MOBILISE. CONCERTE. ORIENTE.

FÉDÉRATION DES TRANSPORTEURS PAR AUTOBUS

SCOLAIRE • NOLISÉ • SPÉCIALISÉ • URBAIN • INTERURBAIN

Mémoire présenté
au ministre des Transports et
de la Mobilité durable, en lien
avec le projet de règlement :

« Règlement modifiant le Règlement sur les véhicules routiers affectés au transport des élèves »

Déposé par la Fédération des transporteurs par autobus

Septembre 2024

PRÉAMBULE

La *Fédération des transporteurs par autobus* (« Fédération ») remercie le ministère des Transports et de la Mobilité durable (« MTQ ») de lui donner l'occasion de formuler des commentaires sur les enjeux possibles en regard du projet de règlement nommé « *Règlement modifiant le règlement sur les véhicules routiers affectés au transport des élèves* » (« Projet RVRATE »), tel que publié à la Gazette officielle du Québec le 31 juillet 2024 par madame Geneviève Guilbault, ministre des Transports et de la Mobilité durable.

Le transport scolaire fait partie intégrante de notre système d'éducation au Québec et occupe une part importante des activités des membres transporteurs de la Fédération. La sécurité des élèves transportés quotidiennement est au cœur des valeurs de ces entreprises pour qui la qualité des services offerts est prioritaire.

Depuis 2021, les transporteurs scolaires du Québec tentent de composer du mieux possible avec les nouvelles obligations en matière d'électrification qui ont été imposées à leur industrie.

Malgré leur ouverture à vouloir entreprendre un virage vert, les entreprises de transport scolaire doivent s'adapter continuellement aux embuches auxquelles elles font face depuis les dernières années. Pour n'en nommer que quelques-unes, il est ici question du coût d'acquisition des véhicules, de leur disponibilité à court terme, du financement du transport scolaire au Québec, du financement lié à la transition énergétique, de la modification de l'ensemble de l'infrastructure, de la gestion d'entreprise, etc. La Fédération mène de l'avant ces enjeux au quotidien au nom de ses membres avec des données objectives et est constamment à la recherche de solutions.

Cela dit, ces changements au cœur même du fonctionnement de l'industrie doivent se faire de manière graduelle et en prenant en considération le pouls de tous les acteurs de l'industrie ici concernée. Après tout, le déplacement sécuritaire de centaines de milliers d'enfants en dépend.

De ce fait, la Fédération est d'avis que, contrairement à ce que prévoit le préambule du Projet RVRATE, ce dernier a et *aura* des répercussions sur les entreprises œuvrant dans le domaine du transport scolaire. Le présent mémoire exposera donc nos commentaires et préoccupations en lien avec celles-ci.

CONSIDÉRATION INITIALE

Il va sans dire que le Projet RVRATE ne peut être analysé en lui seul. Il doit être lu conjointement avec le *Projet de règlement modifiant le règlement sur le transport des élèves* (« Projet RTE ») tel que publié à la Gazette officielle du Québec le 31 juillet dernier.

La Fédération a également déposé un mémoire au ministère de l'Éducation (« MEQ ») en lien avec ce dernier projet.

COMMENTAIRES ET PRÉOCCUPATIONS

1. Principales modifications

De manière générale, le Projet RVRATE amène des assouplissements à la règle de l'électrification du transport scolaire sur deux fronts.

D'une part, le Projet RVRATE détermine des situations bien précises dans lesquelles, dans le respect de certaines conditions, un transporteur pourrait être autorisé à utiliser un **minibus** scolaire thermique dans le cadre du transport scolaire, tel que défini par les règlements applicables. Une procédure lui serait d'ailleurs imposée afin de confirmer ces situations de fait.

D'autre part, le Projet RVRATE ajoute des exemptions d'application à la règle de l'électrification du transport scolaire, et ce, autant pour les **minibus** que pour les **autobus** thermiques. Cette exemption étant liée à des contraintes géographiques. La Fédération salue l'inclusion des Îles-de-la-Madeleine, le tout, considérant notamment l'ensemble des enjeux déjà transmis au MTQ par le passé à ce sujet.

Toutefois, la Fédération est d'avis que les communautés autochtones établis en territoire très éloigné et où l'accès est difficile, soit notamment celles au Nord du 51e parallèle devraient également faire parties des exemptions d'application, au même titre que les endroits énumérés à l'Annexe II.

C'est du premier volet de ces modifications annoncées dont la Fédération traitera ci-après.

2. Besoin de l'industrie

Bien que l'intention du gouvernement soit louable, autrement dit, d'amener des assouplissements à l'électrification de l'industrie, la Fédération constate que ceux-ci n'arrivent pas en temps utile.

Il faut noter que le Projet RVRATE est présentement à l'étape de la consultation publique pour une durée de 45 jours, soit jusqu'au **13 septembre 2024**.

Suivant cette étape de consultation, le gouvernement a discrétion quant au délai de publication sous version finale, dans la Gazette du Québec (avec ou sans modifications). Cette publication contiendra également la date précise d'entrée en vigueur, le cas échéant.

