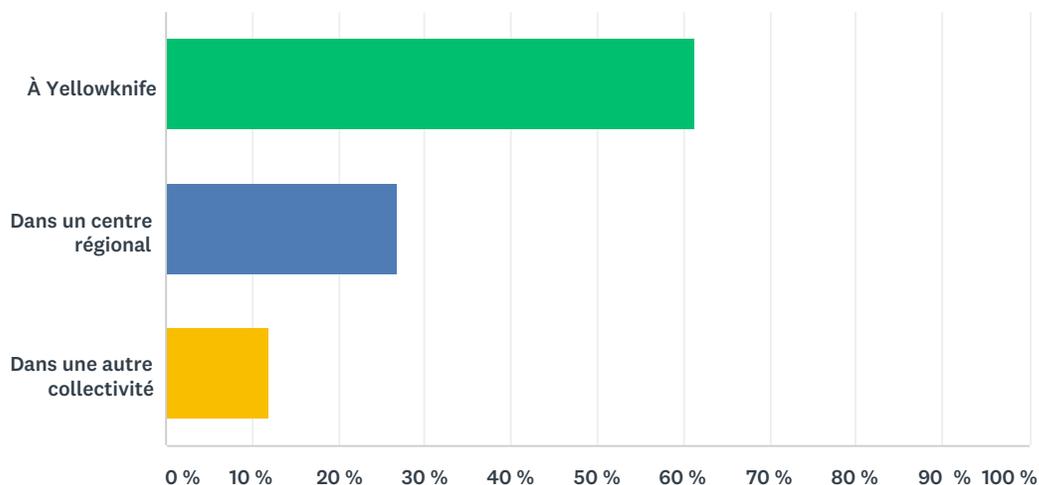


Choix de réponses	Réponses	
Moins de 15 ans	0,00 %	0
De 16 à 22 ans	2,13 %	2
De 23 à 30 ans	13,83 %	13
De 31 à 45 ans	35,11 %	33
De 46 à 65 ans	47,87 %	45
Plus de 65 ans	1,06 %	1
TOTAL		94

▪ Annexe A : Résumé des résultats du sondage ▪

Où habitez-vous?

Ont répondu : 94 N'ont pas répondu : 0

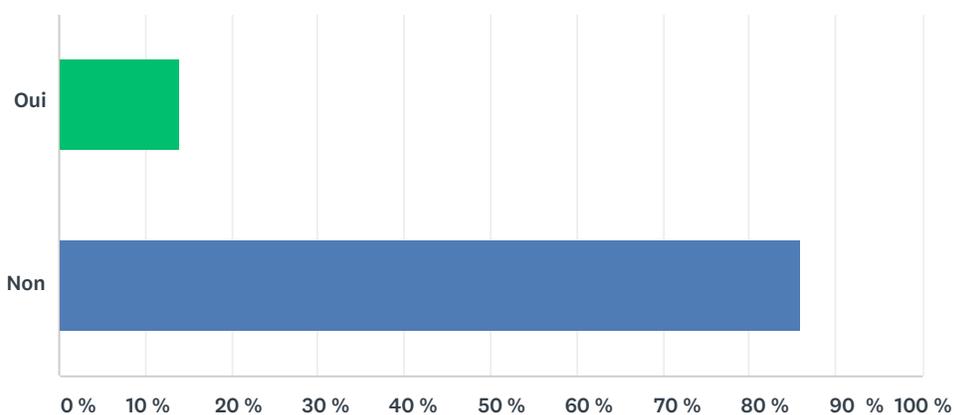


Choix de réponses	Réponses	
À Yellowknife	61,70 %	58
Dans un centre régional (Fort Simpson, Fort Smith, Hay River, Inuvik ou Norman Wells)	26,60 %	25
Dans une autre collectivité	11,70 %	11
TOTAL		94

- Annexe A : Résumé des résultats du sondage ▪

Êtes-vous titulaire d'un permis de conduire de classe 1?

Ont répondu : 94 N'ont pas répondu : 0

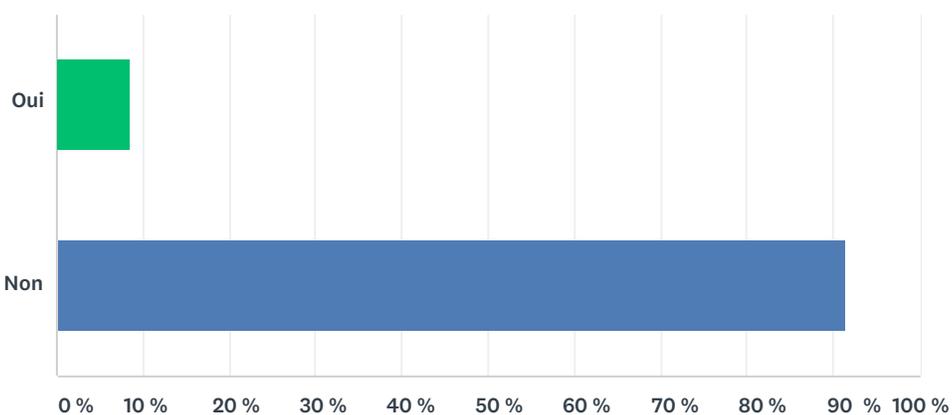


Choix de réponses	Réponses	
Oui	14,89 %	14
Non	85,11 %	80
TOTAL		94

▪ Annexe A : Résumé des résultats du sondage ▪

Êtes-vous titulaire d'un permis de conduire de classe 2?

