

**Mémoire concernant l'électrification du
transport scolaire**

**Projet de règlement modifiant le règlement
sur le transport des élèves
Loi sur l'instruction publique
(c. I-13.3, a. 453 et 454)**

et

**Projet de règlement sur les véhicules
routiers affectés aux transports des élèves
Loi sur les transports
(c. T-12)**

8 juin 2021

Publié par La Fédération des centres de services scolaires du Québec

1001, avenue Bégon

Québec (Québec) G1X 3M4

418 651-3220

info@fcssq.quebec

www.fcssq.quebec

Document : 7544

et

L'Association québécoise des cadres scolaires

5600, boulevard des Galeries, bureau 610

Québec (Québec) G2K 2H6

info@aqcs.ca

www.aqcs.ca

© Tous droits réservés. Toute reproduction, même partielle par quelque procédé que ce soit, est interdite sans autorisation écrite au préalable de la FCSSQ.

Note - Dans ce document, le générique masculin est utilisé sans aucune discrimination et uniquement pour alléger le texte.

TABLE DES MATIÈRES

AVANT-PROPOS.....	4
PARTIE 1 – MISE EN CONTEXTE.....	5
PARTIE 2 – COMMENTAIRES SUR LES PROJETS DE RÈGLEMENTS	7
PARTIE 3 – CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS	12

AVANT-PROPOS

La Fédération des centres de services scolaires du Québec (FCSSQ) regroupe les 60 centres de services scolaires francophones du Québec ainsi que le Centre de services scolaire du Littoral.

Les centres de services scolaires veillent à la réussite scolaire de plus d'un million d'élèves en assurant des services éducatifs au primaire, au secondaire, en formation professionnelle et à l'éducation des adultes. La Fédération offre à ses membres des services en relations du travail, en ressources matérielles et informationnelles, en financement, en transport scolaire, en formation professionnelle, en services éducatifs aux jeunes et aux adultes, ainsi que de la formation. Conjointement avec le ministère de l'Éducation du Québec, la Fédération coordonne et dirige la négociation des matières nationales sectorielles des conventions collectives.

Dans le respect du principe de toujours considérer les enjeux et les caractéristiques de tous les centres de services scolaires membres dans ses orientations, ses travaux, ses productions et ses représentations, la Fédération a pour but de promouvoir les intérêts de l'éducation et, à cette fin, elle se propose :

- a) de grouper et d'unir les centres de services scolaires;
- b) de prendre toute initiative susceptible de défendre, protéger et développer les intérêts de ses membres et de l'ensemble des centres de services scolaires du Québec;
- c) d'aider à résoudre les différents problèmes d'ordre éducatif, culturel, économique, politique et social qui peuvent se poser pour ses membres.

L'Association québécoise des cadres scolaires (AQCS) L'Association québécoise des cadres scolaires (AQCS) représente plus de 2 600 cadres œuvrant au sein des 72 centres de services scolaires et commissions scolaires du Québec. Ils sont le rouage essentiel du réseau scolaire québécois. Ils occupent des fonctions de conseil et d'encadrement dans les centres administratifs, les établissements scolaires ainsi que dans les centres d'éducation aux adultes et de formation professionnelle.

PARTIE 1 – MISE EN CONTEXTE

1.1 Appui à l'objectif d'électrification des transports

D'entrée de jeu, nous tenons à vous indiquer que nos deux organisations sont solidaires des objectifs gouvernementaux en matière d'électrification des transports. Ainsi, elles sont fières de se joindre au gouvernement comme partenaires pour cet important projet de société.

Le transport scolaire est essentiel pour l'ensemble de notre réseau d'éducation et pour la réalisation de la mission éducative prévue dans la Loi sur l'instruction publique (LIP). De fait, la LIP prévoit l'obligation de fréquentation scolaire jusqu'à l'âge de 16 ans.¹ Ces personnes doivent donc pouvoir bénéficier d'un service de transport scolaire.

Ainsi, les centres de services scolaires (CSS) et les commissions scolaires (CS) assurent chaque année, en régie ou sous contrat, le transport de près de 520 000 élèves afin de leur permettre de fréquenter l'école.² Chaque jour, près de 10 900 autobus scolaires circulent sur les routes du Québec dans le but de garantir aux élèves l'accès à l'éducation à laquelle ils ont droit.

