

DE : Monsieur Bernard Drainville
Ministre de l'Éducation

Le

TITRE : Règlement modifiant le Règlement sur le transport des élèves

PARTIE ACCESSIBLE AU PUBLIC

1- Contexte

Le transport scolaire est un important facteur d'accessibilité aux services éducatifs et concourt de façon significative au respect de l'obligation de fréquentation scolaire prescrite par la *Loi sur l'instruction publique* (LIP) (chapitre I-13.3).

Au Québec, le transport scolaire permet de véhiculer plus de 614 000 élèves, deux fois par jour, partout sur le territoire. Ce sont environ 10 000¹ autobus et minibus scolaires qui parcourent ensemble près d'un million de kilomètres par jour pendant l'année scolaire. Les services de transport scolaire sont principalement offerts par des entreprises privées liées contractuellement aux organismes scolaires (centres de services scolaires, commissions scolaires et établissements d'enseignement privés agréés aux fins de subventions). Les exploitants de véhicules lourds scolaires forment une classe économique relativement homogène, composée de près de 700 entreprises, répartis dans toutes les régions du Québec et qui ont à leur emploi environ 11 600 conducteurs. Ils sont représentés par la Fédération des transporteurs par autobus (FTA).

Le Plan pour une économie verte 2030 (PEV) et le Plan de mise en œuvre 2024-2029 qui en découle témoignent de la volonté gouvernementale d'accélérer l'électrification du transport scolaire au Québec. Le gouvernement a fixé la cible d'électrification des autobus et minibus scolaires à 65 % pour 2030 et le Programme d'électrification du transport scolaire (PETS), administré par le ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD), prévoit au bénéfice des transporteurs scolaires un rabais à l'achat d'autobus et de minibus électriques.

Des modifications ont par ailleurs été introduites au cadre normatif applicable à l'acquisition et à l'utilisation des autobus et minibus scolaires. D'une part, une disposition réglementaire oblige, depuis le 31 octobre 2021, les transporteurs scolaires à remplacer leurs autobus et minibus thermiques en fin de vie par des modèles entièrement électriques. D'autre part, il est possible d'acquérir des autobus et minibus thermiques aux fins du transport scolaire, pourvu que les modèles de ceux-ci soient antérieurs à 2024 et qu'ils aient été immatriculés au Québec avant le 31 octobre 2021. Ces véhicules peuvent être utilisés aux fins du transport scolaire s'ils ont moins de 12 ans ou s'ils ont moins de 13 ans, avec un certificat de la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ),

¹ Selon les rapports financiers 2022-2023, 9 320 autobus et minibus exploités quotidiennement pour le transport matin et soir des élèves du réseau scolaire québécois (public et privé), auxquels s'ajoutent un nombre indéterminé d'autobus de remplacement.

ou jusqu'au 30 juin 2025, s'ils ont moins de 14 ans avec le certificat de la SAAQ et une preuve d'achat de véhicule électrique conforme.

1.1 L'encadrement législatif et réglementaire

Conformément à l'article 453 de la LIP, le gouvernement peut réglementer le transport des élèves pour déterminer les étapes du processus d'attribution d'un contrat de transport de ceux-ci et prévoir, à chaque étape, des restrictions et des conditions pour l'attribution d'un contrat ou limiter à certains transporteurs le pouvoir d'un centre de services scolaire de négocier de gré à gré. Il peut également prescrire les stipulations minimales d'un contrat et établir des normes quant à sa durée, en plus de fixer celles relatives au coût pouvant être réclamé pour ce service.

Le *Règlement sur le transport des élèves* (chapitre I-13.3, r. 12) vise principalement à établir des normes concernant l'attribution de contrats de transport d'élèves par des organismes scolaires, à en déterminer les stipulations minimales ainsi qu'à prévoir la constitution du comité consultatif de transport des élèves au sein des organismes scolaires.

2- Raison d'être de l'intervention

Le chantier de l'électrification du transport scolaire se déploie en cohérence avec les orientations gouvernementales et dans la perspective du respect des cibles fixées par le PEV.

Toutefois, un certain nombre d'enjeux principalement associés à l'autonomie et à l'accessibilité aux minibus électriques ainsi qu'au vieillissement de la flotte de minibus thermiques ont une incidence sur le rythme de mise en œuvre souhaité de cette initiative. La convergence de ces facteurs comporte le risque de générer des bris de service en transport scolaire et pourrait compromettre la capacité des transporteurs à assurer adéquatement le transport des élèves par minibus, et ce dès la prochaine rentrée scolaire. Ces défis, qui concernent tout particulièrement les clientèles vulnérables, ont

par ailleurs été portés à l'attention du ministère de l'Éducation (MEQ) par l'industrie au cours de la dernière année.

3- Objectifs poursuivis

L'objectif principal poursuivi consiste à tenir compte, dans une perspective fiduciaire, des conditions qui teintent actuellement le déploiement de l'électrification du transport scolaire, plus spécifiquement des minibus, en se dotant d'un levier additionnel temporaire ayant le potentiel de limiter, en certaines circonstances, le risque de bris de service associé au transport des élèves par minibus. Incidemment, l'allégement proposé pourrait contribuer au respect des engagements contractuels des transporteurs scolaires et, conséquemment, avoir une incidence positive sur la fréquentation scolaire au Québec.

Le fait de limiter la portée de la mesure aux minibus, laquelle est déjà circonscrite dans le temps, s'inscrit par ailleurs en cohérence avec les orientations gouvernementales d'électrification du transport scolaire et n'est pas de nature à induire des délais indus aux fins de l'atteinte des cibles fixées.

