

Ministère de l'Éducation et du Développement de la petite enfance – Transport scolaire



Table des matières

Faits saillants du chapitre	82
À propos de l’audit.....	84
Contexte	86
Examen de la conformité.....	87
Stratégies pour assurer des niveaux de dotation suffisants	98
Annexe I : Recommandations et réponses	100
Annexe II : Objectifs et critères de l’audit	106
Annexe III : Rapport d’assurance indépendant.....	107



2024 Volume I

Faits saillants du chapitre 3

Plusieurs cas de non-conformité aux lois et aux politiques	Pour de nombreux autobus, les inspections sont en retard et l'entretien requis n'a pas été effectué	Aucune cible ni aucun objectif n'a été fixé pour le recrutement et le maintien en poste des chauffeurs d'autobus
Absence de mécanismes de surveillance au ministère		

Conclusions générales

Notre audit a permis de conclure que le ministère de l'Éducation et du Développement de la petite enfance (le Ministère) ne dispose pas de systèmes et de processus efficaces pour assurer la conformité des districts scolaires aux lois et aux politiques ministérielles relatives au transport des élèves. De plus, des stratégies adéquates ne sont pas en place pour assurer un niveau de dotation suffisant de chauffeurs d'autobus.

Ce qui nous préoccupe le plus, c'est que malgré le vaste audit du transport des élèves effectué par notre bureau en 2001, plusieurs écarts persistent dans les niveaux de conformité. Nous constatons peu d'amélioration dans le contexte de la surveillance et du suivi ministériels.

Bien que le Ministère ait commencé à dresser une stratégie de recrutement et de maintien en poste des chauffeurs d'autobus scolaires, aucune cible ni aucun objectif n'a été fixé.

Aperçu des résultats

Transport des élèves

Manque de surveillance ministérielle



Non-conformité à la législation



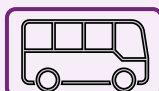
Constatations



46 % des dossiers des chauffeurs n’ont **pas** démontré leur conformité aux exigences relatives aux permis dans le cadre de leur emploi



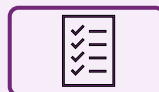
20 % des chauffeurs n’avaient pas une vérification des casiers judiciaires dans leur dossier



37 % des chauffeurs **n’avaient pas** de preuve d’achèvement de la formation des chauffeurs d’autobus dans leur dossier à l’embauche



42 % des chauffeurs d’autobus n’avaient **pas** de preuve de formation en secourisme à l’embauche



68 % des chauffeurs d’autobus n’ont **pas** fait l’objet d’une évaluation du rendement au cours des 5 dernières années



45 % des rapports dressés à la suite de l’inspection obligatoire des autobus en vertu de la législation sur les véhicules utilitaires ont fait état de lacunes

À propos de l’audit

Introduction à l’audit

- 3.1 Au moment de notre audit de 2001, le Ministère comprenait une Direction du transport des élèves, composée de 4 employés, dont un directeur du transport des élèves. Rebaptisée Direction des installations scolaires et du transport des élèves, on y trouve maintenant deux employés distincts dans le domaine du transport des élèves : un coordonnateur du transport des élèves et un analyste principal des applications et du soutien technique.
- 3.2 Aux termes de son mandat, la Direction « offre une orientation et un soutien aux districts pour la planification et la gestion des installations éducatives et du transport scolaire » dans le but de la « mise en place d’un système de transport scolaire sécuritaire et efficace ».
- 3.3 Le transport des élèves est régi par le *Règlement sur le transport des élèves* pris en vertu de la *Loi sur l’éducation*, ainsi que par un certain nombre de politiques ministérielles, qui sont mises en œuvre par les conseils d’éducation de district et les directeurs généraux et directrices générales de district.
- 3.4 La *Loi sur les véhicules à moteur* renferme des normes concernant les exigences à respecter relativement aux permis et les délais à observer pour les inspections.

Pourquoi avons-nous choisi ce sujet?

- 3.5 En date du 5 avril 2024, plus de 107 000 enfants du Nouveau-Brunswick étaient inscrits au réseau des écoles publiques de la maternelle à la 12^e année, et 78 % de ces enfants sont transportés par autobus. Le non-respect des lois et des politiques ministérielles entourant le transport des élèves pourrait accroître le risque de mise en danger d’une population vulnérable.
- 3.6 Certaines régions de la province éprouvent des difficultés à recruter et à maintenir en poste des chauffeurs d’autobus, contribuant notamment à une hausse du nombre d’autobus en retard et annulés.

Entité auditée

- 3.7 L’entité que nous avons audité était le ministère de l’Éducation et du Développement de la petite enfance (le Ministère). Nous avons également demandé des renseignements et obtenu des éléments de preuve du ministère des Transports et Infrastructure (MTI), du ministère de la Justice et de la Sécurité publique (JSP) et des sept districts scolaires de la province.

Objectifs de l’audit

- 3.8** Notre audit avait comme objectifs de déterminer si le ministère de l’Éducation et du Développement de la petite enfance :
- a des systèmes et des processus efficaces pour surveiller les districts scolaires et assurer leur conformité aux lois et aux politiques ministérielles relatives au transport des élèves
 - a des stratégies en place pour assurer un nombre suffisant de chauffeurs d’autobus

Étendue de l’audit

- 3.9** La portée de notre audit comprenait le rôle du Ministère d’assurer la conformité aux lois et aux politiques ministérielles relatives au transport des élèves et d’établir des stratégies pour remédier à la pénurie de chauffeurs d’autobus scolaires.
- 3.10** L’audit a porté sur la période allant du 1^{er} janvier 2022 au 1^{er} février 2024. Nous avons également recueilli au besoin des renseignements en dehors de cette période.
- 3.11** Dans le cadre de notre travail, nous avons examiné les dossiers personnels des chauffeurs d’autobus scolaires, les politiques pertinentes, les lois, les contrats et les données d’inspection et d’entretien des autobus scolaires. Nous avons rencontré des membres du personnel du Ministère et des districts ainsi qu’un échantillon de chauffeurs d’autobus scolaires.
- 3.12** Les annexes II et III fournissent plus de renseignements sur les objectifs, les critères, l’étendue et l’approche de l’audit.