Le plan gouvernemental visant l'électrification des autobus scolaires s'avère un projet de très grande envergure. À preuve, le gouvernement entend faire en sorte que 65 % de ces 10 900 autobus scolaires soient des véhicules électriques d'ici les 9 prochaines années. Ceci représente 7 085 véhicules en tout, et près de 800 nouveaux véhicules chaque année. À notre avis, les objectifs d'électrification ne doivent jamais compromettre la capacité avec laquelle un CSS ou une CS puisse organiser les services de transport de ses élèves. Sans l'accès à ces services, la réussite scolaire devient compromise pour un grand nombre d'élèves.

À cet égard, nous offrons notre entière collaboration pour réaliser ce défi.

1.2 Description des projets de règlements

Le gouvernement du Québec entend adopter deux règlements qui ont été publiés dans la Gazette officielle du Québec le 24 avril 2021, pour une période de consultation de 45 jours. Après leur édicition, ces règlements entreront en vigueur le 15^e jour suivant la date de leur publication dans la Gazette officielle du Québec. Il y a donc une possibilité que les projets de règlements entrent en vigueur avant la rentrée des classes en septembre prochain. Sommairement, ces projets de règlements exposent ceci :

a) Le projet de règlement sur le transport des élèves (Loi sur l'instruction publique, chapitre I-13.3) permet l'utilisation d'un autobus scolaire ou d'un minibus de 14 ans jusqu'à la fin

¹ Ch. I-13.3, art. 14

² Fédération des transporteurs par autobus (FTA)

d'une année scolaire lorsqu'un certificat d'inspection mécanique du véhicule est présenté et lorsqu'il est démontré qu'un autobus ou un minibus entièrement mû à l'électricité sera livré avant la prochaine année scolaire.

b) Le projet de règlement modifiant le Règlement sur les véhicules routiers affectés au transport des élèves a pour loi habilitante la Loi sur les transports (chapitre T-12). Il stipule que tout autobus d'écoliers affecté au transport des élèves pour un centre de services scolaire, une commission scolaire ou un établissement d'enseignement privé doit être mû à l'électricité. Cette disposition ne s'appliquera pas à l'autobus d'écoliers dont l'année de modèle est antérieure à 2023 et qui était immatriculé au Québec à la date d'entrée en vigueur du règlement.

Il vient par ailleurs spécifier que ce type d'autobus doit être muni de pare-chocs bleus et que seuls ceux-ci pourront avoir des jantes de roues bleues. Une inscription ou un pictogramme permettant de l'identifier comme tel, ainsi qu'une indication de l'endroit où peut être désactivée la haute tension à partir de l'extérieur de l'autobus d'écoliers doivent être apposés sur une paroi du véhicule.

Le projet de règlement prévoit également des dispositions pénales.

PARTIE 2 – COMMENTAIRES SUR LES PROJETS DE RÈGLEMENTS

La possible entrée en vigueur des règlements avant le mois de septembre prochain fera en sorte que tout nouvel autobus affecté au transport d'élèves commandé par les entreprises de transport scolaire devra être propulsé à l'électricité.

Afin de tenir compte du délai de livraison et de la capacité des constructeurs au Québec de produire ces types de véhicules, le gouvernement permettrait de prolonger la durée permise des véhicules propulsés au diésel de 13 ans à 14 ans, lorsqu'une certification mécanique sera produite.

Le texte qui suit met en lumière certains aspects importants du projet qui font l'objet de nos préoccupations.

2.1 Une consultation élargie

En raison des nombreux enjeux concernant ce projet, nous aurions apprécié participer à une consultation élargie, notamment en présence d'un plus grand nombre de partenaires dont la Fédération des transporteurs par autobus (FTA) et de représentants de l'industrie. Il aurait été souhaitable que cette consultation ait eu lieu avant même la publication, au mois de novembre dernier, du « Plan pour une économie verte »³ où des cibles contraignantes ont été retenues pour l'électrification du transport scolaire. À cet égard, nous croyons que ces cibles doivent être placées dans un contexte où la raison d'être du service de transport scolaire demeure essentiellement de permettre aux élèves de fréquenter l'école.

Cette consultation aurait pu permettre de dégager une meilleure vision des multiples enjeux du dossier, d'identifier les difficultés dans l'atteinte des cibles proposées et de travailler en amont et en collégialité sur des solutions permettant d'optimiser nos chances de réussite pour l'atteinte des objectifs fixés. En effet, les calculs sous-jacents, visant à déterminer la cible, auraient dû tenir compte de la capacité de l'industrie à respecter les courts délais de production et de livraison, dont la renégociation des contrats de transport. En conséquence, la cible retenue par le gouvernement sera difficilement réalisable, à moins d'incitatifs financiers très importants.