Ont répondu : 94 N'ont pas répondu : 0

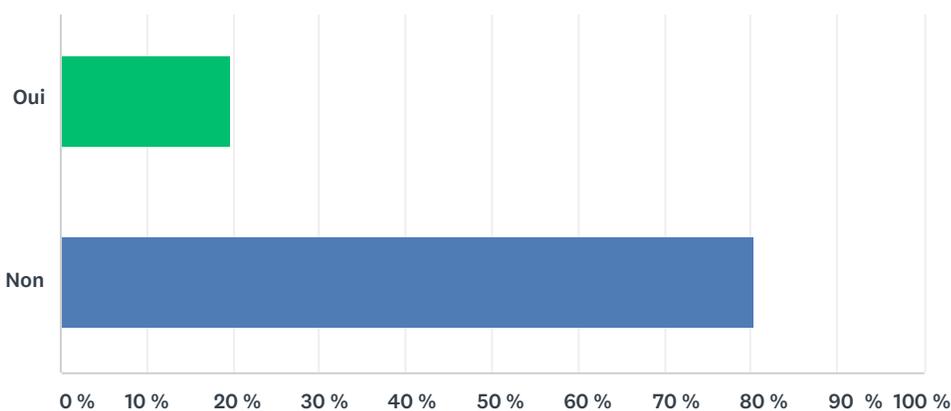


Choix de réponses	Réponses	
Oui	9,57 %	9
Non	90,43 %	85
TOTAL		94

- Annexe A : Résumé des résultats du sondage ▪

Si « non », envisagez-vous d'obtenir un permis de conduire de classe 1 ou 2?

Ont répondu : 93 N'ont pas répondu : 1

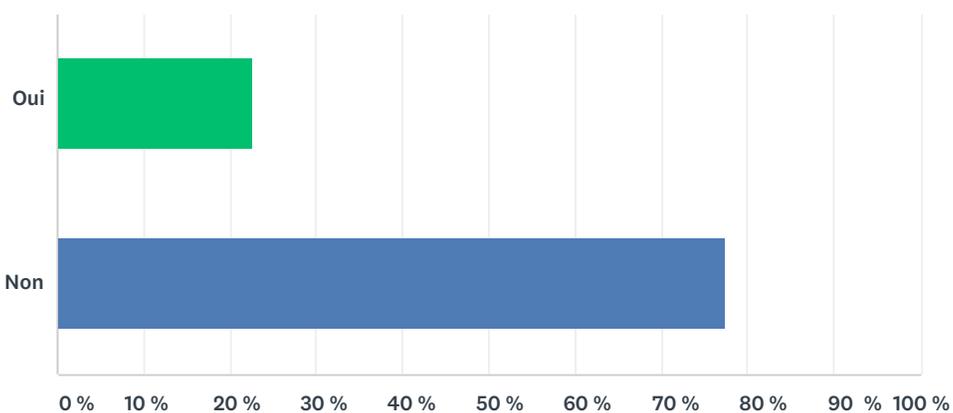


Choix de réponses	Réponses	
Oui	20,43 %	19
Non	79,57 %	74
TOTAL		93

▪ Annexe A : Résumé des résultats du sondage ▪

Travaillez-vous dans l'industrie du transport routier des Territoires du Nord-Ouest?

