



TD 456-18(3) TABLED ON JUNE 5, 2019

What We Heard Report

POTENTIAL MANDATORY ENTRY LEVEL
TRAINING FOR CLASS 1 & 2 DRIVERS

Government of
Northwest Territories





Table of Contents

Executive Summary.....	4
Background	4
Summary of Engagement Process.....	4
What We Heard: Key Themes for MELT	5
History and Overview of MELT.....	5
The Engagement Process	6
Engagement Method.....	6
Engagement Participation	7
Engagement vs. Consultation.....	7
What We Heard	8
MELT should be adopted.....	8
Public opinion is split on whether existing Class 1 & 2 rivers should be required to take MELT	9
In addition to MELT, the GNWT should consider an apprenticeship program for truck drivers	9
MELT is not a replacement for good on-the-job training.....	10
MELT, if adopted, should be accessible	10
Summary of Feedback	11
Appendix A: Summary of Survey Results	12

Executive Summary

BACKGROUND

In the Northwest Territories (NWT), a Class 1 driver's licence is required to operate semi-trailers and tractor trailers. A Class 2 licence is required for all buses, including school buses, with a seating capacity exceeding 24 passengers. Currently, in order to obtain a Class 1 or 2 licence, an applicant is not required to undergo any formal training. Instead, an applicant only needs to pass a practical and theoretical exam. MELT is currently compulsory in Ontario, Alberta and Saskatchewan. Manitoba will make MELT mandatory on September 1, 2019. Several other Canadian jurisdictions are also considering MELT.

The Government of the Northwest Territories (GNWT) is considering the introduction of mandatory entry level training (MELT) for Class 1 & 2 drivers. If adopted, MELT would consist of approximately 100 hours of pre-exam training. The curriculum would be approved by the GNWT and include topics such as an overview of vehicle components, driving techniques, regulatory requirements, vehicle inspection, and cargo securement, among other things. If adopted, MELT would be offered by approved training institutions such as colleges and private companies.

The GNWT recognizes that the trucking industry is integral to life in the NWT and decided to hold public engagement sessions to obtain feedback on whether MELT should be implemented in the NWT. This document is a summary of what we heard during the engagement process.

SUMMARY OF ENGAGEMENT PROCESS

The public engagement process included community "drop-in" events held in Inuvik, Yellowknife, Fort Simpson and Hay River. At these events, Department of Infrastructure personnel provided a brief presentation to attendees on the basics of MELT. These engagements provided residents of the NWT with the opportunity to speak to a GNWT representative about MELT and to voice any related concerns, questions, comments, or recommendations.

In addition, the GNWT solicited and received comments about MELT via comment cards, by email, social media, and an online survey.

What We Heard: Key Themes for MELT

- Almost universally, feedback was supportive of MELT. Many members of the public were surprised that training for Class 1 & 2 drivers is not already mandatory.
- In addition to MELT, many members of the trucking industry suggested an apprenticeship-like training program that allows for on-the-job training.
- Opinions were split on whether existing Class 1 & 2 drivers should be required to undergo training. Many participants felt that these drivers should be “grandfathered” in. Others believed that training would be beneficial for all drivers.
- Some concerns were raised about the cost of mandatory training, its impact on an already ageing workforce, as well as language barriers associated with formalized training.

History and Overview of MELT

In July 2017, Ontario was the first jurisdiction in Canada to adopt MELT. As a result, new Class A (the NWT equivalent of Class 1) drivers in Ontario are required to take 103.5 hours of approved training prior to obtaining a licence. Existing Class A drivers were “grandfathered” in. Drivers from other Canadian jurisdictions who are transferring into Ontario and who have held the equivalent of a Class A licence for less than 12 months are required to take MELT training. Those who have held the equivalent of a Class A licence for more than 12 months are not required to complete MELT.

In Ontario, MELT training is provided at institutions approved by the Province and costs approximately \$7000 per participant. Funding is available through a variety of Provincial/Federal/Indigenous programs, as applicable.

Following the Humboldt Broncos bus tragedy in Saskatchewan in the spring 2018, MELT was brought to the forefront across Canada. As such, there were renewed calls for mandatory training in all jurisdictions. Alberta and Saskatchewan adopted MELT in March 2019 and Manitoba is planning to introduce MELT in September 2019. Several other jurisdictions are considering implementing it.

The Canadian Trucking Alliance is in favour of MELT. Similarly, the Canadian Council of Motor Transport Administrators (CCMTA) is developing guidelines for standardized training across the country.

In the NWT, the Department of Infrastructure, which is responsible for the regulation of the trucking industry within the territory, believes that MELT, if adopted, will improve road safety. However, the Department of Infrastructure also recognizes that the NWT is a unique jurisdiction that is heavily reliant on trucking and wanted to obtain the public’s feedback before making a decision on MELT.

The Engagement Process

Engagement Method

The GNWT held in-person engagements as follows:

- Inuvik – January 10, 2019
- Yellowknife – January 14, 2019
- Fort Simpson – January 17, 2019
- Hay River – January 23, 2019

These locations were selected because they are the hubs of the NWT trucking industry, are connected to the national highway system, and are supplied primarily by road (as opposed to sea and/or air). Each of these engagements was offered in English and French and was attended by the Registrar of Motor Vehicles, the Senior Legislative Advisor and the French Language Communications Officer.

These “drop in” sessions were advertised at GNWT buildings, on social media, and the Department of Infrastructure’s webpage. In addition, members of the trucking industry on the GNWT’s Commercial Carrier List were invited to attend the sessions.