Par ailleurs, nous apprécions que les représentants du ministère des Transports aient participé à plusieurs des rencontres organisées par le ministère de l'Éducation après la publication du plan gouvernemental. Toutefois, il appert que ces rencontres aient porté davantage sur la modification de certaines règles budgétaires propres au financement du transport scolaire par le MEQ que sur l'ensemble du Plan d'électrification du transport scolaire.

³ [Plan pour une économie verte.](#)

2.2 L'impact financier des règlements

Nous nous interrogeons sur la nécessité d'adopter un règlement qui impose à des entreprises privées et à des organisations scolaires, l'achat de certains types de véhicules, alors même que le ministère des Transports s'est engagé à financer le surcoût à l'achat des véhicules électriques.

Une hausse possible du prix des contrats

En présence d'une telle réglementation, des incitatifs financiers insuffisants amèneront les transporteurs à renégocier à la hausse le prix des contrats de transport, puisque ceux-ci seront dans l'obligation d'acheter des véhicules qui coûtent beaucoup plus cher. Cette hausse du prix des contrats se répercutera par des contraintes financières supplémentaires aux CSS/CS.

Plusieurs CSS ou CS vivent présentement une forte augmentation de clientèle ce qui nécessite l'ajout de véhicules en cours de contrat. Avec la nouvelle réglementation, il sera beaucoup plus difficile d'obtenir un nouveau véhicule pour répondre à ces nouveaux besoins, notamment en raison des délais de fabrication. À l'inverse, il sera difficile d'envisager le retrait de véhicules en cours de contrat sans compromettre nos relations d'affaires avec les entreprises de transport.

Plusieurs transporteurs ayant acquis des autobus scolaires électriques ont déjà manifesté le désir de négocier des contrats de huit ans afin de satisfaire les exigences des institutions financières qui demandent des garanties supplémentaires. Des contrats d'une telle durée ont pour effet de diminuer la concurrence et d'accroître le risque pour les CSS/CS, sans compter qu'en cas d'insatisfaction ou de rupture de services, il deviendra très difficile de retourner en appel d'offres avant la fin d'un contrat.

Notons que la prochaine année sera la dernière avant l'échéance de la plupart des contrats de transport négociés dans le réseau scolaire. Nul doute que la nouvelle réglementation aura un impact sur ces négociations.

L'aide financière régressive

Nous avons été surpris d'apprendre que l'aide financière offerte par le ministère des Transports du Québec sera régressive pour les trois prochaines années. Ainsi, selon ce qui est indiqué dans la documentation du *Programme d'électrification du transport scolaire*⁴, une aide financière forfaitaire est offerte pour l'achat d'un autobus scolaire neuf, entièrement électrique, de capacité allant de 78 kWh à 220 kWh des autobus Girardin Blue Bird et Lion Électrique.

Cette aide prend la forme d'un rabais à l'achat d'une valeur de 150 k\$, 125 k\$ et 100 k\$ pour les années fiscales 2021-2022, 2022-2023 et 2023-2024, lequel rabais est accordé à l'acquéreur par le constructeur ou le distributeur lors de la transaction.

⁴ [Programme d'aide à l'électrification des Transports](#)

Selon nos estimations, la différence de coûts entre un autobus scolaire électrique et un autobus scolaire à propulsion thermique d'une capacité de 50 à 70 passagers s'établit au minimum à 153 k\$, en prenant en considération les économies sur l'entretien des véhicules. L'aspect régressif du programme d'aide aura donc pour effet de faire assumer une bonne partie des coûts d'acquisition des véhicules par les transporteurs et, ultimement, par les CSS et CS lorsque les véhicules seront acquis au-delà de la présente année financière. Avec le temps, l'aide offerte sera de moins en moins incitative pour l'achat de véhicules électriques.

Par ailleurs, l'argument selon lequel les économies d'échelles des manufacturiers compenseront la diminution de la subvention nous semble peu convaincant. Si le motif à la base d'un financement régressif est la perspective d'économies d'échelles, il est, à notre avis, peu probable que de telles économies se réalisent dans un laps de temps aussi court.

