

MOBILISE. CONCERTE. ORIENTE.

**FÉDÉRATION  
DES TRANSPORTEURS  
PAR AUTOBUS**



SCOLAIRE • NOLISÉ • SPÉCIALISÉ • URBAIN • INTERURBAIN

CCE – 001M  
C.P. – P.L. 5  
Services de l'éducation  
préscolaire

## **Mémoire présenté à l'Assemblée nationale, en lien avec le Projet de loi 5:**

«Loi modifiant la Loi sur l'instruction  
publique et d'autres dispositions à l'égard  
des services de l'éducation préscolaire  
destiné aux élèves âgés de 4 ans»

## COMMENTAIRES PRÉLIMINAIRES

La Fédération des transporteurs par autobus regroupe 615 entreprises privées de transport par autobus de tout acabit, œuvrant dans plusieurs secteurs d'activités tels que le transport interurbain, urbain, nolisé-touristique, scolaire, adapté, aéroportuaire, médical et par abonnement. Elle a pour mission de favoriser la mobilité efficace et sécuritaire des personnes et ainsi, contribuer à l'image, la valorisation et la stabilité du transport collectif des personnes.

En transport scolaire, les entreprises membres de la Fédération représentent 96% du marché du transport des élèves.

Au Québec, le transport scolaire représente une industrie :

- Qui regroupe près de 600 entreprises privées<sup>1</sup>;
- Avec plus de 10 900 véhicules dédiés au transport scolaire<sup>2</sup>;
- Qui emploie 21370 personnes<sup>3</sup>;
- Qui transporte pas moins de 520 000 écoliers matin et soir<sup>4</sup>;
- Qui couvre l'ensemble de la province avec près d'un million de kilomètres parcourus par jour.

En moyenne, pour combler les besoins en transport des élèves, une commission scolaire de la province de Québec a besoin d'une flotte de 124 véhicules et contracte avec 10 transporteurs différents.

La Fédération des transporteurs par autobus («Fédération») souhaite formuler des commentaires à l'égard du Projet de loi 5 intitulé Loi modifiant la Loi sur l'instruction publique et d'autres dispositions à l'égard des services de l'éducation préscolaire destinés aux élèves âgés de 4 ans («Projet de loi»), déposé le 14 février dernier par le ministre de l'Éducation et de l'Enseignement supérieur. Ce projet de loi aura très certainement des répercussions sur les transporteurs scolaires que nous représentons.

### 1. NOMBRES D'ENFANTS UTILISANT LE TRANSPORT SCOLAIRE :

Le transport scolaire fait partie intégrante de notre système d'éducation au Québec et représente un secteur d'activité important pour les membres transporteurs de la Fédération.

Au fil des ans, le système de transport scolaire québécois s'est forgé une réputation plus qu'enviable, et ce, jusqu'en Europe. Certains pays de la Francophonie souhaiteraient bien mettre en place un système de transport scolaire spécifique, efficace et sécuritaire tel qu'on le connaît ici.

Selon l'information dont nous disposons, des 6 500 enfants de 4 ans fréquentant présentement la maternelle, 4360<sup>5</sup> d'entre eux seraient transportés par autobus scolaire matin et soir.

<sup>1</sup> Base de données de la Fédération des transporteurs par autobus, mars 2019

<sup>2</sup> Idem

<sup>3</sup> Base de données de la Fédération des transporteurs par autobus, août 2016

<sup>4</sup> Indicateurs de gestion MEES, 2015-2016

<sup>5</sup> Données MEES

Sur la base des évaluations du ministère de l'Éducation et de l'Enseignement supérieur (MEES), à terme, c'est près de 70 000 enfants<sup>6</sup> qui pourraient bénéficier de la maternelle 4 ans. Si ces enfants sont transportés par autobus dans la même proportion que les enfants fréquentant présentement la maternelle 4 ans, cela représenterait une clientèle additionnelle à transporter de 46 900 enfants.