At each engagement session, a 20-30 minute presentation was delivered describing the potential implementation of MELT, how it works in other jurisdictions, and the possible advantages of mandatory driver training as perceived by the GNWT. The presentation was divided into the following sections:

- **Background** – an overview of what MELT is, why the GNWT is considering it, and its history across Canada;
- **Consistent Approach** – a discussion of the need to develop a framework that is consistent with our neighboring jurisdictions;
- **Driver and Public Safety** – a summary of some of the potential benefits of MELT including fewer accidents, lower insurance premiums and better carrier safety ratings;
- **Partnerships** – a review of some of the potential funding partnerships being considered by the GNWT to reduce the cost of MELT.

After the presentation, the floor was open to the audience to provide comments, questions and concerns regarding MELT.

In addition to the community sessions, the GNWT solicited and received comments by email, comment cards, social media, and an online survey. Opportunity to provide online feedback was advertised on the Department of Infrastructure’s web page and social media accounts.

Engagement Participation

The MELT “drop in” sessions were attended by 29 stakeholders (6 in Inuvik, 14 in Yellowknife, 3 in Fort Simpson and 6 in Hay River).

In attendance were:

- Interested members of the public;
- Truck drivers;
- Trucking companies and truck operators;
- Representatives of the Workers’ Safety and Compensation Commission;
- Representatives of Indigenous organizations;
- Members of the media;
- Driver training organizations;
- Members of other GNWT departments.

Comment cards were received from 12 stakeholders.

Email and social media engagement was as follows:

- 0 emails were received;
- 11 comments were registered on social media;
- The MELT Facebook post made 13,459 impressions, was clicked on 422 times, shared 43 times and liked by 56 individuals.
- The online survey was completed by 93 individuals. A copy of the survey results is attached as Appendix A.

Engagement vs. Consultation

It is important to note that public engagement, through the actions noted above and described in this report, differs from consultation. Consultation with Indigenous governments, as required by Section 35 of the *Constitution Act*, was not performed because MELT does not have the potential to adversely affect an existing or asserted Aboriginal claim or right.

What We Heard

1. MELT should be adopted

“You mean it isn’t already mandatory?”

“Great idea. With all the transport drivers driving in the NWT, you would think that there would already be laws in place. The time is certainly now. Better late than never.”

“Without training you put everyone on the road in danger.”

“Class 1 and Class 2 drivers are considered professional drivers - let’s make sure they have the proper training. We do it for doctors and lawyers, etc. so why not for an industry that delivers our freight.”

“I have held a class 1 licence for a large part of my life and driven with many inexperienced drivers that did not have the benefit of basic training. Their mistakes and lack of understanding of driving rules and limitations - log books etc - put themselves and everyone else at risk. At best, they created roadside hazards that were unnecessary. I recognize that the mistakes I made could have been avoided with better training as a young driver.”

SUMMARY OF KEY THEMES

- Several participants were surprised that mandatory training is not already required for Class 1 & 2 drivers.
- Feedback was almost universally supportive of MELT and many members of the public agree with efforts to increase road safety.
- Regarding class 1 drivers, 57 survey participants stated that they “strongly agree” with MELT. Twenty (20) stated that they “agree”. Only 2 stated that they “disagree” and 7 stated that “strongly disagree”.
- Regarding class 2 drivers, 56 survey participants stated that they “strongly agree” with MELT. Twenty-two (22) stated that they “agree”. Only 2 stated that they “disagree” and 5 stated that “strongly disagree”.

2. Public opinion is split on whether existing Class 1 & 2 drivers should be required to take MELT

“Existing drivers need to be grandfathered in.”

“As a driver, I support re-training every 3-5 years.”

“Truckers and bus drivers are considered professional drivers and so they should receive professional and regulated training. Also, drivers should be required to upgrade if they do not maintain a set number of driving hours per year.”

SUMMARY OF KEY THEMES

- Participants’ opinions were split on whether existing holders of Class 1 & 2 licences should be required to undergo mandatory training. Some members of the public were of the opinion that existing drivers should be “grandfathered”, as is the case in Ontario.
- Other participants suggested that training should be mandatory for existing Class 1 & 2 drivers who have not logged sufficient hours in the preceding months/years, or have poor safety records.

3. In addition to MELT, the GNWT should consider an apprenticeship program for truck drivers

“An apprenticeship program would be most successful.”

“My view is that GNWT should develop standards and create a train the trainer program to allow contractors to get their own staff trained to train their own drivers...Contractors should be given the tools to train in house.”

“I’d like to see a red-seal approach.”

“A mentorship program will increase my costs.”

SUMMARY OF KEY THEMES

- A common sentiment of those who employ truck drivers in the NWT is that MELT should have an apprenticeship option – i.e. a system of on-the-job training where the employer signs off on the employee’s progress. Participants felt that this model would result in better training standards, employee retention and economic growth.
- Many participants felt that a graduated approach to licensing is ideal– i.e. drivers should be required to operate smaller trucks with safer loads before graduating to larger configurations and/or dangerous cargo.
- Many employers indicated that they already have “in house” training programs for new drivers. Employers would like to see this training system formalized and recognized by the GNWT as valid training.

- Some employers were concerned about the increased costs associated with mandatory training. They were supportive of a subsidy program to hire and train new drivers.
- Some participants suggested that if MELT is implemented, then truck driving will become more of a career making it easier to attract and retain good talent.

4. MELT is not a replacement for good on-the-job training

“I really think training is necessary but 100 hours is not enough.”

“A 100 hour course does not make a driver ready for large loads.”

SUMMARY OF KEY THEMES

- Many stakeholders, especially those in the trucking industry, were of the view that approximately 100 hours of training is merely an introduction to driving a truck. In order for drivers to safely haul dangerous loads, more on-the-job training is necessary.
- Some concerns were raised that MELT will give truck operators a false sense of security. MELT is not a replacement for experience on the road and is an introduction only.
- Participants emphasized that MELT cannot be relied upon to replace good on-the-job training and work experience.