L'équité

Finalement, l'aspect régressif de l'aide accordée favorisera les transporteurs détenant un parc de véhicules plus âgés. Ceux qui ont un taux de renouvellement plus rapide de leur flotte profiteront d'une plus grande part de l'aide gouvernementale, qui s'avère plus généreuse pendant les premières années du programme.

L'aide financière forfaitaire attribuée par véhicule entraînera un coût au kilométrage sensiblement différent d'un centre de services scolaire à l'autre puisque la densité du territoire et les distances de parcours sont très différentes. Or, selon les contrats de transport négociés, le financement de l'exploitation est calculé en fonction du kilométrage parcouru.

2.3 Des difficultés opérationnelles

Outre les impacts financiers du projet de règlement, certaines difficultés opérationnelles pourraient se présenter en raison de l'application des règlements.

Les territoires de desserte

Les territoires de desserte des centres de services scolaires sont caractérisés par des réalités bien différentes d'un CSS à l'autre. Nous nous interrogeons sur la capacité de recharge des batteries visant à supporter des parcours uniques de très longue distance dans des régions comme la Côte-Nord ou la Gaspésie. Selon les expériences réalisées, l'utilisation d'un autobus scolaire électrique a souvent nécessité l'utilisation d'un deuxième autobus. Le plan gouvernemental ne tient pas compte de la réalité des différentes régions du Québec.

La formation des employés et entretien des véhicules

La technologie des véhicules électriques est si différente de celle des véhicules à propulsion diesel que des formations d'appoint et l'embauche de personnel spécialisé pour l'entretien et la réparation des véhicules s'avéreront nécessaires.

Les manufacturiers peuvent offrir des services de formation ou déléguer des équipes spécialisées pour l'entretien. La spécificité de la technologie pourrait faire en sorte qu'il sera encore plus difficile de recruter des ressources spécialisées, et ce, dans un contexte où le Québec vit actuellement une importante pénurie de main-d'œuvre dans plusieurs domaines techniques.

Notons que la fiabilité des véhicules électriques, sur toute leur durée de vie utile (12 ans), n'a pas encore été prouvée en contexte réel d'utilisation (ex. : pertes d'autonomie, remplacement des batteries).

Approvisionnement en véhicules électriques

Les courts délais imposés par la loi ainsi que le nombre limité de manufacturiers pouvant offrir des véhicules subventionnés limiteront la capacité d'approvisionnement des véhicules, ce qui compromettra l'atteinte des objectifs gouvernementaux. D'autre part, l'obligation de transiger avec un nombre restreint de manufacturiers aura pour effet de limiter la concurrence et, ainsi, de créer une pression à la hausse sur le prix des véhicules.

Le déploiement des bornes de recharge

Le volet 2 du programme d'aide à l'électrification du ministère des Transports permettra d'obtenir des subventions pour l'achat et l'installation de bornes de recharge par véhicule acheté. L'aide financière sera disponible une seule fois, soit au moment de l'acquisition de l'autobus associé.

Le ministère remboursera jusqu'à 75 % des dépenses admissibles pour l'acquisition et l'installation de bornes de niveau 2, en courant continu ou alimenté par une entrée électrique dédiée. Les coûts pourront varier de 10 000 \$ à 50 000 \$.

Nous aurions souhaité obtenir un plan de déploiement des bornes de recharge afin d'assurer l'exploitation optimale des parcours et des véhicules achetés. Un tel plan permettrait de s'assurer qu'aucun véhicule électrique acheté ne demeure inutilisé en raison d'un manque de bornes de recharge.

2.4 Sécurité des écoliers

Notre première responsabilité à l'égard du transport scolaire demeure la sécurité des élèves. Nos organisations réaffirment leur volonté de collaborer à l'atteinte des objectifs gouvernementaux

en matière d'électrification des transports tout en mettant, au premier plan, la sécurité de ses élèves.

L'utilisation des véhicules électriques se doit d'être éprouvée dans plusieurs contextes différents notamment dans des conditions météorologiques extrêmes, que ce soit lors de tempêtes hivernales ou de grands froids.