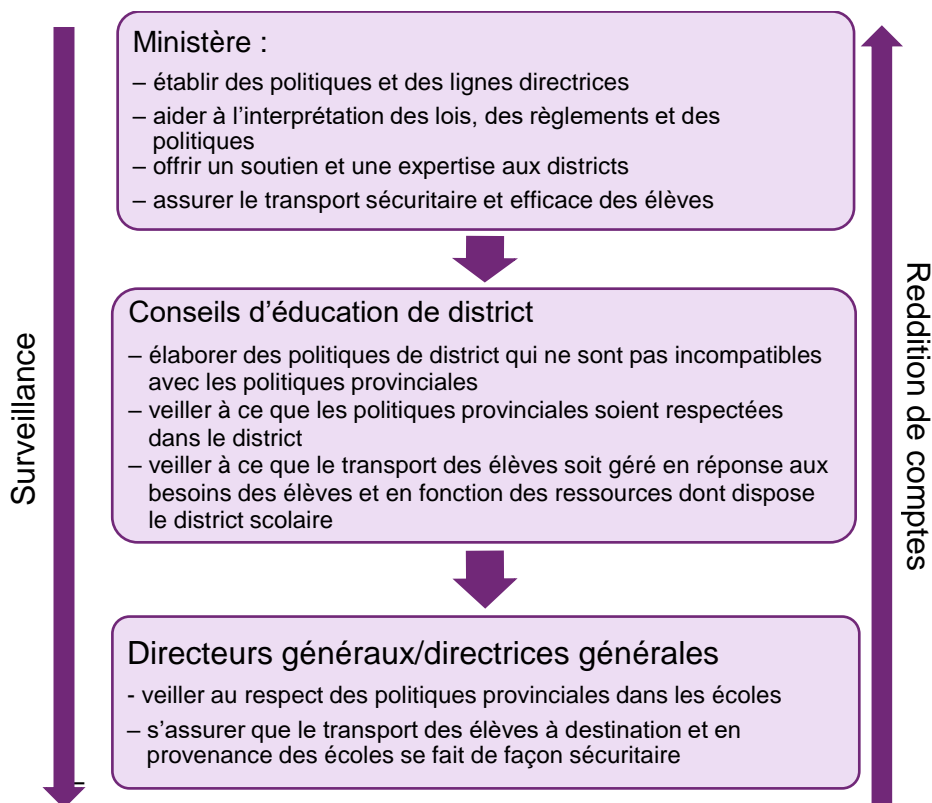
Conclusion

- 3.13** Notre audit a permis de conclure que le Ministère ne dispose pas de systèmes et de processus efficaces pour surveiller le transport des élèves et assurer sa conformité aux lois et aux politiques ministérielles sur cette forme de transport. De plus, le Ministère n’a pas mis en place de stratégies pour garantir un niveau de dotation suffisant de chauffeurs d’autobus. Voici nos constatations générales :
- Il n’y a aucun mécanisme officiel de surveillance de la conformité aux lois et aux politiques relatives au transport des élèves
 - Aucun des districts scolaires examinés n’a démontré une pleine conformité aux lois et aux politiques
 - Nous avons constaté que les inspections de 63 autobus scolaires étaient en retard et que 311 n’avaient pas fait l’objet d’entretien dans les délais exigés

- Le Ministère en est aux premières étapes de l’élaboration d’une stratégie provinciale de recrutement et de maintien en poste, mais il n’a pas :
 - établi des cibles ou des objectifs pour les niveaux de dotation
 - établi un plan d’urgence pour remédier les absences de courte durée

Contexte

- 3.14** Le réseau scolaire public du Nouveau-Brunswick compte sept districts scolaires. Au 26 janvier 2024, 1 067 chauffeurs permanents et 275 chauffeurs occasionnels étaient chargés de conduire 1 304 autobus scolaires appartenant à la province ou loués par elle. Dans certains cas, les districts concluent des contrats pour faire transporter les élèves.
- 3.15** La Direction des installations scolaires et du transport des élèves fournit un soutien aux districts scolaires dans la planification et la gestion du transport des élèves en interprétant les politiques et en fournissant des directives et de l’expertise à ce sujet.
- 3.16** En vertu de sa Politique 514 sur la gestion du transport scolaire, le Ministère « *tient à s’assurer que les élèves soient transportés à destination et en provenance de l’école de façon sécuritaire* » et *croit à la « gestion partagée des écoles avec les conseils d’éducation de district »*.
- 3.17** Nous avons créé le tableau suivant qui décrit les responsabilités du Ministère, des conseils d’éducation de district et des directeurs généraux et directrices générales de chaque district dans le cadre du transport des élèves, telles qu’énoncées dans les politiques, les lois et les sites Web du Ministère.



3.18 Cet audit mettait l’accent sur le rendement du Ministère en tant qu’organisme central de surveillance des districts scolaires, car ce rendement a une incidence directe sur la sécurité et l’efficacité du transport des élèves à l’échelle de la province.

Examen de la conformité

3.19 Nous avons effectué des examens détaillés dans quatre des sept districts scolaires pour évaluer la conformité :

- au *Règlement sur le transport des élèves* pris en vertu de la *Loi sur l’éducation*
- à la *Loi sur les véhicules à moteur*
- aux principales politiques ministérielles relatives au transport des élèves

3.20 Nous avons sélectionné le district scolaire anglophone Sud (ASD-S), le district scolaire anglophone Ouest (ASD-W), le district scolaire anglophone Est (ASD-E) et le district scolaire francophone Sud (DSF-S) pour effectuer des examens détaillés en fonction des facteurs suivants :

- superficie de la région
- nombre de chauffeurs d’autobus scolaires

- dépenses de transport des élèves
- nombre d'élèves
- postes vacants de chauffeurs d'autobus
- utilisation d'autobus privés sous contrat
- couverture des districts anglophones et francophones

3.21 Nous avons examiné les dossiers personnels suivants :

- 60 chauffeurs employés par la province
- 5 chauffeurs contractuels

3.22 Nous avons également procédé à un examen physique de 20 autobus scolaires et interviewé 8 chauffeurs d'autobus pour obtenir des renseignements supplémentaires sur le réseau de transport des élèves.