Cette nouvelle clientèle nécessitera inévitablement l'ajout d'autobus scolaires ainsi que l'ajout de circuits additionnels surtout en milieu urbain densément peuplé où les autobus sont déjà utilisés à pleine capacité et ce, afin de respecter les indicateurs de performance des commissions scolaires en matière de transport scolaire.

## 2. SÉCURITÉ DES ENFANTS

Les transporteurs scolaires ont à cœur la sécurité des élèves qu'ils transportent jour après jour durant l'année scolaire. La Fédération désire donc énoncer certaines des préoccupations des transporteurs en matière de sécurité entourant l'ajout d'enfants d'âge préscolaire dans les autobus scolaires.

### Accompagnement

Certains transporteurs scolaires effectuant déjà le transport d'enfants d'âge préscolaire dans les milieux défavorisés ont observé que cette jeune clientèle a souvent de la difficulté à monter ou descendre des autobus scolaires, à se diriger vers une place assise ou encore à mémoriser les consignes de sécurité. Le rôle du conducteur devient alors aussi celui d'accompagnateur.

Rappelons que selon le *Règlement sur les véhicules routiers affectés au transport des élèves*, le conducteur ne peut quitter son poste de conduite, à moins qu'il n'arrête le moteur et retire la clé du contact.

**45.** Le conducteur d'un autobus d'écoliers ne peut le quitter lorsqu'il y a des élèves à bord sauf en cas d'urgence ou pour assister un élève handicapé qui nécessite son aide pour en monter ou en descendre.

Dans de tels cas, le conducteur doit arrêter le moteur, enlever la clé de contact et appliquer le frein de secours sauf si l'autobus d'écoliers possède un dispositif de verrouillage de sécurité empêchant une autre personne que le conducteur de le mettre en mouvement.

Cette manœuvre répétée peut rallonger de manière significative la durée des trajets. Sans compter qu'alors que le conducteur mène un ou des élèves de 4 ans à leur siège pour les y aider à s'asseoir, le poste de conduite et la sortie principale de l'autobus sont à la portée des autres élèves.

Est-ce réellement concevable de demander au conducteur d'opérer ces manœuvres lors de l'embarquement de chaque élève nécessitant une assistance ?

<sup>6</sup> MEES, analyse d'impact réglementaire, projet de loi 5, p.14.

La présence à bord de l'autobus d'un accompagnateur, autre que le conducteur, pourrait sembler une mesure adéquate, mais qu'advient-il de cet accompagnateur à la fin du circuit de transport du primaire, lorsque le chauffeur doit ensuite exécuter un trajet d'élèves du secondaire ?

De plus, dans les commissions scolaires accueillant actuellement des enfants de 4 ans, il est exigé qu'un parent soit présent à l'arrêt d'autobus au moment du débarquement lors du retour à la maison. En cas d'absence d'un parent, le conducteur a l'obligation de ramener l'enfant à l'école afin qu'il soit pris en charge par le service de garde. En plus de retarder significativement les circuits suivants, qu'en sera-t-il lorsque plusieurs dizaines de milliers d'enfants de 4 ans seront transportés en autobus scolaire ?

## Ceinture de sécurité et banc d'appoint

La Fédération siège présentement sur le comité pancanadien mis en place par Transports Canada sur la sécurité des autobus scolaires. Advenant le cas où les décideurs politiques tant fédéraux que provinciaux en venaient à rendre la ceinture de sécurité obligatoire dans les autobus scolaires, en application de la législation actuellement en vigueur au Québec, tous les enfants mesurant moins de 145 cm ou âgés de moins de 9 ans devront être assis dans des bancs d'appoint.

Depuis le 18 avril 2019, le *Code de la sécurité routière* édicte ce qui suit :

**397.** Dans un véhicule routier en mouvement, **tout enfant dont la taille est inférieure à 145 cm ou qui est âgé de moins de 9 ans**, doit être installé dans un ensemble de retenue ou un coussin d'appoint conforme aux règlements pris en application de la Loi sur la sécurité automobile (Lois du Canada, 1993, chapitre 16). L'ensemble de retenue et le coussin d'appoint doivent, conformément aux instructions du fabricant qui y sont apposées, être adaptés au poids et à la taille de l'enfant et être installés adéquatement dans le véhicule.