5. MELT, if adopted, should be accessible

“Training needs to be accessible for everyone who wants to take it.”

“\$7000 is a lot of money. Don’t close the door on northern workers.”

“Attracting drivers is already difficult. I fear that MELT will make it harder.”

“It is almost impossible to get class 1 drivers at this time. No one wants to enter our industry. Adding mandatory expensive training will make it harder to hire drivers.”

SUMMARY OF KEY THEMES

- Concerns were raised that the cost of MELT would deter individuals from entering the trucking industry. Accordingly, many participants felt that mandatory training needs to be paired with funding opportunities.
- Some participants also raised concerns that mandatory training would prejudice individuals with poor English skills.
- Stakeholders noted that if the standard of training is too high or expensive that it would deter residents of the NWT from entering the industry.
- Some employers were concerned that MELT would make it more difficult to attract drivers. The workforce is already aging in the NWT and employers do not want to have to turn away northern talent because individuals do not have adequate training. As such, training needs to be accessible.

Summary of Feedback

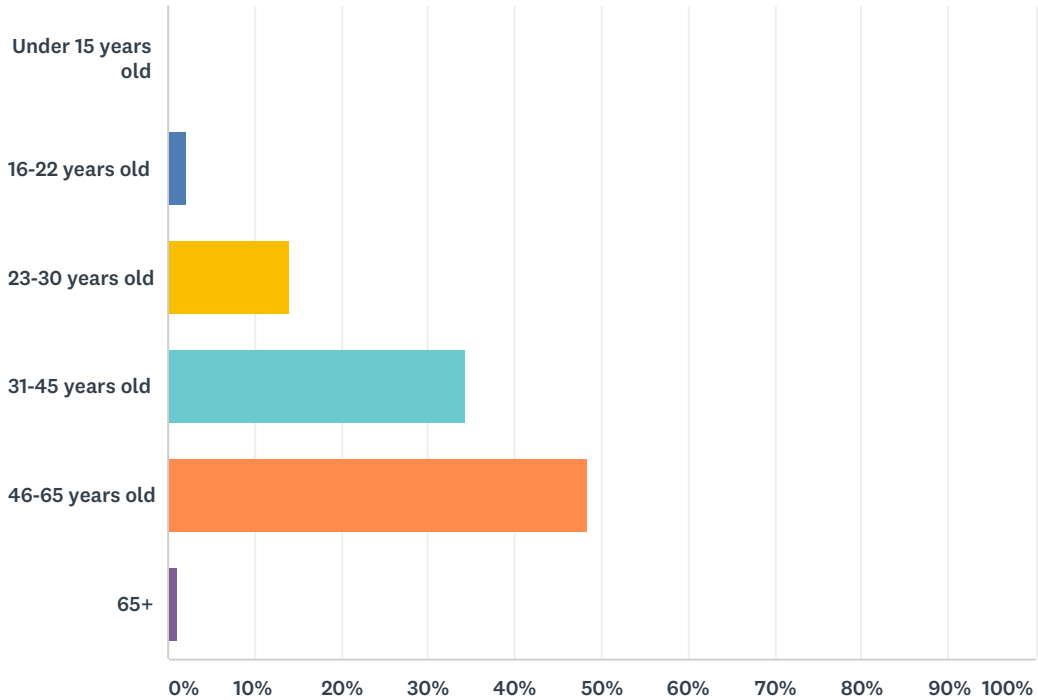
Having heard from a variety of stakeholders within the NWT, the public's feedback on MELT can be summarized as follows:

- MELT should be adopted within the NWT for Class 1 & 2 drivers.
- The GNWT should do additional research to determine whether existing Class 1 & 2 drivers should be required to take MELT. Relevant considerations include reciprocity with other jurisdictions, training capacity, road safety and cost.
- The GNWT should consider an apprenticeship model in addition to MELT. The GNWT should also consider allowing employers of truck drivers to become licensed training providers. The Department of Infrastructure should hold meetings with the Department of Education, Culture and Employment to discuss this concept and opportunities for apprenticeships.
- The GNWT should work to ensure that MELT does not give operators a false sense that a graduate of MELT is capable of operating all types of vehicles in all conditions.
- A comprehensive communications and education program should be developed to share information on both the program benefits and limitations.
- Finally, MELT will create a cost barrier. To reduce that barrier, the GNWT should consider funding opportunities to offset the cost of MELT.

▪ Appendix A: Summary of Survey Results ▪

Q1 What is your age?

