MOBILISE. CONCERTE. ORIENTE.

FÉDÉRATION DES TRANSPORTEURS PAR AUTOBUS

SCOLAIRE • NOLISÉ • SPÉCIALISÉ • URBAIN • INTERURBAIN

Mémoire présenté
au ministre de l'Éducation, en lien
avec le projet de règlement :

« Règlement modifiant le Règlement sur le transport des élèves »

Déposé par la Fédération des transporteurs par autobus

Septembre 2024

PRÉAMBULE

La *Fédération des transporteurs par autobus* (« Fédération ») remercie le ministère de l'Éducation (« MEQ ») 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 le transport des élèves* » (« Projet RTE »), tel que publié à la Gazette officielle du Québec le 31 juillet 2024 par monsieur Bernard Drainville, ministre de l'Éducation.

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 différentes 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 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 RTE, 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 RTE ne peut être analysé en lui seul. Il doit être lu conjointement avec le *Projet de 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 dernier.

Ainsi, la Fédération a également déposé un mémoire au ministère des Transports et de la Mobilité durable (« MTQ ») en lien avec ce dernier projet.

COMMENTAIRES ET PRÉOCCUPATIONS

1. Principales modifications

Concrètement, les modifications notables au RTE sont en lien avec l'utilisation de minibus scolaires thermiques. Le législateur propose ici la création d'un nouvel article, soit l'article 3.2, qui énonce que le transporteur peut utiliser, jusqu'à la fin de l'année scolaire en cours, des minibus de 14 ans à la seule condition suivante :

- Il produit au centre de services ou à l'établissement d'enseignement un certificat de vérification mécanique délivré par la SAAQ ou l'un de ses mandataires.

Il est possible de constater qu'il ne serait plus nécessaire de faire la preuve d'achat[1] d'un minibus mû à l'électricité en vue du remplacement du minibus thermique afin de pouvoir se servir de cette règle qui étend sa durée de vie. Il y a donc **moins** de conditions à respecter afin de prolonger la durée de vie d'un minibus scolaire thermique en fin de vie.

Bien important de noter que, suivant le Projet RTE, autant pour les autobus que pour les minibus, ces assouplissements quant au prolongement de la durée de vie prendraient fin le 30 juin 2025, soit à la fin de la présente année scolaire. Autrement dit, à partir de cette dernière date, la règle du 12 ans[2] que l'on connait reviendrait en pleine force.

2. Besoins de l'industrie

2.1. Rentrée scolaire

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 et ne font que colmater de manière temporaire des enjeux qui, pourtant, demeurent à long terme. De ce fait, les problématiques rencontrées par les transporteurs scolaires dans leur quotidien ne sont pas résorbées de manière significative et ce principalement, pour la prochaine rentrée scolaire.

Il faut noter que le Projet RTE 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.

[1] Ou d'attente de réception par le vendeur en vue de la livraison.

[2] I-13.3, r. 12 - Règlement sur le transport des élèves (gouv.qc.ca), art. 31 al. 1 para. 2 et 3.

Tel que mentionné précédemment, le projet RTE arrive trop peu trop tard, étant donné que la rentrée scolaire a déjà eu lieu à la fin août 2024. La publication tardive du projet RTE aura un impact également sur les commandes auprès des fournisseurs de nouveaux minibus thermiques en vue du remplacement de ceux qui auront atteint l'âge limite à la rentrée scolaire. Les fabricants ont informé la Fédération qu'ils ne seraient pas en mesure de répondre à la demande à très court terme.

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

3. Prévisibilité

L'assouplissement amené par le Projet RTE vise principalement à diminuer les conditions d'utilisation d'un minibus thermique en attendant son remplacement et, se faisant, d'en prolonger la durée de vie. Ce remplacement ne peut se faire que par un minibus électrique en date de la rédaction du présent mémoire. Certes, le Projet RVRATE du MTQ, si adopté, permettrait aussi l'acquisition de minibus thermiques que dans certaines situations très balisées. Nous aborderons seulement nos enjeux en lien avec ce dernier projet de règlement dans le cadre du mémoire déposé au MTQ par souci de cohérence. Cependant, ces deux mémoires devraient être lus conjointement.

Cela dit, concrètement, comme déjà abordé dans le cadre du présent mémoire, l'entrée en vigueur de ces deux projets de règlement 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 tout au plus, la date butoir étant le 30 juin 2025 suivant le libellé actuel.

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, commissions scolaires, établissements d'enseignement privées;
- Les incertitudes quant à la capacité de production et de livraison des véhicules par les fabricants en temps utile autant thermiques qu'électriques;
- Le retour drastique de la règle du 12 ans de vie[3] des véhicules lourds utilisés pour le transport scolaire au 30 juin 2025;

[3] *Id.*

- Les délais reliés à la mise en place des installations électriques (constructions, approvisionnement des bornes etc.);
- Les délais reliés aux raccordements d'Hydro-Québec;
- L'envergure de l'électrification de l'industrie.

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 butoir du 30 juin 2025.

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.

4. Propositions

D'une part, il serait très utile que le projet de règlement soit publié rapidement sous version finale et avec une date d'entrée en vigueur rapprochée également. Le tout, de manière diligente et en cohérence avec les contraintes de l'industrie dont il a été ici question.

D'autre part, afin de rassurer l'industrie et de permettre une certaine prévisibilité, la Fédération propose que la date butoir du 30 juin 2025 soit remplacée par celle du 30 juin 2026. En effet, tel que mentionné dans le présent mémoire, les droits prévus dans le Projet RTE sont difficilement avantageux pour les transporteurs cette année scolaire-ci.

Finalement, la Fédération tient à rappeler que ni le Projet RTE ni les suggestions d'amendements proposées par la Fédération ne pourront pallier un manque de disponibilité de véhicules de remplacement, ni aux retards dans la production/livraison de ces véhicules, etc., tous ces facteurs étant externes. Le pouls de l'industrie doit donc, dans tous les cas, être surveillé de près constamment.

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.