Toutefois, l'utilisation d'un ensemble de retenue ou du coussin d'appoint n'est pas obligatoire :

1° pour l'enfant occupant une place assise désignée, au sens des règlements pris en application de la Loi sur la sécurité automobile, que le fabricant du véhicule n'a pas équipée d'une ceinture de sécurité, à la condition qu'aucune place munie d'une ceinture de sécurité ne soit disponible;

2° pour l'enfant autorisé par la Société, conformément à l'article 398, à utiliser un ensemble de retenue autre que celui prévu au premier alinéa.

[...]

Comment les transporteurs ainsi que les commissions scolaires gèreront-ils les bancs d'appoint dans le contexte des doubles parcours entre les trajets du primaire et du secondaire ?

D'ailleurs, la *Société de l'assurance automobile du Québec* (SAAQ) recommande d'installer les enfants pesant moins de 18 kg (40 lb) ou âgés de moins de 4½ ans dans leur siège d'enfant, fixé aux ancrages de l'autobus scolaire.<sup>7</sup> Pour qu'un enfant bénéficie de la protection optimale d'un autobus, il faut qu'il puisse s'asseoir convenablement sur la banquette, c'est-à-dire que son dos doit être bien droit et appuyé contre le dossier, et que ses genoux doivent être pliés au bout du banc.<sup>8</sup>

Même s'il s'agit de recommandations et non pas d'une obligation en vertu d'une loi ou d'un règlement, les parents des enfants d'âge préscolaire fréquentant la maternelle 4 ans pourraient être tentés de faire pression sur les commissions scolaires afin de rendre le banc d'appoint obligatoire dans les autobus scolaires. Cette pression pourrait s'accroître dans les cas où certains enfants seraient transportés par berline plutôt que par autobus, car étant munie de ceinture de sécurité, le banc d'appoint pour les enfants de moins de 9 ans ou mesurant moins de 145 cm serait alors obligatoire. Nous craignons que cette situation soit perçue par les parents comme une injustice en matière de sécurité de leurs enfants.

### 3. RÈGLES BUDGÉTAIRES

La Loi sur l'instruction publique<sup>9</sup> prévoit ce qui suit:

**188.** Chaque commission scolaire qui organise le transport des élèves doit instituer un comité consultatif de transport dont la composition, le fonctionnement et les fonctions doivent être conformes au règlement du gouvernement.

**291.** Une commission scolaire peut, avec l'autorisation du ministre, organiser le transport de tout ou partie de ses élèves.

Elle peut effectuer elle-même ce transport, avec l'autorisation du ministre, ou contracter à cette fin avec un transporteur.

**297.** La commission scolaire peut accorder un contrat de transport d'élèves après négociation de gré à gré ou après demande de soumissions publiques.

En cas de demande de soumissions publiques, la commission scolaire doit retenir la plus basse soumission conforme. Toutefois, le ministre peut exceptionnellement autoriser la commission scolaire à accorder le contrat à un autre soumissionnaire conforme et assortir cette autorisation de conditions. La commission scolaire peut aussi rejeter toutes les soumissions et soit en demander de nouvelles, soit conclure, dans les cas prévus par règlement du gouvernement, un contrat après négociation de gré à gré.

<sup>7</sup> <https://saaq.gouv.qc.ca/fileadmin/documents/publications/transporter-groupes-enfants-5ans-moins.pdf>

<sup>8</sup> Ibid.

<sup>9</sup> Loi sur l'instruction publique, chapitre I-13.3

Le contrat de transport d'élèves est conclu conformément à ce qui est prévu par règlement du gouvernement et est constaté par écrit. Ce contrat doit prévoir l'obligation, pour le transporteur, d'adopter des mesures visant à prévenir et à contrer toute forme d'intimidation ou de violence lors du transport des élèves et, le cas échéant, d'informer le directeur de l'école fréquentée par un élève qu'il transporte de tout acte d'intimidation ou de violence qui survient lors de ce transport. Ce contrat doit également prévoir l'obligation pour le transporteur de s'assurer, en collaboration avec la commission scolaire, que le conducteur possède, dans les plus brefs délais, une formation adéquate en matière de lutte contre l'intimidation et la violence.