Answered: 94 Skipped: 0

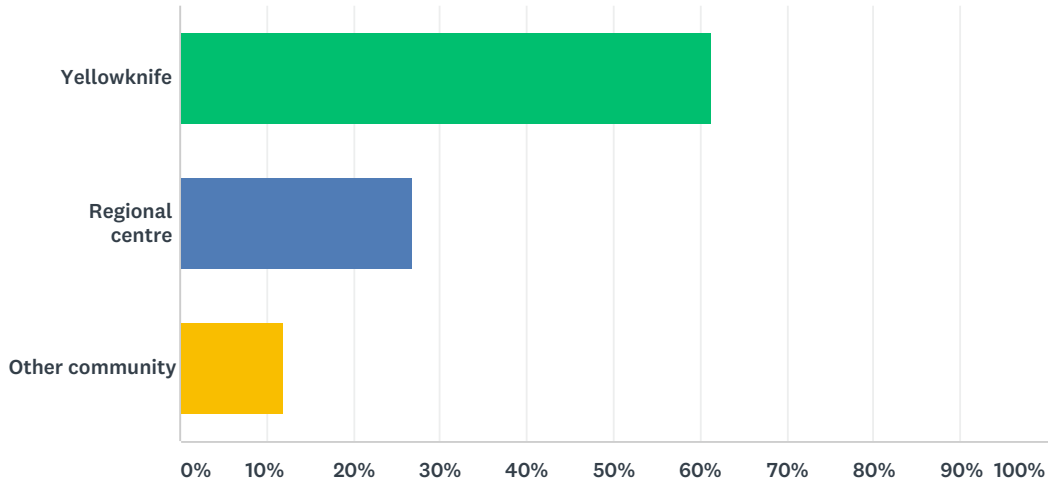


ANSWER CHOICES	RESPONSES	
Under 15 years old	0.00%	0
16-22 years old	2.13%	2
23-30 years old	13.83%	13
31-45 years old	35.11%	33
46-65 years old	47.87%	45
65+	1.06%	1
TOTAL		94

▪ Appendix A: Summary of Survey Results ▪

Q2 Where do you live?

Answered: 94 Skipped: 0

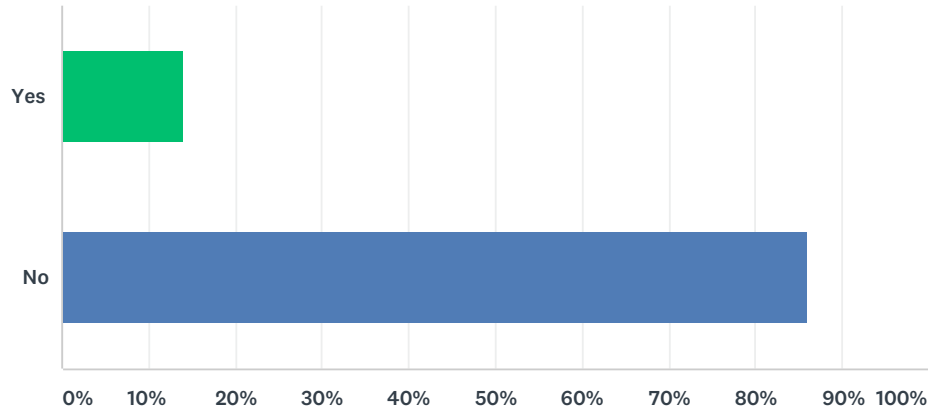


ANSWER CHOICES	RESPONSES	
Yellowknife	61.70%	58
Regional centre (Fort Simpson, Fort Smith, Hay River, Inuvik or Norman Wells)	26.60%	25
Other community	11.70%	11
TOTAL		94

▪ Appendix A: Summary of Survey Results ▪

Q3 Do you currently hold a Class 1 licence?

Answered: 94 Skipped: 0

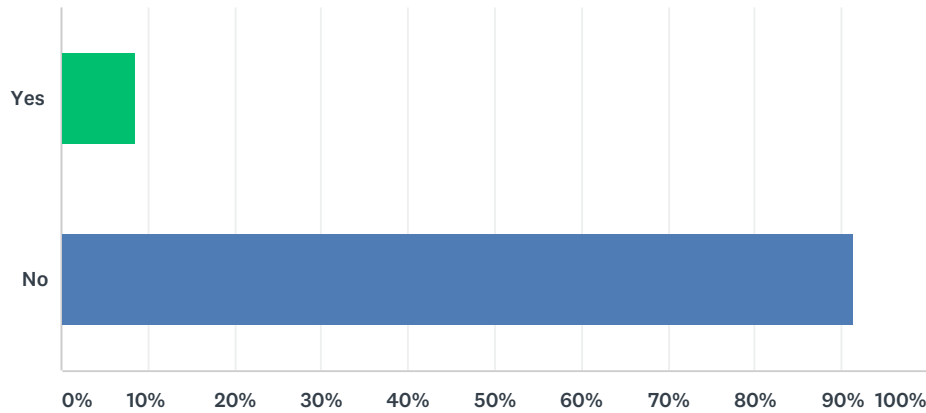


ANSWER CHOICES	RESPONSES	
Yes	14.89%	14
No	85.11%	80
TOTAL		94

▪ Appendix A: Summary of Survey Results ▪

Q4 Do you currently hold a Class 2 licence?

Answered: 94 Skipped: 0

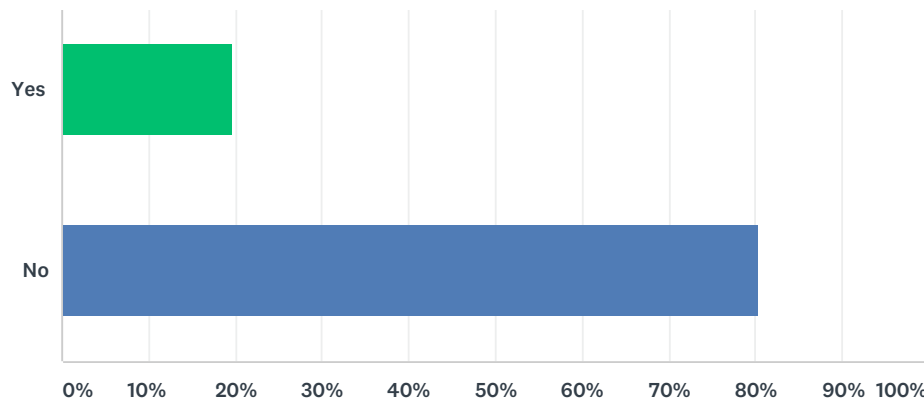


ANSWER CHOICES	RESPONSES	
Yes	9.57%	9
No	90.43%	85
TOTAL		94

▪ Appendix A: Summary of Survey Results ▪

Q5 If no, do you intend to get a Class 1 or 2 licence in the future?

