

MOBILISE. CONCERTE. ORIENTE.

DES **FÉDÉRATION**
TRANSPORTEURS
PAR **AUTOBUS**



SCOLAIRE • NOLISÉ • SPÉCIALISÉ • URBAIN • INTERURBAIN

CCE - 028M

C.P. – P.L. 86

Organisation et
gouvernance des
commissions scolaires

Mémoire projet de loi no 86,

Loi modifiant l'organisation et la gouvernance des commissions scolaires en vue de rapprocher l'école des lieux de décision et d'assurer la présence des parents au sein de l'instance décisionnelle de la commission scolaire.



Préambule

La Fédération des transporteurs par autobus est née de la fusion entre l'Association des propriétaires d'autobus du Québec (APAQ) et l'Association du transport écolier du Québec (ATEQ). La Fédération regroupe désormais près de 700 entreprises privées de transport par autobus de tout acabit œuvrant dans plusieurs secteurs d'activités comme le transport scolaire, interurbain, urbain, nolisé-touristique, 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 de personnes.

La Fédération tient à remercier les membres de la Commission de la Culture et de l'Éducation de lui donner l'occasion de s'exprimer sur les enjeux possibles en regard aux modifications prévues au projet de loi no 86 et leurs impacts sur l'organisation du transport scolaire et sur les entreprises privées de transport actuellement à contrat avec les commissions scolaires.

La Fédération des transporteurs par autobus restera disponible pour toute question ou précision de la Commission.



Introduction

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. 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.

Le transport scolaire au Québec a donc atteint un haut niveau d'efficiency et d'efficacité grâce à la stabilité dans l'industrie et par l'expertise développée par les principaux intervenants en transport des élèves soit les responsables en transport scolaire, les commissions scolaires, le ministère de l'Éducation de l'Enseignement supérieur et de la Recherche (MEESR), le ministère des Transports (MTQ) et les transporteurs.

Dans le présent projet de loi, proposé par le ministre du MEESR, M. François Blais, il n'est nullement question de transport scolaire. Les changements proposés à la gouvernance des commissions scolaires soulèvent toutefois quelques interrogations quant aux impacts de cette réforme sur la gestion future du réseau de transport scolaire.



Faits saillants

La Fédération des transporteurs par autobus est composée de 700 membres, dont 634 entreprises qui effectuent du transport scolaire à travers la province. C'est plus de 10 000 véhicules scolaires (autobus, minibus et berlines) qui desservent les écoles primaires et secondaires du Québec, parcourant près d'un million de kilomètres quotidiennement avec 521 000 élèves à leur bord. Les membres transporteurs scolaires emploient plus de 21 000 personnes et chacun d'eux transige avec une moyenne de 25 fournisseurs de produits et services divers. Une commission scolaire fait affaire en moyenne avec 11 entreprises de transport différentes.

Préoccupations

Au début des années 60, lors de la réforme sur le système d'éducation au Québec, le gouvernement d'alors s'est assuré de donner, peu importe son lieu de résidence, un système d'éducation égal pour tous. C'est à partir de ce moment que le réseau de transport scolaire a commencé à se développer pour arriver à la qualité d'organisation et de planification que l'on connaît aujourd'hui.

Les commissions scolaires, en collaboration avec les transporteurs, ont su développer une connaissance pointue du milieu, de la réglementation, du territoire à desservir et de la clientèle à transporter. La sécurité des élèves a toujours guidé leurs actions. L'inquiétude des membres transporteurs scolaires en regard au projet de loi proposé, réside en la possible perte de cette expertise dans l'organisation du transport scolaire, développée au cours des dernières décennies. Les conséquences appréhendées pourraient avoir des répercussions sur la qualité de services, voire même remettre en question les acquis en matière de sécurité en transport des élèves.

Les membres du nouveau conseil scolaire auront-ils le pouvoir de changer les différents paramètres comme les distances de marche, le nombre d'élèves par autobus, les exigences en matière de formation des conducteurs ou les heures d'entrée en classe? Ce dernier paramètre peut paraître banal, mais trop d'écoles avec des heures d'entrée similaires pourraient entraîner des complications en termes de planification et d'efficacité dans le transport des écoliers. Aujourd'hui, l'organisation du transport repose sur un contrôle progressif des entrées permettant une utilisation plus optimale des véhicules et des effectifs. Il en est de même pour les journées pédagogiques et le nombre de journées d'enseignement. Toute modification pourrait entraîner une augmentation du nombre d'autobus, donc une augmentation des coûts liés au transport scolaire.