La durée du contrat est déterminée conformément aux normes établies par règlement du gouvernement. La durée maximale ne peut toutefois, en l'absence de règlement, excéder trois années scolaires.

**300.** Le ministre établit annuellement et soumet à l'approbation du Conseil du trésor des règles budgétaires pour déterminer les montants des subventions allouées aux commissions scolaires qui organisent le transport des élèves.

Les règles budgétaires peuvent prévoir que l'allocation d'une subvention peut être faite sur la base de normes générales visant tous les élèves transportés ou sur la base de normes particulières ne visant que certains d'entre eux.

Les règles budgétaires peuvent prévoir que l'allocation d'une subvention peut être assujettie à des conditions générales applicables à toutes les commissions scolaires ou à des conditions particulières applicables à une ou à certaines d'entre elles.

Les règles budgétaires peuvent aussi prévoir que l'allocation d'une subvention peut être assujettie à l'autorisation du ministre ou qu'elle peut n'être faite qu'à une ou à certaines commissions scolaires.

La commission scolaire fournit au ministre les renseignements qu'il demande aux fins des subventions, à l'époque et dans la forme qu'il détermine.

La commission scolaire qui confie le transport de ses élèves à une autre commission scolaire n'est pas présumée organiser le transport de ces élèves aux fins du présent article.

Ce sont les commissions scolaires qui, par le biais de leur service de transport, ont la responsabilité d'organiser le transport scolaire sur leur territoire. Elles déterminent notamment les conditions d'accès au transport scolaire, les circuits, les heures d'arrivée et de départ des autobus, les points d'arrêt pour la montée et la descente du véhicule scolaire ainsi que le nombre d'élèves qui montent à son bord.

Les services de transport scolaire peuvent ensuite être octroyés par les commissions scolaires aux transporteurs via des ententes contractuelles.

L'ajout de parcours entraînant l'ajout d'autobus, l'augmentation du nombre de conducteur et/ou d'heures travaillées, ainsi que l'achat d'équipements de sécurité additionnels (tels des bancs d'appoint) engendrera des coûts additionnels pour les transporteurs. Dans l'élaboration du projet de Loi 5, il est essentiel que les budgets accordés aux commissions scolaires soient revus à la hausse afin de tenir compte de l'augmentation des enfants âgés de 4 ans fréquentant le système scolaire et ce, dès maintenant si l'intention du ministre est toujours de créer 250 classes d'ici le mois de septembre prochain.

## CONCLUSION

Les défis qui seront engendrés par la mise en place de maternelle 4 ans pour tous, demandera certainement une réorganisation du transport scolaire, notamment en matière de sécurité. Il est donc essentiel que nous obtenions des réponses à nos questions avant l'adoption du projet de loi.

Nous ne pouvons passer outre que ces défis engendreront un besoin de ressources financières additionnelles afin de permettre à nos transporteurs de continuer à offrir, à tous les élèves du Québec, un transport efficace, performant et sécuritaire.

Par conséquent, et comme mentionné plus haut, il est impératif que les règles budgétaires 2019-2020 des commissions scolaires prévoient un ajustement tenant compte des coûts découlant de cette modification législative.



### Nos questionnements :

1. Comment pourrions-nous s'assurer que l'enfant monte à bord du véhicule en toute sécurité sans l'assistance du conducteur d'autobus ?
2. Comment pourrions-nous faire une transition efficace entre des parcours du primaire et du secondaire si un accompagnateur se trouve à bord ?
3. Comment pourrions-nous s'assurer que les parents seront toujours à l'arrêt d'autobus pour accueillir leur enfant de 4 ans ?
4. Comment pourrions-nous assurer une gestion efficace des bancs d'appoint entre les trajets du primaire et du secondaire ?