Answered: 93 Skipped: 1

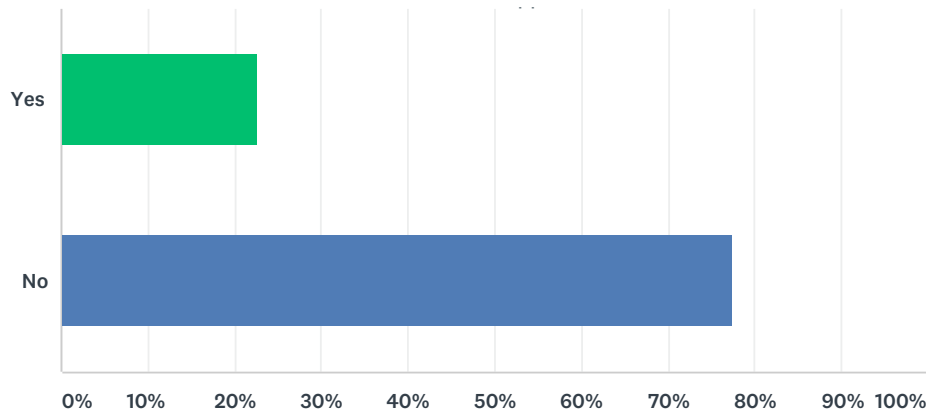


ANSWER CHOICES	RESPONSES	
Yes	20.43%	19
No	79.57%	74
TOTAL		93

▪ Appendix A: Summary of Survey Results ▪

Q6 Are you involved with the Northwest Territories trucking industry?

Answered: 94 Skipped: 0

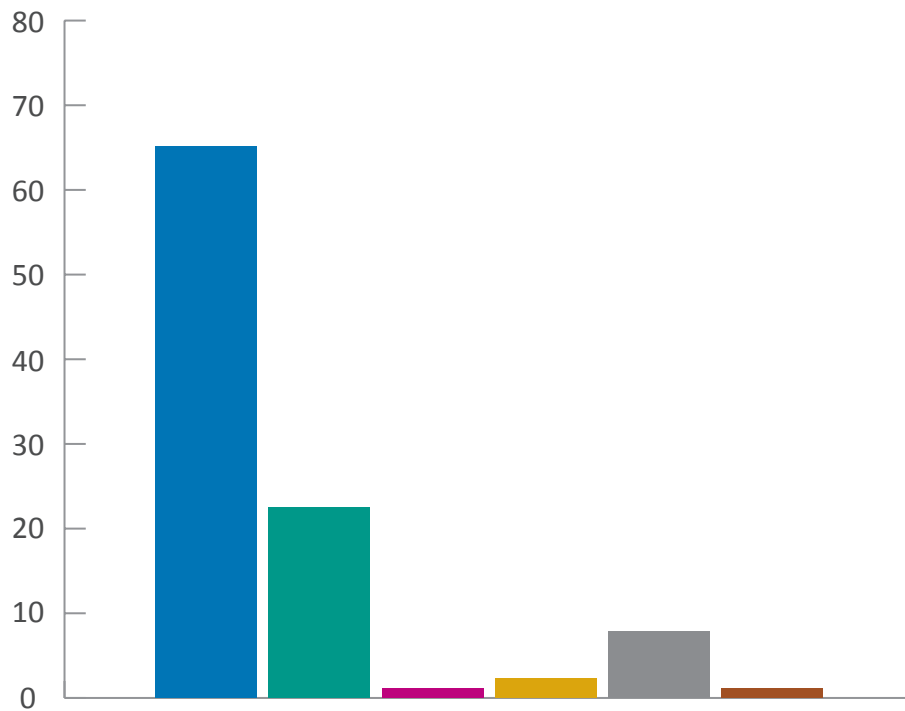


ANSWER CHOICES	RESPONSES	
Yes	23.40%	22
No	76.60%	72
TOTAL		94

▪ Appendix A: Summary of Survey Results ▪

Q7 Do you support mandatory training for Class 1 drivers?