Ont répondu : 94 N'ont pas répondu : 0

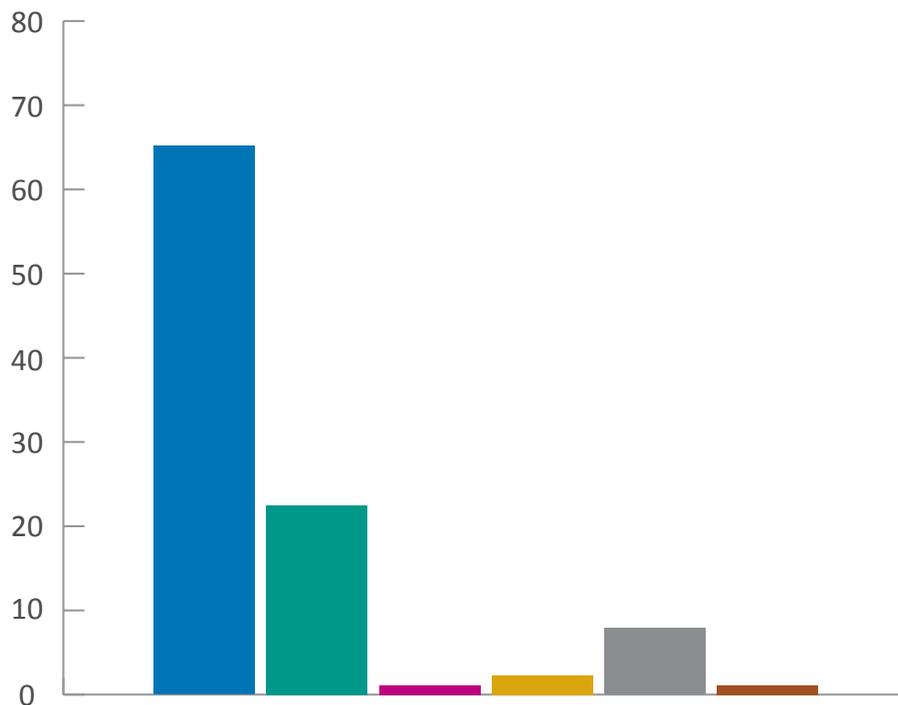


Choix de réponses	Réponses	
Oui	23,40 %	22
Non	76,60 %	72
TOTAL		94

▪ Annexe A : Résumé des résultats du sondage ▪

Êtes-vous en faveur de la mise en place d'une formation obligatoire pour les nouveaux titulaires de permis de conduire de classe 1?

Ont répondu : 89 N'ont pas répondu : 5

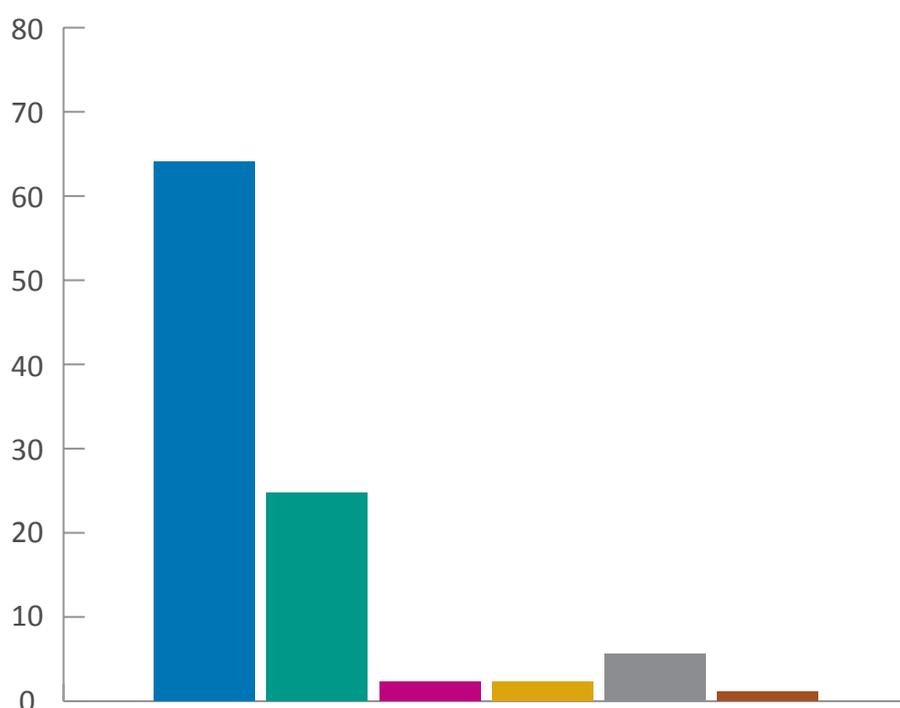


TOUT À FAIT D'ACCORD	D'ACCORD	NI D'ACCORD NI EN DÉSAACCORD	EN DÉSAACCORD	VRAIMENT PAS D'ACCORD	NE SAIS PAS	TOTAL
65,17 %	22,47 %	1,12 %	2,25 %	7,87 %	1,12 %	89
58	20	1	2	7	1	

▪ Annexe A : Résumé des résultats du sondage ▪

Êtes-vous en faveur de la mise en place d'une formation obligatoire pour les nouveaux titulaires de permis de conduire de classe 2?

Ont répondu : 89 N'ont pas répondu : 5



TOUT À FAIT D'ACCORD	D'ACCORD	NI D'ACCORD NI EN DÉSAccORD	EN DÉSAccORD	VRAIMENT PAS D'ACCORD	NE SAIS PAS	TOTAL
64,04 %	24,72 %	2,25 %	2,25 %	5,62 %	1,12 %	89
57	22	2	2	5	1	