3.23 Nous avons examiné les données d'inspection et d'entretien de l'Agence de gestion des véhicules (AGV) du ministère des Transports et de l'Infrastructure (MTI) et les inspections supplémentaires effectuées par la Direction de l'application des lois sur les véhicules utilitaires (ALVU) du ministère de la Justice et de la Sécurité publique (JSP) afin d'évaluer la conformité aux exigences en matière d'inspection et d'entretien.

Non-conformité aux normes d'emploi des chauffeurs

3.24 *Le Règlement sur le transport des élèves* et les politiques ministérielles renferment plusieurs exigences à remplir en ce qui concerne les chauffeurs d'autobus scolaires, notamment :

- permis de conduire valide
- extrait du dossier de conduite jugé satisfaisant (historique de conduite)
- vérification du casier judiciaire
- aptitude physique (selon un examen médical)
- formation obligatoire

Absence de permis valides

3.25 Les chauffeurs d'autobus scolaires doivent détenir au minimum un permis de classe 2 avec un endossement B ou C. En examinant 65 dossiers du personnel de chauffeurs, nous avons constaté ce qui suit :

- 38 % (25) n'avaient pas de permis au dossier à l'embauche
- 12 % (8) n'avaient pas de permis au dossier au moment de notre examen
- 8 % (5) avaient un permis dont la classe ou l'endossement était non approprié à l'embauche
- 3 % (2) avaient un permis dont la classe ou l'endossement était non approprié au moment de notre examen

Extraits du dossier de conduite incohérents

3.26 Un extrait du dossier de conduite est un dossier de l'historique de conduite véhiculaire d'une personne. Il renferme toutes les infractions relatives aux véhicules à moteur dans la province ainsi que celles transmises par d'autres administrations qui coopèrent à cet égard au Canada et aux États-Unis. *Le Règlement sur le transport des élèves* stipule que les directeurs généraux doivent obtenir un extrait du dossier de conduite avant l'embauche et à chaque renouvellement de permis. La politique ministérielle 215 (Politique 215) sur le dossier de conduite stipule que le dossier de conduite d'une personne candidate à un emploi ou d'un employé est jugé inacceptable si le chauffeur :

- a subi ou causé, dans les cinq dernières années, trois incidents au cours d'une période de deux années consécutives, aux termes de la *Loi sur les véhicules à moteur*
- a été déclaré coupable d'une infraction reliée à la conduite aux termes du Code criminel
- a subi ou causé un incident qui, par sa gravité ou sa nature, fournit un motif raisonnable de croire que cette personne n'est pas convenable pour un poste de chauffeur de véhicule scolaire

3.27 Durant notre examen des 65 dossiers du personnel des chauffeurs, nous avons constaté ce qui suit :

- 25 % (16) n'avaient pas d'extrait du dossier de conduite au dossier à l'embauche
- 22 % (14) n'avaient pas d'extrait du dossier de conduite au dossier au moment du renouvellement du permis de conduire
- 2 avaient un extrait antérieur du dossier de conduite au dossier (en dehors de notre période d'audit) qui ne répondrait pas aux exigences susmentionnées de la politique

3.28 Nous avons constaté qu'un extrait du dossier de conduite comportait une infraction pour l'utilisation d'un faux autocollant d'inspection. Un autre chauffeur a commis les infractions suivantes selon plusieurs extraits, de sorte que son dossier de conduite serait jugé inacceptable en vertu de la Politique 215 :

- 2001 : excès de vitesse
- 2004 : excès de vitesse
- 2005 : excès de vitesse
- 2005 : excès de vitesse
- 2007 : accident
- 2008 : omission du chauffeur de porter sa ceinture de sécurité
- 2008 : accident
- 2013 : excès de vitesse
- 2015 : collision

- 3.29** Lors de nos examens, nous avons découvert qu’un chauffeur avait fait l’objet de condamnations pour conduite avec facultés affaiblies, la dernière datant 10 ans avant sa date d’embauche à titre de chauffeur d’autobus scolaire.
- 3.30** En vertu de cette politique, il incombe au directeur général de prendre la décision finale sur l’acceptabilité du dossier de conduite. Aucune des cas ne comportait de preuve selon laquelle la direction aurait procédé à un tel examen ou aurait accordé son approbation.

Recommandation

- 3.31** Nous recommandons au ministère de l’Éducation et du Développement de la petite enfance de s’assurer que les districts obtiennent et conservent les éléments suivants pour tous les chauffeurs d’autobus scolaires, tant à l’embauche qu’à chaque renouvellement de permis :
- Permis de conduire de la classe appropriée
 - Un extrait jugé acceptable du dossier de conduite
 - L’approbation par le directeur général ou la directrice générale de tout dossier de conduite en cas de doute sur l’acceptabilité

Absence de vérification des casiers judiciaires

- 3.32** Comme les chauffeurs d’autobus scolaires sont en contact direct avec une population vulnérable, une vérification du casier judiciaire est une exigence prévue par la loi pour pouvoir occuper le poste en vertu du *Règlement sur le transport des élèves*.
- 3.33** Parmi les 65 dossiers personnels de chauffeurs que nous avons examinés, 20 % (13) n’avaient pas fait l’objet d’une vérification des casiers judiciaires. Bien que 7 de ces 13 chauffeurs aient été embauchés avant 2001, nous nous serions quand même attendus à ce que lorsque cette exigence est entrée en vigueur, le district assure une vérification subséquente des dossiers à titre de pratique exemplaire.

Recommandation

3.34 Nous recommandons au ministère de l’Éducation et du Développement de la petite enfance de veiller à ce que les districts obtiennent et conservent des vérifications des casiers judiciaires pour tous les chauffeurs d’autobus scolaires.

Améliorations à apporter en ce qui concerne la preuve d’examen médical à fournir pour les chauffeurs d’autobus de plus de 65 ans

3.35 *Le Règlement sur le transport des élèves exige qu’une preuve d’aptitude médicale soit fournie pour les chauffeurs d’autobus scolaires avant leur embauche et lors de chaque renouvellement de permis, et que le chauffeur subisse avec succès un examen médical :*

- tous les 4 ans si la personne est âgée de moins de 45 ans
- tous les 2 ans si la personne est âgée de 45 ou plus mais de moins de 65 ans
- chaque année, si la personne est âgée de 65 ans ou plus

3.36 Des systèmes sont en place pour éviter qu’un chauffeur d’autobus scolaire puisse obtenir ou renouveler son permis sans fournir une preuve d’aptitude médicale à l’examineur du chauffeur. Les districts comptent sur ce contrôle pour s’assurer que les chauffeurs sont en bonne condition physique au moment de l’embauche et du renouvellement du permis, mais ce contrôle ne tient pas compte des examens médicaux requis plus fréquemment en raison de l’âge du chauffeur.