Answered: 89 Skipped: 5

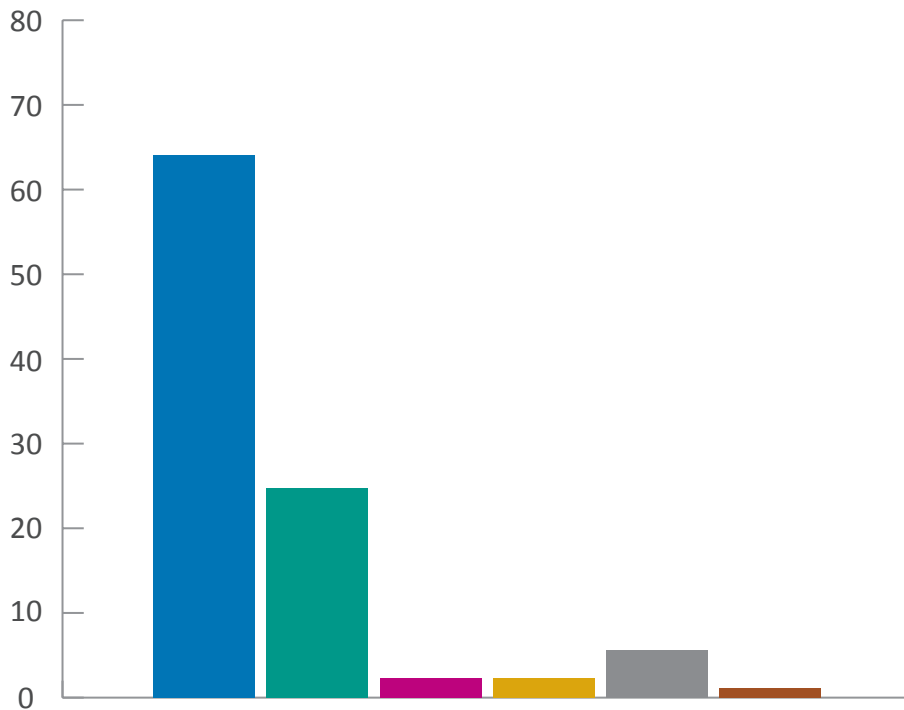


STRONGLY AGREE	AGREE	NEITHER AGREE NOR DISAGREE	DISAGREE	STRONGLY DISAGREE	DON'T KNOW	TOTAL
65.17%	22.47%	1.12%	2.25%	7.87%	1.12%	89
58	20	1	2	7	1	

▪ Appendix A: Summary of Survey Results ▪

Q8 Do you support mandatory training for Class 2 drivers?

Answered: 89 Skipped: 5



STRONGLY AGREE	AGREE	NEITHER AGREE NOR DISAGREE	DISAGREE	STRONGLY DISAGREE	DON'T KNOW	TOTAL
64.04%	24.72%	2.25%	2.25%	5.62%	1.12%	89
57	22	2	2	5	1	





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 ténosé 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 Ténosés 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

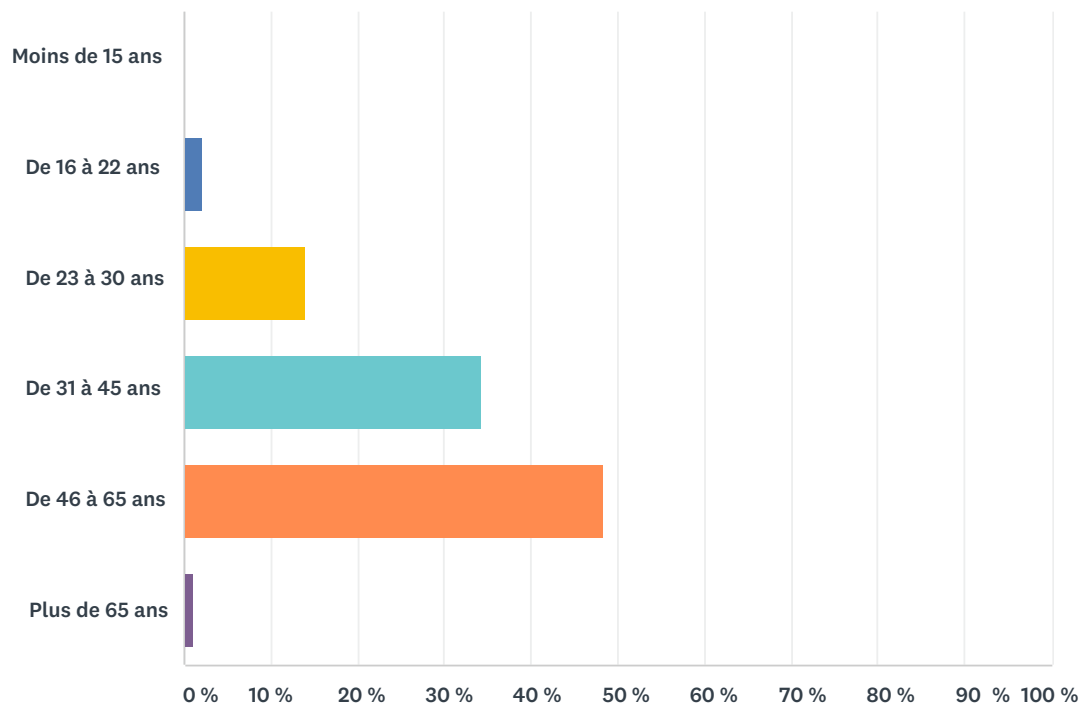
En résumé, après avoir pris connaissance des commentaires d'une gamme de participants des TNO, voici les recommandations formulées par le public :

- 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

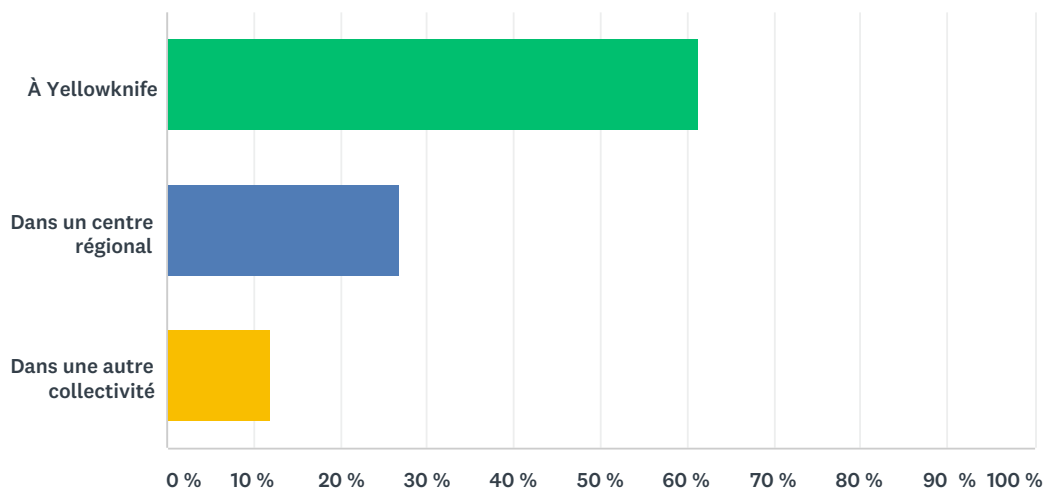


Choix de réponses	Réponses	
Moins de 15 ans	0,00 %	0
De 16 à 22 ans	2,13 %	2
De 23 à 30 ans	13,83 %	13
De 31 à 45 ans	35,11 %	33
De 46 à 65 ans	47,87 %	45
Plus de 65 ans	1,06 %	1
TOTAL		94

▪ Annexe A : Résumé des résultats du sondage ▪

Où habitez-vous?