Considérant ce fait, il est évident que ces droits ne seront pas en vigueur pour la rentrée scolaire qui a déjà eu lieu vers la fin août 2024. En sus, il se pourrait même que l'entrée en vigueur n'ait pas lieu rapidement, celle-ci pouvant prendre des mois suivant le début des consultations publiques. Le Projet RVRATE aurait dû être publié bien avant.

Ainsi, le contenu du Projet RVRATE ne sera malheureusement pas bénéfique à la présente rentrée scolaire et, concrètement, considérant l'ensemble des enjeux liés à l'électrification du transport scolaire, au remplacement de véhicules de toutes sortes et à la planification des parcours qui se fait normalement au courant de l'été, pourrait peut-être n'aider que la prochaine rentrée.

Proposition de la Fédération : il serait plus que souhaitable que le projet RVRATE soit publié rapidement sous version finale et avec une date d'entrée en vigueur rapprochée dans le temps également. Le tout, afin que les acteurs de l'industrie puissent bénéficier des assouplissements mentionnés de manière diligente.

3. Prévisibilité

Les assouplissements amenés par le Projet RVRATE visent principalement à permettre l'achat et l'utilisation de minibus thermiques dans le transport scolaire à certaines conditions.

Il y a principalement trois situations de faits qui y sont présentées. Rappelons que toutes les situations de faits énumérées à l'article 51.2 al.1 du Projet RVRATE ont en **commun** la condition suivant laquelle le minibus d'écoliers doit être immatriculé au Québec entre une date à *déterminer* par le gouvernement, après la présente rentrée scolaire, et le 30 juin 2025.

Cela dit, concrètement, comme déjà abordé dans le cadre du présent mémoire, l'entrée en vigueur du Projet RVRATE ne verra le jour que pendant l'automne dans le meilleur des cas. De ce fait, ces assouplissements ne viseront que la moitié de l'année scolaire en cours, la date butoir étant le 30 juin 2025 suivant le libellé actuel mentionné à l'article 51.2 al. 1 précité.

Considérant l'ensemble des enjeux qui pèsent sur les transporteurs scolaires, dont :

- L'entrée en vigueur inconnue des droits et obligations contenus dans les projets de règlement dont il est ici question;
- Les prix encore inconnus/incertains des minibus autant thermiques que électriques;
- Le financement du transport scolaire, autant au point de vue des subventions accordées que des prix des contrats de transports avec les Centres de services scolaires, les Commissions scolaires et les Établissements d'enseignement privés;
- Les incertitudes quant à la capacité de production et de livraison des véhicules par les fabricants en temps utile autant thermiques qu'électriques.

Il est difficile voire déraisonnable pour les transporteurs de faire des choix **éclairés** visant l'opération et la viabilité de leur entreprise à long terme en +/- 6 mois, le tout, considérant la date du 30 juin 2025 et le fait que la rentrée scolaire a **déjà** eu lieu en date des présentes.

Par ailleurs, les transporteurs scolaires faisant du transport adapté auprès d'une clientèle vulnérable sont inquiets quant aux possibles bris de service occasionnés par les enjeux mentionnés plus haut.

Proposition de la Fédération : il serait utile que le gouvernement prolonge les assouplissements mentionnés au Projet RVRATE au **30 juin 2026**. Ceci rassurerait l'industrie et permettrait une meilleure organisation et prévisibilité. Autrement dit, cela contribuerait à éviter les bris de service.

Cette proposition est effectuée de concert avec nos commentaires liés au Projet RTE déposés auprès du MEQ. Nous réitérons l'importance de lire le présent mémoire de concert avec ce dernier.

4. Kilométrage

Les deux premières situations de fait mentionnées à l'alinéa 1 de l'article 51.2 du Projet RVRATE ne visent que des parcours dont le nombre de kilomètres est d'au moins 55.

Suivant une consultation auprès de nos membres, il appert que bon nombre de contrats de transport scolaire, principalement en transport adapté, prévoient des parcours en minibus en deçà de 55 kilomètres. Ainsi, la Fédération soumet que ce critère lié au kilométrage empêche les transporteurs attitrés notamment à cette clientèle aux besoins spéciaux de bénéficier de ces assouplissements.

Proposition de la Fédération : il serait approprié que le gouvernement retire tout simplement la condition liée au kilométrage minimal devant être respecté afin que le transport scolaire adapté notamment, puisse bénéficier des assouplissements en matière d'électrification présents au Projet RVRATE.

5. Transport sécuritaire

La Fédération est informée par ses membres que, malgré le fait que les minibus scolaires peuvent être utilisés jusqu'à 12 ans de vie[1], ils n'atteignent que très rarement cet âge.

En effet, suivant les commentaires recueillis, en temps normal, les minibus sont retirés des circuits scolaires et remplacés bien avant 12 ans, car jugés non sécuritaires pour le transport d'élèves par leurs exploitants. Ceci s'explique notamment par des bris récurrents qui commencent à survenir avant la 12e année et qu'il n'est pas du tout avantageux ni rentable de réparer considérant la durée de vie additionnelle limitée procurée suivant la réparation. Il est ici principalement question de bris majeurs, à titre d'exemple, un moteur.