3.37 Nous avons observé que certains districts se basaient sur les avis transmis par le système pour s’assurer que les chauffeurs subissent les examens médicaux appropriés compte tenu de leur âge, bien que ce contrôle n’ait pas été appliqué par tous les districts examinés.

Recommandation

3.38 Nous recommandons au ministère de l’Éducation et du Développement de la petite enfance de veiller à ce que les districts établissent des processus pour vérifier que les chauffeurs d’autobus scolaires de plus de 65 ans subissent avec succès les examens médicaux chaque année.

Améliorations requises pour la formation obligatoire

3.39 *Le Règlement sur le transport des élèves en combinaison avec la Politique ministérielle 508 sur le Programme de formation des chauffeurs d’autobus scolaires* renferment les exigences de formation des chauffeurs d’autobus :

- réussite, de façon satisfaisante, du Programme de formation des chauffeurs d’autobus scolaires à l’embauche
- participation annuelle à un cours de recyclage à l’intention des chauffeurs d’autobus scolaires
- titulaire d’un certificat de secourisme valide à l’embauche et à chaque renouvellement de permis

3.40 Au moment de l’examen de 65 dossiers du personnel de chauffeurs, nous avons constaté ce qui suit :

- 37 % (24) n’incluaient pas une preuve selon laquelle le chauffeur avait suivi la formation des chauffeurs d’autobus au moment de l’embauche
- 17 % (11) n’incluaient pas une preuve selon laquelle le chauffeur avait suivi le cours de recyclage annuel
- 42 % (27) n’incluaient pas une preuve selon laquelle le chauffeur avait suivi une formation en secourisme au moment de l’embauche
- 17 % (11) n’incluaient pas de certificat de secourisme valide au moment du renouvellement du permis

Recommandation

3.41 **Nous recommandons au ministère de l’Éducation et du Développement de la petite enfance de s’assurer que les districts obtiennent et conservent des preuves que toutes les formations requises ont été suivies par l’ensemble des chauffeurs d’autobus scolaires, notamment :**

- **Programme de formation des chauffeurs d’autobus scolaires, à l’embauche**
- **Cours de recyclage des chauffeurs au moins une fois par année**
- **Formation en secourisme à l’embauche et à chaque renouvellement de permis**

3.42 Nous avons également constaté que *le Règlement 508 sur le Programme de formation des chauffeurs d’autobus scolaires* ne précise pas les sujets que doivent aborder les cours de recyclage annuels. Le Ministère a précisé qu’il n’a aucune attente concernant le contenu des cours de recyclage et qu’il « *laisse les districts décider des sujets qu’il faut aborder durant les cours de recyclage des chauffeurs* »

d’autobus scolaires, puisque ces derniers sont mieux au courant des enjeux actuels ».

- 3.43** Bien que l’adaptation de la formation à leurs besoins par les districts comporte des avantages, il est meilleure pratique de normaliser les principaux éléments de risque et de les inclure chaque année aux sujets abordés.

Recommandation

- 3.44** Nous recommandons au ministère de l’Éducation et du Développement de la petite enfance d’élaborer des lignes directrices normalisées pour la formation de recyclage annuel des chauffeurs d’autobus scolaires.

Manque d’évaluations du rendement

- 3.45** Conformément à la *Loi sur l’éducation*, chaque directeur général ou directrice générale de district doit « *veiller à ce que le rendement du personnel scolaire soit évalué* », et ce personnel comprend les chauffeurs d’autobus scolaires. Bien qu’aucun échéancier n’ait été défini dans la Loi pour les évaluations du rendement, il s’agit d’un outil précieux pour s’assurer que les chauffeurs répondent aux attentes et comprennent leur rôle.
- 3.46** La mise en œuvre de l’exigence législative relative aux évaluations du rendement des chauffeurs d’autobus scolaires variait dans les 4 districts que nous avons examinés :
- l’un de ces districts ne procède pas à des évaluations du rendement dans l’un de ces districts
 - dans un autre, on a commencé à faire des évaluations récemment, pour un petit nombre de chauffeurs
 - dans un district, les évaluations du rendement se font selon un système de décalage sur 5 ans
 - dans un autre, le rendement des chauffeurs permanents se fait selon un système de décalage sur 3 ans
- 3.47** Lors de l’examen des 65 dossiers du personnel des chauffeurs que nous avons vérifiés, nous avons constaté que 68 % (44) des chauffeurs n’avaient pas fait l’objet d’une évaluation du rendement au cours des 5 dernières années.

Recommandation

3.48 Nous recommandons au ministère de l’Éducation et du Développement de la petite enfance de s’assurer que les districts effectuent régulièrement des évaluations du rendement des chauffeurs d’autobus scolaires.

Manque d’uniformité dans la compréhension des responsabilités

- 3.49** Bien que cela ne soit pas exigé par les lois ni les politiques, un examen régulier et la reconnaissance de la compréhension des principales responsabilités constituent une pratique exemplaire, particulièrement pour un poste où il est question de la sécurité d’enfants.
- 3.50** Nous avons constaté que même si tous les districts examinés incluent les lois ou les politiques à la formation initiale et continue des chauffeurs, un seul exigeait que les chauffeurs indiquent chaque année qu’ils avaient lu et compris les politiques clés.
- 3.51** Tous les chauffeurs d’autobus scolaires que nous avons interrogés nous ont dit que la sécurité était leur principale responsabilité et étaient en mesure de démontrer une compréhension détaillée des inspections requises avant le départ, mais ils ne connaissaient pas tous leurs responsabilités particulières en vertu des lois et des politiques ministérielles.