Ont répondu : 94 N'ont pas répondu : 0

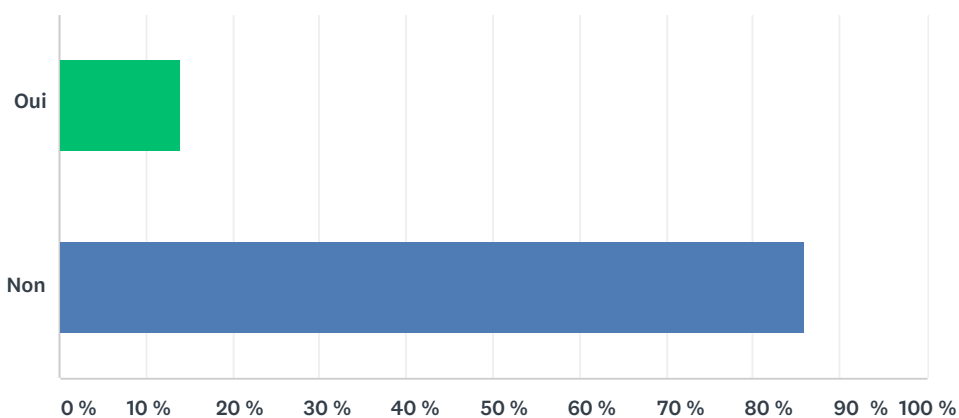


Choix de réponses	Réponses	
À Yellowknife	61,70 %	58
Dans un centre régional (Fort Simpson, Fort Smith, Hay River, Inuvik ou Norman Wells)	26,60 %	25
Dans une autre collectivité	11,70 %	11
TOTAL		94