Le contexte économique actuel jumelé à une connaissance restreinte du fonctionnement du réseau de transport scolaire pourrait mener à un effritement du nombre de transporteurs scolaires dû notamment aux transferts de contrat vers les sociétés publiques de transport collectif. La problématique du transport dit «intégré» a déjà été soulevée. Le vrai transport intégré peut s'avérer économique lorsque les élèves utilisent une ligne existante et régulière d'une société de transport public, ouverte à toute la population. Nous avons constaté au cours des dernières années que ces mêmes sociétés de transport public ont créé des circuits spécifiques (et non intégrés) pour certaines écoles. Il y a peut-être une économie directe pour la commission scolaire, mais qu'en est-il pour les contribuables québécois? Les véhicules utilisés par les sociétés de transport sont cinq fois plus dispendieux que les autobus scolaires traditionnels, le taux horaire des conducteurs est beaucoup plus élevé chez les conducteurs des sociétés de transport que ceux du scolaire. On peut aussi se questionner quant à la sécurité des élèves. Pour le transport scolaire, plusieurs lois et règlements viennent encadrer l'utilisation de l'autobus ainsi que les équipements de sécurité obligatoires, la formation et la vérification des antécédents judiciaires des conducteurs scolaires. Qu'en est-il avec les autobus des sociétés de transport?

La Fédération et ses membres se préoccupent également de la gestion des enveloppes budgétaires dédiées au transport scolaire. Jusqu'en 2012, 100 % des sommes étaient réservées au transport. Depuis, le MEESR permet aux commissions scolaires de garder 50 % des économies provenant de l'organisation en transport scolaire et de les appliquer à d'autres fins. Dans un contexte économique difficile, nous comprenons que les commissions scolaires cherchent des économies, mais il serait plus que souhaitable que la totalité des sommes vouées au transport y soit entièrement consacrée, si l'on veut perpétuer un niveau d'excellence en termes d'efficacité et d'efficience, mais surtout assurer la sécurité des élèves transportés.

Représentativité du secteur privé

La Fédération est heureuse de constater que le Comité consultatif de transport des élèves est maintenu. En effet, l'article 153.19 du projet de loi évoque qu'un membre du conseil scolaire peut siéger sur le comité consultatif de transport. De plus, l'article 167 du projet de loi propose d'amender l'article 2 du Règlement sur le transport des élèves afin que deux membres du conseil scolaire fassent partie du comité consultatif de transport des élèves.

Nous croyons qu'il serait souhaitable que les transporteurs scolaires puissent participer aux travaux de ce comité consultatif, car ils possèdent l'expertise, la connaissance du territoire et des clientèles transportées comme nul autre.

Cependant, selon l'article 3 du Règlement sur le transport des élèves, les transporteurs privés ne peuvent pas être membres du comité consultatif. Pourtant, un représentant de chaque organisme public de transport en commun sur le territoire de la commission scolaire siège à ce comité. La Fédération croit que le projet de loi est une opportunité de revoir la représentativité et d'inclure le secteur privé sur le comité consultatif de transport des élèves.

Conclusion

Le présent projet de loi propose des changements importants dans la gouvernance des commissions scolaires. Les gens qui seront appelés à siéger aux conseils scolaires devront avoir des connaissances pertinentes sur le transport des élèves par autobus. Bien des facteurs, qui semblent anodins à première vue, peuvent avoir des impacts importants sur l'ensemble du transport scolaire. Il serait donc souhaitable d'inclure une ou des personnes ayant les aptitudes pour conseiller adéquatement les conseils scolaires dans l'organisation et la planification du transport quotidien des écoliers. Les décisions qui seront prises au sein de cette nouvelle structure en regard au transport devront reposer sur ce qui est primordial pour tous les transporteurs, soit la sécurité des élèves.



La Fédération des transporteurs par autobus est d'avis que les enveloppes budgétaires dédiées au transport scolaire doivent être entièrement investies dans le transport et non pas utilisées à éponger des déficits organisationnels.



En terminant, 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 notamment le transport des élèves. Ils sont ouverts aux propositions améliorant l'efficacité du transport scolaire sans toutefois diminuer la qualité des services actuellement offerts. La sécurité des écoliers est au cœur des valeurs des transporteurs scolaires du Québec, car c'est l'avenir de notre province qu'ils transportent quotidiennement.