4- Proposition

Rappelons qu'avant 2021, le cadre réglementaire limitait généralement la durée de vie utile des autobus scolaires à un maximum de 12 ans. Sous réserve d'une certification de la SAAQ (ou de l'un de ses mandataires), une exception permettait d'utiliser un autobus scolaire une année supplémentaire, soit jusqu'à 13 ans.

Un aménagement réglementaire introduit en 2021 a autorisé, conditionnellement à une certification de la SAAQ (ou de l'un de ses mandataires) et à la démonstration de l'acquisition d'un véhicule électrique, le prolongement de la durée de vie utile des minibus et autobus thermiques à 14 ans, jusqu'au 31 octobre 2023, lequel a été reconduit aux mêmes conditions jusqu'au 30 juin 2025.

Afin de tenir compte du rythme d'électrification de la flotte de minibus au Québec, soit de la capacité du marché à produire des véhicules avec une autonomie suffisante et à soutenir le déploiement des infrastructures de recharge requises, ainsi que celle des transporteurs à en financer l'acquisition, de même que les risques inhérents de bris de service, il est proposé d'assouplir la mesure de temporisation susmentionnée de façon à ce que le rehaussement de la durée de vie utile des minibus thermiques à 14 ans ne soit plus assujéti à la démonstration de l'acquisition d'un véhicule électrique, et ce dans le respect du terme prescrit pour cette mesure, soit le 30 juin 2025. Tout transporteur qui souhaiterait se prévaloir de cet allégement demeurera tenu de produire le certificat exigible de la SAAQ.

La modification réglementaire proposée visera l'ensemble du secteur du transport scolaire au Québec, à savoir les transporteurs ainsi que les quelques organismes scolaires qui opèrent une flotte de minibus, dans le réseau scolaire public ou pour le compte des établissements d'enseignement privés.

Par cette mesure, les transporteurs scolaires pourront, concrètement, bénéficier du sursis consenti temporairement par le gouvernement à l'industrie aux fins d'une migration ordonnée de leur flotte de minibus vers des véhicules électriques, tout en ne compromettant pas sur les impératifs de sécurité.

5- Autres options

Une solution alternative aurait pu consister à proposer que l'assouplissement suggéré à la mesure réglementaire autorisant la prolongation du rehaussement à 14 ans de la durée de vie utile des minibus thermiques soit applicable pour une période plus longue. Une évaluation de la mesure et de ses incidences est apparue plus appropriée dans le contexte des orientations gouvernementales en matière d'électrification du transport scolaire, et ce de façon à pouvoir en recommander la reconduction, au besoin, sur la base des conditions qui prévaudront à terme.

6- Évaluation intégrée des incidences

L'accélération de l'électrification des autobus scolaires est une priorité gouvernementale qui offre de multiples bénéfices sur les plans économique, environnemental et de la santé publique. Néanmoins, le rythme de déploiement de l'approvisionnement des transporteurs en véhicules électriques, de même que les contingences qui peuvent être spécifiques à certains d'entre eux, doivent être pris en compte dans le contexte de la cible de remplacement des autobus et minibus thermiques.

L'assouplissement temporaire proposé à la mesure de temporisation, déjà effective, concernant la durée de vie utile des véhicules scolaires permettra aux transporteurs de continuer à utiliser leurs minibus thermiques de façon sécuritaire et, incidemment, de s'acquitter de leurs obligations contractuelles, lesquelles concourent significativement au respect de l'obligation de fréquentation scolaire prescrite par la LIP.

Cette mesure s'appliquera sur l'ensemble du territoire québécois et elle encadrera le transport d'élèves issus du réseau public ainsi que des établissements d'enseignement privés.

7- Consultation entre les ministères et avec d'autres parties prenantes

Des consultations ont été menées auprès des ministères et organismes principalement concernés, dont le MTMD, le ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs et le ministère de l'Économie, de l'Innovation et de l'Énergie.

Au sein des différentes instances de concertation en transport scolaire, des inquiétudes ont été exprimées, tant par l'industrie que par les organismes scolaires, concernant l'état du déploiement du chantier de l'électrification, ses contingences, de même qu'en ce qui a trait aux risques qu'elles induisent sur la capacité des transporteurs scolaires à assurer

leur prestation de service. Ces préoccupations ont été tout particulièrement orientées vers la situation des minibus.

8- Mise en œuvre, suivi et évaluation

La mesure sera en vigueur 15 jours après sa publication à la *Gazette officielle du Québec* pour édicition. L'ensemble des parties prenantes seront informées de cette nouvelle mesure; il s'agit essentiellement des associations représentant les organismes scolaires de même que l'industrie du transport scolaire. Ces communications pourront intervenir dans le cadre de correspondances ou d'échanges au sein des instances de concertation en place en transport scolaire.

Des mesures de contrôle de la conformité du déploiement de la mesure pourront être appliquées par les contrôleurs routiers, de même que par les corps de police. Ces derniers pourront procéder aux vérifications de l'historique d'immatriculation et de l'année modèle au moyen du certificat d'immatriculation des véhicules. En cas de contravention, en application de l'article 74 de la *Loi sur les transports*, les transporteurs seront passibles d'amendes d'au moins 125 \$ et d'au plus 375 \$ pour la première infraction, et d'au moins 250 \$ et d'au plus 750 \$ pour chaque récidive.

9- Implications financières

Aucune incidence financière pour le gouvernement n'est associée à la mesure d'assouplissement proposée.

10- Analyse comparative

Aucune analyse comparative n'a été réalisée.

Le ministre de l'Éducation,

BERNARD DRAINVILLE