▪ 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

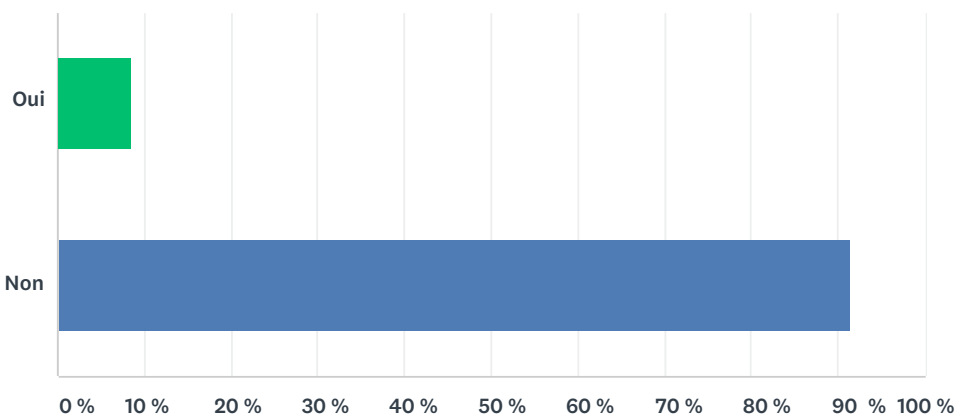


Choix de réponses	Réponses	
Oui	14,89 %	14
Non	85,11 %	80
TOTAL		94

▪ 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

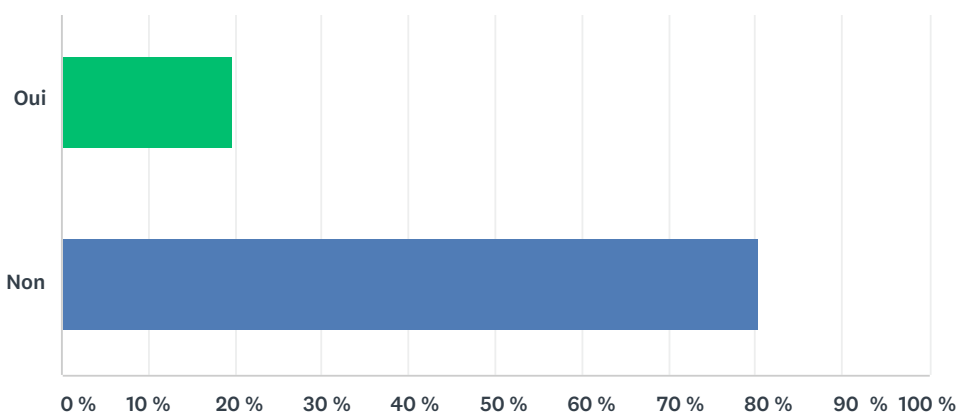


Choix de réponses	Réponses	
Oui	9,57 %	9
Non	90,43 %	85
TOTAL		94

- 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

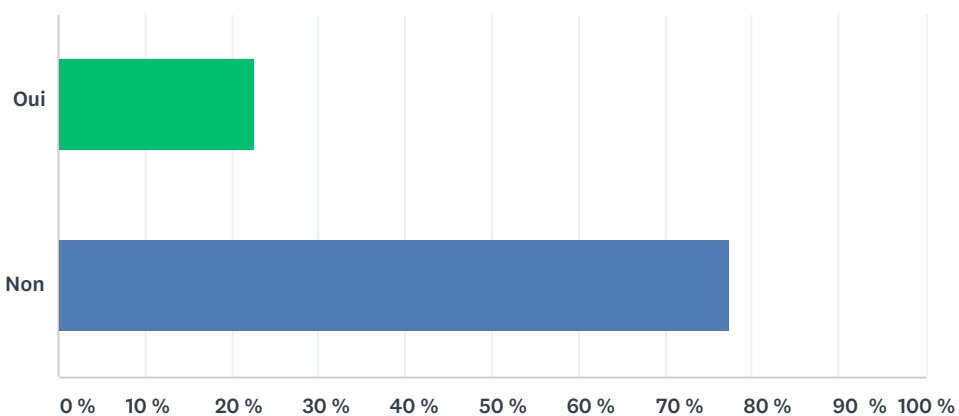


Choix de réponses	Réponses	
Oui	20,43 %	19
Non	79,57 %	74
TOTAL		93

▪ 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

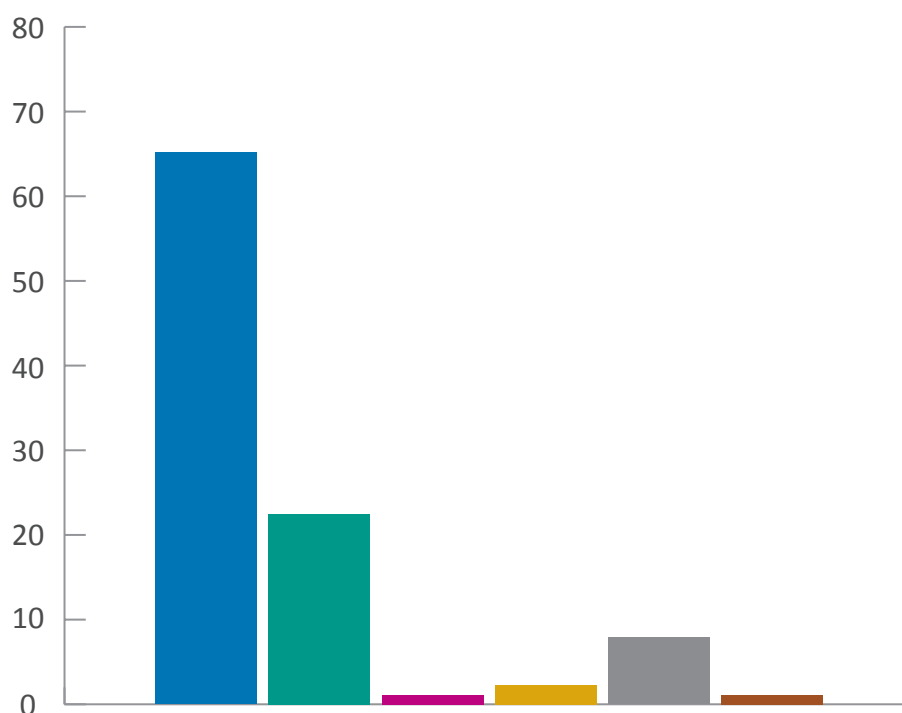


Choix de réponses	Réponses	
Oui	23,40 %	22
Non	76,60 %	72
TOTAL		94

▪ 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

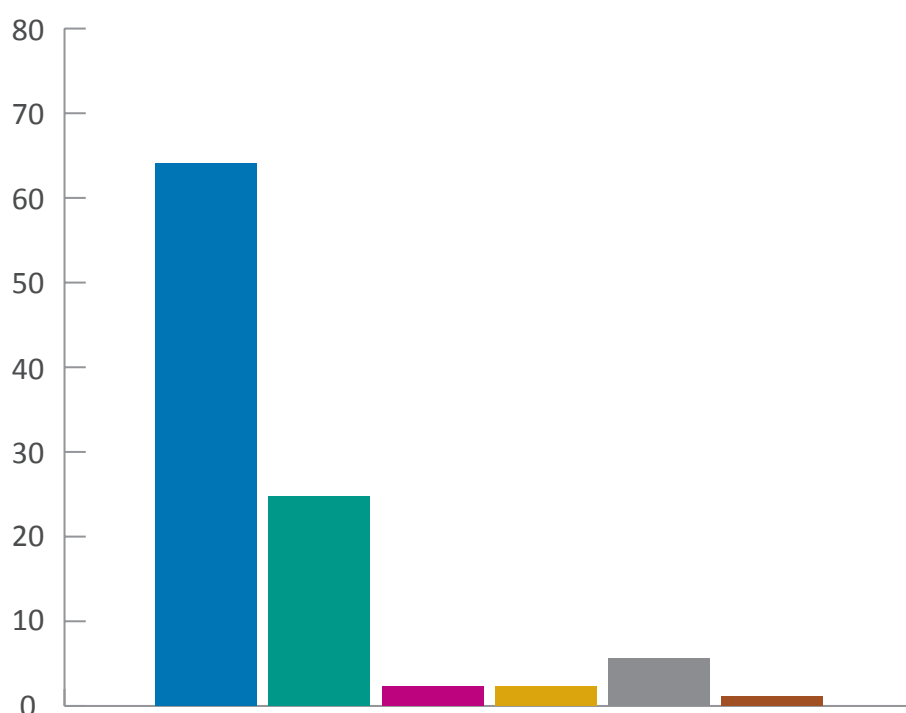


TOUT À FAIT D'ACCORD	D'ACCORD	NI D'ACCORD NI EN DÉSAACCORD	EN DÉSAACCORD	VRAIMENT PAS D'ACCORD	NE SAIS PAS	TOTAL
65,17 %	22,47 %	1,12 %	2,25 %	7,87 %	1,12 %	89
58	20	1	2	7	1	

▪ 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	