Nous constatons que le Projet RVRATE ne tient pas compte de cette réalité qui bonifie pourtant la sécurité du transport d'élèves depuis toujours.

Proposition de la Fédération : il serait approprié que le Projet RVRATE tienne en considération l'expertise ainsi que la pratique des transporteurs.

Pour ce faire, le paragraphe 3 de l'alinéa 1 de l'article 51.2 pourrait être bonifié comme suit : le remplacement d'un minibus d'écoliers en raison (…) ***ou en raison d'un bris majeur faisant en sorte que celui-ci ne puisse plus être utilisé de manière sécuritaire***.

[1] Préc., note 2.

6. Système d'attestations

Le Projet RVRATE prévoit également la procédure qui devrait être suivie par les transporteurs scolaires qui voudraient profiter de ces assouplissements. Cet article octroie donc de nouvelles obligations en ce sens et mène ultimement à la remise d'attestations par le MTQ.

L'industrie est plutôt inquiète sur la gestion de l'octroi de ces attestations, notamment, pour les raisons suivantes :

- Une première attestation doit être obtenue avant de conclure la vente du minibus[2].

  Une deuxième attestation doit également être obtenue en transmettant le contrat de vente signé[3].

  Habituellement, les délais de traitement des ministères sont très longs. Seront-elles émises rapidement et en temps utile ? Cette procédure et le personnel pour la traiter seront-ils rapidement en place ?

- D'autres entités gouvernementales tel que le MEQ et la SAAQ doivent être impliquées dans le processus d'obtention des attestations, ce qui peut créer des délais supplémentaires.

- La procédure afin d'obtenir ces attestations n'est pas très détaillée.

  À titre d'exemple, est-ce un seul formulaire à remplir ? Sera-t-il prêt en temps utile ? Où aller chercher le(s) formulaire(s) ? À qui seront-ils transmis ? Comment seront-ils transmis ? Quel genre de suivi sera fait par le MTQ auprès du transporteur ? Etc.

Nous nous inquiétons sérieusement de ces nouvelles procédures administratives qui peuvent s'avérer complexes et longues à bâtir, organiser et traiter dans la majorité des cas et, corrélativement, de l'entrée en vigueur tardive du Projet RVRATE pour ces raisons.

Proposition de la Fédération : D'une part, il serait de mise que le MTQ garantisse des délais qui ne vont pas nuire au contrat de vente ni à l'immatriculation des véhicules en temps utile. Autrement dit, des délais très rapides pour l'émission des attestations. Dans le cas contraire, les transporteurs scolaires ne pourront pas bénéficier de leurs minibus en temps utile.

Rappelons en sus la date de publication tardive du Projet RVRATE et du délai du 30 juin 2025.

D'autre part, il est nécessaire que le MTQ mette en place un **guide d'interprétation** précis et facile d'utilisation pour l'obtention d'attestation. En date de la rédaction des présentes, les transporteurs n'ont aucun détail à cet effet.

Finalement, à titre complémentaire, si nos propositions sont retenues en ce qui concerne ce dernier délai du 30 juin 2025[4], l'alinéa 4 de l'article 51.2 devrait également suivre cette modification de manière cohérente. Autrement dit, suivre la nouvelle date suggérée, soit celle du **30 juin 2026** pour la livraison du minibus.

[2] Article 51.2 al. 3 Projet RVRATE;

[3] Article 51.2 al. 4 Projet RVRATE.

[4] Voir nos commentaires au point 3 du présent mémoire.

7. Marché usagé

Suivant notre demande de renseignements additionnels obtenus auprès de la Direction du transport rémunéré et adapté, Direction générale du transport terrestre des personnes du MTQ, nous comprenons que le marché usagé **n'est pas restreint** tant que les modalités du règlement sont respectées. Ainsi, il serait possible pour un transporteur de faire l'achat d'un minibus thermique usagé et ce même dans une autre province, en autant que le minibus soit immatriculé au Québec entre la date d'entrée en vigueur et la date butoir du Projet RVRATE, soit le 30 juin 2025.

CONCLUSION

La Fédération des transporteurs par autobus et ses membres tiennent à réitérer leur entière collaboration à l'amélioration en continu de notre système d'éducation, lequel inclut, notamment, le transport sécuritaire des élèves. Ils sont ouverts aux propositions améliorant l'efficacité du transport scolaire et le virage écologique entrepris par le gouvernement sans toutefois diminuer la **stabilité** et la qualité des services actuellement offerts.

La Fédération demeure disponible, comme à l'habitude, pour discuter des enjeux ici mentionnés. Elle réitère l'importance de maintenir une communication active entre tous les acteurs du milieu et de surveiller le développement de l'industrie en continu et en cohérence avec l'ensemble des droits et obligations en cause, dont celle liée à l'électrification du transport scolaire.