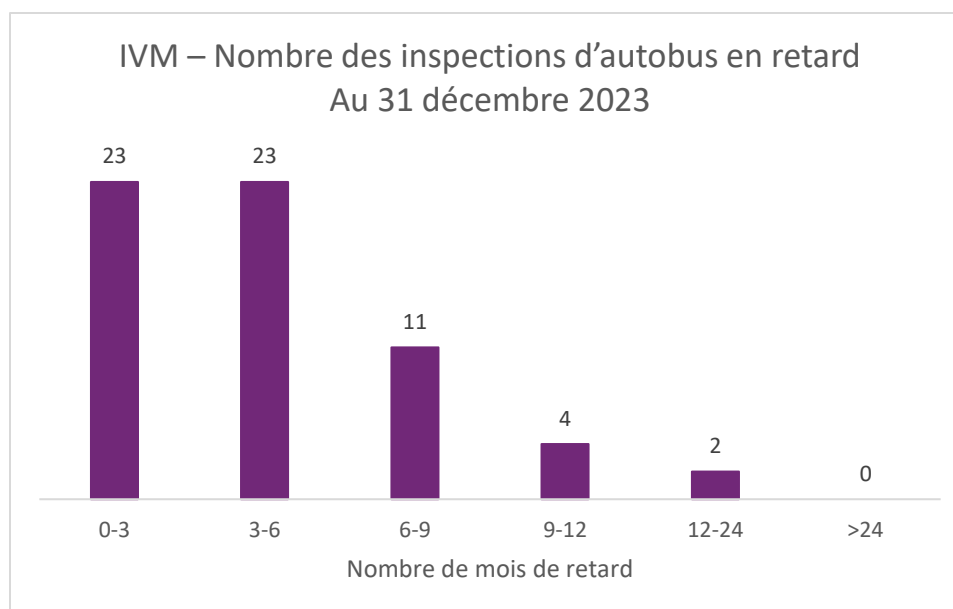
Recommandation

3.52 Nous recommandons au ministère de l’Éducation et du Développement de la petite enfance de s’assurer que les districts demandent à tous les chauffeurs d’autobus scolaires de confirmer sur une base annuelle qu’ils ont lu et compris leurs responsabilités en vertu des politiques et textes de loi suivants :

- *Loi sur l’éducation et Règlement sur le transport des élèves*
- **Politiques propres au transport des élèves :**
 - *Politique 504 – Inspection et entretien des véhicules scolaires et réduction de l’utilisation de la marche au ralenti*
 - *Politique 508 – Programme de formation des chauffeurs d’autobus scolaires*

Inspection et entretien en retard

- 3.53** Le *Règlement sur l'inspection des véhicules* pris en vertu de la *Loi sur les véhicules à moteur* et la Politique 504 du Ministère sur L'inspection et l'entretien des véhicules scolaires et la réduction de l'utilisation de la marche au ralenti stipulent qu'il faut soumettre, à une inspection des véhicules à moteur tous les 6 mois, les autobus scolaires appartenant à la province ou loués par elle. Chacun des 20 autobus que nous avons examinés avait un autocollant d'inspection à jour.
- 3.54** Toutefois, lorsque nous avons examiné les données d'inspection de l'AGV, nous avons constaté que les inspections de 63 autobus étaient en retard au 31 décembre 2023. Le tableau suivant montre les retards accusés à l'égard de ces inspections :



- 3.55** En plus des inspections des véhicules à moteur, le Ministère a conclu un contrat avec Application des lois sur les véhicules utilitaires (ALCU) pour soumettre un échantillon d'environ 200 autobus scolaires à des inspections mécaniques supplémentaires chaque année. Selon le Ministère, ces inspections sont exhaustives et effectuées au hasard et sans préavis.
- 3.56** Nous avons examiné toutes les inspections effectuées par ALCU au cours de notre période d'audit (330) et avons constaté que 45 % (150) des rapports d'inspection faisaient état d'au moins une défektivité. Ces défauts vont de problèmes mineurs à des problèmes nécessitant la mise hors service d'un autobus scolaire jusqu'à ce qu'ils soient corrigés. Nous avons constaté que 18 autobus avaient été retirés du service à la suite de ces inspections.

3.57 Nous avons constaté que 311 défauts individuels étaient signalés dans 150 rapports d'inspection. Voici quelques défauts à noter :

- 35 cas de fuites d'air du système de freinage à air
- 20 sorties de secours qui ne fonctionnent pas correctement
- 17 cas où les lumières ne fonctionnent pas correctement
- 1 autobus scolaire ayant un trou dans le plancher

3.58 L'ampleur et la gravité des défauts relevés dans le cadre de ces inspections supplémentaires soulignent la nécessité d'effectuer des inspections complètes et en temps opportuns des véhicules à moteur.