Bien que le transport scolaire soit l'un des modes de transport les plus sécuritaires, des normes sur l'utilisation de différentes technologies doivent être élaborées pour accroître la sécurité du transport scolaire. À cet égard, nous référons à l'installation de ceintures de sécurité pour les jeunes écoliers du préscolaire 4 ans, les freins automatiques d'urgence, les caméras 360 degrés et les bras étendus pour le contournement de véhicules. Les manufacturiers devront suivre assidûment les travaux de ces recherches et les expériences pilotes afin de prévoir l'installation de ces types d'équipements. Aussi, le coût de ces installations pourrait accroître substantiellement le prix des véhicules.

Par ailleurs, les CSS/CS doivent desservir une clientèle à mobilité réduite qui requiert des autobus et minibus adaptés. Il faudra donc qu'une exception soit possible pour la clientèle à mobilité réduite, minimalement pour les 3 prochaines années, soit le temps de voir si les véhicules électriques peuvent répondre à ce besoin.

PARTIE 3 – CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS

Nos organisations réitèrent leur intention de collaborer et d’être des partenaires actifs dans la réalisation du plan gouvernemental pour l’électrification du transport scolaire. Nous croyons que les objectifs poursuivis par le gouvernement sont nécessaires pour contribuer à la diminution de la pollution atmosphérique et des gaz à effet de serre.

Afin d’atteindre les objectifs fixés, il s’avère essentiel que les CSS/CS puissent compter sur l’appui financier du gouvernement.

Au Québec, l’organisation du transport scolaire est assujettie à la gestion des contrats de transport conclus avec les transporteurs privés. Ces contrats prévoient les conditions relatives aux services offerts et à la qualité de ceux-ci. Ainsi, les obligations prévues au règlement pour l’acquisition des véhicules électriques ne devraient pas entraver l’exécution de ces contrats, leur prix ou leur durée.

Puisque des difficultés organisationnelles risquent de se présenter au regard de la réalisation du plan gouvernemental, les CSS/CS auront besoin de la souplesse, de l’appui et de l’accompagnement du gouvernement.

En raison de ce qui précède, nous formulons les recommandations suivantes :

Recommandation 1: Que les mesures introduites par le ministère des Transports dans le cadre du projet d'électrification des autobus scolaires permettent en tout temps aux CSS et aux CS d'offrir les services de transport auxquels les élèves ont droit, soit par le biais d'autobus électriques ou d'autres types d'autobus scolaires.

Recommandation 2 : Que le ministère des Transports réévalue chaque année le surcoût à l'achat des véhicules électriques de manière à ajuster le niveau de la subvention offerte par son programme d'aide à l'électrification du transport scolaire.

Recommandation 3 : Que le ministère des Transports élimine le caractère régressif de la subvention de manière à la rendre stable dans le temps et, à un niveau suffisant pour compenser le surcoût à l'achat des véhicules électriques.

Recommandation 4 : Que le ministère des Transports s'assure d'une répartition équitable de l'aide offerte entre les entreprises de transport et les CSS/CS.

Recommandation 5: Que le ministère des Transports facilite l'acquisition des autobus électriques par les transporteurs scolaires sous contrat avec des CSS/CS en développant des programmes de location avec intention d'achat.

Recommandation 6: Que le ministère des Transports tienne compte des difficultés opérationnelles qui pourraient se présenter et qu'il introduise dans son projet de règlement des clauses d'exception, notamment en ce qui a trait aux territoires à desservir, aux personnes à mobilité réduite et aux sorties scolaires.

Recommandation 7: Que le ministère des Transports élargisse l'offre de modèles de véhicules en autorisant la subvention à un plus grand nombre de manufacturiers.

Recommandation 8: Que des programmes de formation soient élaborés pour l'entretien et la conduite des véhicules électriques, en collaboration avec les manufacturiers.

Recommandation 9: Que le ministère des Transports prévoit une clause « opting out » dans son règlement, laquelle, moyennant l'acceptation par le ministère, aurait comme but d'aider les transporteurs et les CSS/CS à répondre à certaines difficultés opérationnelles.

Recommandation 10: Qu'une étude visant à évaluer les coûts indirects liés à l'utilisation des véhicules électriques soit effectuée (entretien, formation des mécaniciens et des chauffeurs, réparation de véhicules, etc.).

Recommandation 11: Qu'un plan de déploiement des bornes de recharge soit effectué afin de s'assurer de leur disponibilité et du financement nécessaire au volet 2 du programme d'aide du ministère des Transports.

Recommandation 12: Qu'une étude sur la sécurité des élèves soit effectuée au regard de l'utilisation des véhicules électriques et de leur compatibilité avec l'utilisation de nouvelles technologies.