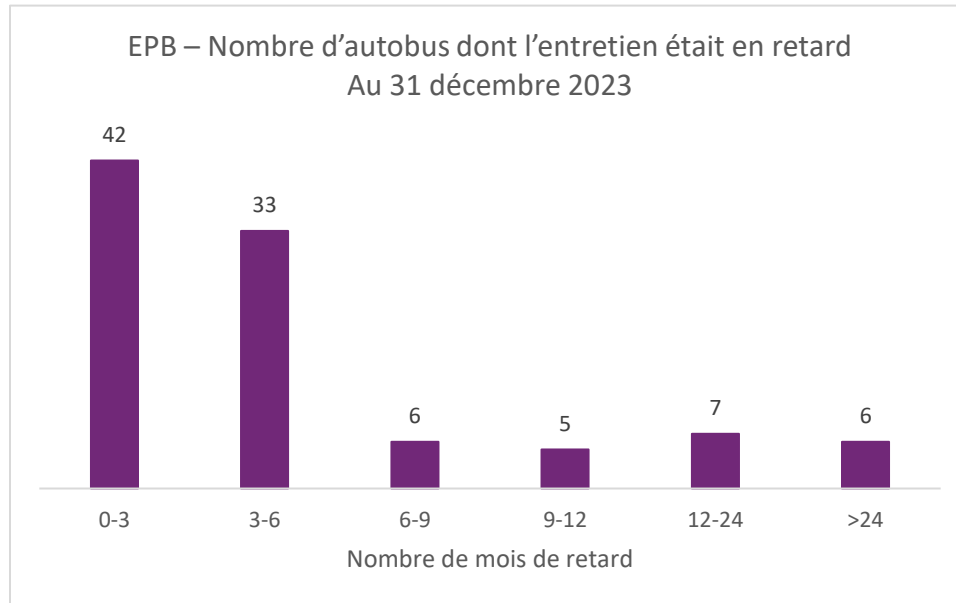
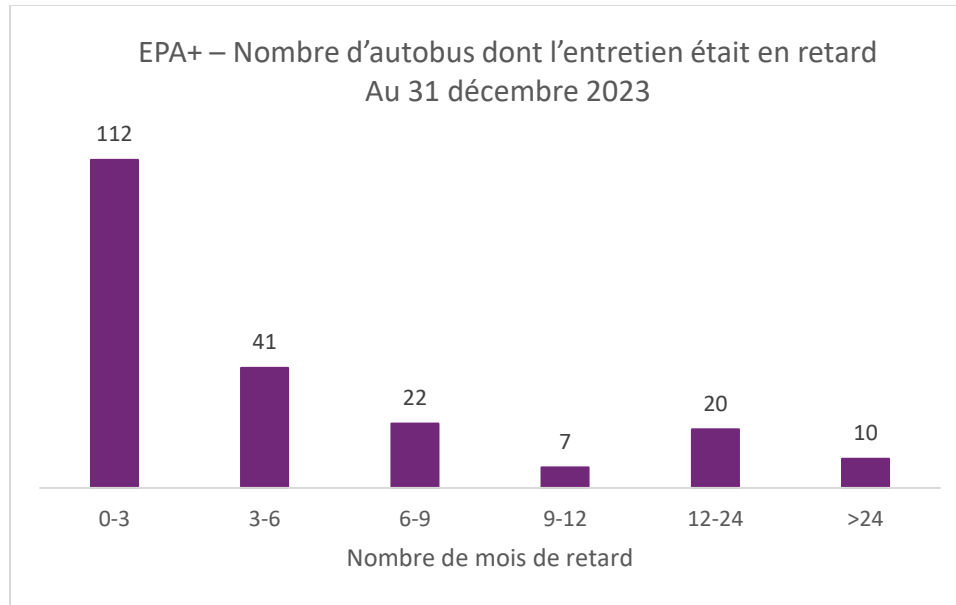
Recommandation

3.59 Nous recommandons au ministère de l'Éducation et du Développement de la petite enfance, en collaboration avec les districts scolaires et l'Agence de gestion des véhicules, de veiller à ce que tous les autobus scolaires fassent l'objet d'inspections de véhicules à moteur tous les 6 mois.

3.60 L'entente sur les niveaux de service entre le Ministère et l'AGV renferme également un calendrier d'entretien préventif régulier des autobus scolaires. Il y a deux principaux types d'entretien préventif :

- L'entretien préventif A+ (EPA+) doit se faire tous les 6 mois et comprend le graissage, une inspection visuelle, une vidange d'huile et un changement de filtre
- L'entretien préventif B (EPB) doit se faire chaque année et comprend une inspection complète et un entretien préventif d'un autobus scolaire

3.61 Lorsque nous avons examiné les données de l'AGV sur l'entretien des autobus scolaires, nous avons constaté que l'EPA+ était en retard pour 212 autobus, et l'EPB, pour 99 autobus. Les tableaux suivants indiquent la longueur du retard de cet entretien requis :



Recommandation

3.62 Nous recommandons au ministère de l’Éducation et du Développement de la petite enfance, en collaboration avec les districts scolaires et l’Agence de gestion des véhicules, de veiller à ce que les autobus scolaires fassent l’objet de tous les entretiens préventifs prévus selon l’horaire qui figure dans l’entente sur les niveaux de service conclue avec l’Agence de gestion des véhicules.

- 3.63** Une inspection quotidienne avant le départ est un élément essentiel de la sécurité des autobus scolaires exigée par le *Règlement sur le transport scolaire* et la Politique 504. Cette inspection « permet d’éviter des retards causés par des pannes ainsi que des frais superflus de réparation ».
- 3.64** Les chauffeurs d’autobus scolaires sont également tenus, en vertu de l’entente sur les niveaux de service conclue avec l’AGV, de tenir des journaux de bord quotidiens indiquant le kilométrage quotidien ou les heures d’utilisation, le carburant consommé, l’ajout d’huile, la description des problèmes et les réparations.
- 3.65** Parmi les 20 autobus que nous avons examinés :
- 10 % (2) n’avaient pas de confirmation à jour faisant suite à l’inspection avant le départ
 - 25 % (5) n’avaient pas de journaux de bord remplis pour le mois sur lequel portait notre examen

Recommandation

3.66 Nous recommandons au ministère de l’Éducation et du Développement de la petite enfance de s’assurer, en collaboration avec les districts scolaires, que les feuilles d’inspection avant le départ et les journaux de bord des autobus scolaires renferment toute l’information requise et sont tenus à jour.

- 3.67** Étant donné les cas de non-conformité constatés dans les dossiers des chauffeurs et ailleurs, nous avons demandé au Ministère comment la conformité aux lois et aux politiques est assurée et surveillée et on nous a dit qu’il n’y a actuellement aucune « *méthode officielle de surveillance* ».

Stratégies pour assurer des niveaux de dotation suffisants

Aucune cible ni aucun objectif n’est fixé pour les niveaux de dotation

- 3.68** Le Ministère et les districts ont exprimé des préoccupations concernant le recrutement et le maintien en poste des chauffeurs d’autobus, particulièrement dans le cas des chauffeurs occasionnels. Le ministère a entrepris l’élaboration d’une stratégie provinciale de recrutement et de maintien en poste et a commencé à recueillir des données auprès des districts sur les caractéristiques démographiques et les absences des chauffeurs. Toutefois, aucune cible ni aucun

objectif n’a été fixé et, au moment de notre audit, la stratégie avait été mise en suspens en raison d’autres priorités.

- 3.69** Lors de nos conversations avec le personnel du district, nous avons déterminé que les niveaux de compréhension et de connaissance de l’élaboration de la stratégie variaient. Certains en étaient conscients, et d’autres non.

Recommandation

- 3.70** Nous recommandons au ministère de l’Éducation et du Développement de la petite enfance d’élaborer une stratégie à l’échelle de la province qui répond aux besoins et aux défis réels de recrutement et de maintien en poste des chauffeurs d’autobus scolaires et qui comprend des cibles et des objectifs mesurables qui correspondent aux besoins prévus en dotation.

Aucun plan d’urgence

- 3.71** Nous avons demandé au Ministère s’il avait mis en œuvre des mesures provisoires pour remédier aux absences à court terme des chauffeurs et on nous a dit qu’il n’y avait pas de plan d’urgence pour régler ce problème au niveau ministériel.

Recommandation

- 3.72** Nous recommandons au ministère de l’Éducation et du Développement de la petite enfance de dresser, en collaboration avec les districts scolaires, un plan d’urgence pour remédier aux absences de courte durée des chauffeurs.

Annexe I : Recommandations et réponses

N° du par.	Recommandation	Réponse du ministère	Date cible de mise en œuvre
Nous recommandons au ministère de l’Éducation et du Développement de la petite enfance :			
3.31	<p>de s’assurer que les districts obtiennent et conservent les éléments suivants pour tous les chauffeurs d’autobus scolaires, tant à l’embauche qu’à chaque renouvellement de permis :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Permis de conduire de la classe appropriée • Un extrait jugé acceptable du dossier de conduite • L’approbation par le directeur général ou la directrice générale de tout dossier de conduite en cas de doute sur l’acceptabilité 	<p>Le ministère s’attend à ce que tous les districts scolaires tiennent à jour les dossiers des chauffeurs d’autobus, le cas échéant.</p> <p>Le ministère examinera des méthodes pour s’assurer que les districts scolaires respectent les exigences en matière de tenue de dossiers relativement aux chauffeurs d’autobus.</p>	Automne 2024
3.34	de veiller à ce que les districts obtiennent et conservent des vérifications des casiers judiciaires pour tous les chauffeurs d’autobus scolaires.	<p>Cette exigence figure dans le cadre politique existant. Il incombe au district scolaire de respecter cette exigence.</p> <p>Le ministère cherchera s’il existe des moyens d’améliorer la surveillance.</p>	Automne 2024

N° du par.	Recommandation	Réponse du ministère	Date cible de mise en œuvre
Nous recommandons au ministère de l’Éducation et du Développement de la petite enfance :			
3.38	de veiller à ce que les districts établissent des processus pour vérifier que les chauffeurs d’autobus scolaires de plus de 65 ans subissent avec succès les examens médicaux chaque année.	<p>Le ministère examinera les règlements et les lois existants régissant cette exigence.</p> <p>Des travaux seront ensuite entrepris avec nos partenaires du GNB pour combler les lacunes relevées.</p>	<p>L’examen initial doit être terminé d’ici la fin d’août 2024.</p> <p>Les autres travaux nécessaires seront déterminés après l’examen initial.</p>
3.41	<p>de s’assurer que les districts obtiennent et conservent des preuves que toutes les formations requises ont été suivies par l’ensemble des chauffeurs d’autobus scolaires, notamment :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Programme de formation des chauffeurs d’autobus scolaires, à l’embauche • Cours de recyclage des chauffeurs au moins une fois par année • Formation en secourisme à l’embauche et à chaque renouvellement de permis 	<p>Le ministère élaborera des lignes directrices qui énonceront les attentes relatives à la documentation requise concernant la formation des chauffeurs d’autobus.</p>	Automne 2024

N° du par.	Recommandation	Réponse du ministère	Date cible de mise en œuvre
Nous recommandons au ministère de l’Éducation et du Développement de la petite enfance :			
3.44	d’élaborer des lignes directrices normalisées pour la formation de recyclage annuel des chauffeurs d’autobus scolaires.	Le ministère élaborera une norme minimale relativement à la formation de recyclage annuel des chauffeurs.	Août 2024
3.48	de s’assurer que les districts effectuent régulièrement des évaluations du rendement des chauffeurs d’autobus scolaires.	Le ministère collaborera avec les districts scolaires pour déterminer les exigences relatives à la tenue régulière d’évaluations du rendement des chauffeurs d’autobus.	Automne 2024 en vue du processus budgétaire de 2025-2026

N° du par.	Recommandation	Réponse du ministère	Date cible de mise en œuvre
Nous recommandons au ministère de l’Éducation et du Développement de la petite enfance :			
3.52	<p>de s’assurer que les districts demandent à tous les chauffeurs d’autobus scolaires de confirmer sur une base annuelle qu’ils ont lu et compris leurs responsabilités en vertu des politiques et textes de loi suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Loi sur l’éducation et Règlement sur le transport des élèves</i> • Politiques propres au transport des élèves : <ul style="list-style-type: none"> ○ <i>Politique 504 – Inspection et entretien des véhicules scolaires et réduction de l’utilisation de la marche au ralenti</i> ○ <i>Politique 508 – Programme de formation des chauffeurs d’autobus scolaires</i> 	Cela figurera dans les exigences minimales relatives à la formation de recyclage annuel des chauffeurs.	Août 2024

N° du par.	Recommandation	Réponse du ministère	Date cible de mise en œuvre
Nous recommandons au ministère de l’Éducation et du Développement de la petite enfance :			
3.59	en collaboration avec les districts scolaires et l’Agence de gestion des véhicules, de veiller à ce que tous les autobus scolaires fassent l’objet d’inspections de véhicules à moteur tous les 6 mois.	Des travaux sont en cours pour examiner et perfectionner les processus visant à améliorer le suivi des inspections des véhicules à moteur au niveau du ministère.	Fin 2024
3.62	en collaboration avec les districts scolaires et l’Agence de gestion des véhicules, de veiller à ce que les autobus scolaires fassent l’objet de tous les entretiens préventifs prévus selon l’horaire qui figure dans l’entente sur les niveaux de service conclue avec l’Agence de gestion des véhicules.	Des travaux sont en cours pour élaborer un système permettant d’assurer un meilleur suivi des entretiens préventifs au niveau du ministère. Cela aidera à s’assurer que le calendrier prescrit est respecté.	Fin 2024
3.66	de s’assurer, en collaboration avec les districts scolaires, que les feuilles d’inspection avant le départ et les journaux de bord des autobus scolaires renferment toute l’information requise et sont tenus à jour.	Le ministère étudiera des solutions possibles avec les districts scolaires aux fins de mise en œuvre.	Fin 2024

N° du par.	Recommandation	Réponse du ministère	Date cible de mise en œuvre
Nous recommandons au ministère de l’Éducation et du Développement de la petite enfance :			
3.70	d’élaborer une stratégie à l’échelle de la province qui répond aux besoins et aux défis réels de recrutement et de maintien en poste des chauffeurs d’autobus scolaires et qui comprend des cibles et des objectifs mesurables qui correspondent aux besoins prévus en dotation.	<p>Comme c’est le cas pour l’ensemble des membres du personnel scolaire, l’embauche des chauffeurs d’autobus scolaires relève de chaque district scolaire.</p> <p>Le ministère examinera les défis de recrutement des chauffeurs d’autobus auxquels font face les districts scolaires. Une stratégie de recrutement appropriée pourrait être mise en place pour soutenir les districts scolaires dans leurs efforts de dotation.</p>	À DÉTERMINER
3.72	de dresser, en collaboration avec les districts scolaires, un plan d’urgence pour remédier aux absences de courte durée des chauffeurs.	<p>Les districts scolaires sont responsables des activités quotidiennes du réseau de transport des élèves. Ils doivent notamment s’assurer d’avoir des plans en place pour remédier aux absences à court terme des conducteurs.</p> <p>Le ministère discutera avec les districts scolaires pour cerner les occasions dans lesquelles la prestation de soutien pourrait être bénéfique.</p>	À DÉTERMINER

Annexe II : Objectifs et critères de l’audit

L’objectif et les critères de notre audit du ministère de l’Éducation et du Développement de la petite enfance sont présentés ci-dessous. Le ministère de l’Éducation et du Développement de la petite enfance et sa haute direction ont examiné et approuvé l’objectif et les critères connexes.

Objectif 1 **Déterminer si le ministère de l’Éducation et du Développement de la petite enfance dispose de systèmes et de processus efficaces pour contrôler et assurer le respect par les districts scolaires de la législation et des politiques ministérielles relatives au transport des élèves.**

Critère 1 Les systèmes et les processus du ministère de l’Éducation devraient garantir que tous les chauffeurs d’autobus scolaire satisfont aux normes d’emploi et aux exigences de formation requises en matière de :

- Les exigences relatives à la formation et au permis de conduire
- L’aptitude physique et comportement

Critère 2 Les évaluations de performance des chauffeurs d’autobus scolaire sont adéquates.

Critère 3 Tous les chauffeurs d’autobus comprennent leur rôle et leurs responsabilités, tels qu’ils sont prescrits par la loi et les politiques.

Critère 4 Les autobus scolaires sont inspectés et entretenus de manière adéquate.

Objectif 2 **Déterminer si le ministère de l’Éducation et du Développement de la petite enfance a mis en place des stratégies pour garantir des niveaux de personnel suffisants pour les chauffeurs d’autobus.**

Critère 1 Le ministère devrait avoir établi une stratégie à l’échelle de la province qui répond aux besoins et aux défis actuels en matière de recrutement et de maintien en poste des chauffeurs d’autobus.

Critère 2 Le ministère devrait avoir fixé des cibles et des objectifs mesurables qui s’alignent sur les besoins en personnel prévus.

Critère 3 Le ministère devrait avoir mis en place un plan d’urgence pour faire face aux absences de chauffeurs à court terme.

Annexe III : Rapport d'assurance indépendant

Ce rapport d'assurance indépendant a été préparé par le Bureau du vérificateur général du Nouveau-Brunswick (VGNB) et porte sur le ministère de l'Éducation et du Développement de la petite enfance dans le contexte du transport scolaire. La responsabilité du VGNB consistait à fournir des renseignements objectifs, des conseils et une assurance pour aider l'Assemblée législative à examiner le transport scolaire du ministère de l'Éducation et du Développement de la petite enfance.

Tous les travaux effectués dans le cadre du présent audit ont été réalisés à un niveau d'assurance raisonnable conformément à la Norme canadienne de missions de certification (NCMC) 3001 – Missions d'appréciation directe de Comptables professionnels agréés (CPA Canada), qui est présentée dans le Manuel de CPA Canada – Certification.

Le VGNB applique la Norme canadienne de gestion de qualité (NCGQ) 1, Gestion de la qualité par les cabinets qui réalisent des audits ou des examens d'états financiers, ou d'autres missions de certification ou de services connexes. Cette norme exige que le Bureau conçoive, mette en place et fasse fonctionner un système de gestion de la qualité qui comprend des politiques ou des procédures conformes aux règles de déontologie, aux normes professionnelles et aux exigences légales et réglementaires applicables.

Lors de la réalisation de nos travaux d'audit, nous nous sommes conformés aux règles sur l'indépendance et aux autres règles du Code de déontologie des Comptables professionnels agréés du Nouveau-Brunswick et du Code de conduite professionnelle du Bureau du vérificateur général du Nouveau-Brunswick. Ces deux codes reposent sur les principes fondamentaux d'intégrité, d'objectivité, de compétence professionnelle et de diligence, de confidentialité et de conduite professionnelle.

Conformément à notre processus normal d'audit, nous avons obtenu ce qui suit de la direction :

- la confirmation de sa responsabilité à l'égard de l'objet considéré de l'audit
- la confirmation que les critères étaient valables pour la mission
- la confirmation qu'elle nous a fourni tous les renseignements dont elle avait connaissance et qui lui ont été demandés ou qui pourraient avoir une incidence sur les constatations ou les conclusions
- la confirmation que les constatations figurant dans le présent rapport étaient fondées sur des faits

Période visée par l'audit :

L'audit a porté sur la période allant du 1^{er} janvier 2022 au 1^{er} février 2024. La conclusion vise cette période. Toutefois, afin de mieux comprendre l'objet de l'audit, nous avons aussi examiné certaines questions en dehors de cette période, au besoin.

Date du rapport :

Nous avons obtenu des éléments probants appropriés en quantité suffisante sur lesquels repose notre conclusion le 31 mai 2024 à Fredericton, au Nouveau-Brunswick.