

DE : Madame Geneviève Guilbault
Ministre des Transports et de la Mobilité durable

Le 15 juillet 2024

Monsieur Benoit Charette
Ministre de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs

TITRE : **Projet de règlement modifiant le Règlement sur les véhicules routiers affectés au transport des élèves**

PARTIE ACCESSIBLE AU PUBLIC

1- Contexte

La Loi sur les transports (chapitre T-12), à son article 5, prévoit que le gouvernement peut, par règlement « établir des normes, des conditions ou des modalités de construction, d'utilisation, de garde, d'entretien, de propriété, de possession ou de location, de salubrité et de sécurité d'un moyen ou d'un système de transport qu'il indique ».

Le Règlement sur les véhicules routiers affectés au transport des élèves (chapitre T-12, r.17), ci-après désigné « Règlement », a été adopté en vertu de l'article 5 de la Loi sur les transports et est en vigueur depuis 1997. Ce Règlement définit et établit les normes de construction et d'aménagement des véhicules routiers affectés au transport des élèves, soit les autobus d'écoliers et les berlines scolaires (appelées au Règlement « véhicules affectés au transport des élèves »). Il détermine également dans quelles circonstances leur utilisation est obligatoire pour le transport des élèves. En complément du Code de la sécurité routière (CSR) (chapitre C-24.2), il détermine également les normes d'utilisation des équipements obligatoires de ces véhicules. Le Règlement prescrit en outre les moyens par lesquels les véhicules routiers affectés au transport des élèves peuvent être mus.

Par ailleurs, la Loi sur la qualité de l'environnement (chapitre Q-2) confère, elle aussi, au gouvernement, le pouvoir réglementaire visant à régir les sources de contaminants ou encore l'usage de certains véhicules ou moteurs pour considération environnementale. Conformément au paragraphe 29 du premier alinéa de l'article 95.1, il est notamment possible de « prescrire toute mesure visant à favoriser la réduction des émissions de gaz à effet de serre ainsi qu'exiger la mise en place de mesures d'atténuation des impacts des changements climatiques et des mesures d'adaptation à ces impacts ». Les paragraphes *a* et *b* de l'article 53 permettent également d'encadrer l'usage de certaines catégories de véhicules automobiles ou de moteurs afin de prévenir ou de réduire l'émission de polluants dans l'atmosphère.

Avec le Plan pour économie verte 2030 (PEV), le gouvernement s'est donné comme objectif de réduire l'empreinte carbone associée au transport scolaire au Québec en

accélérant l'électrification de ce secteur. En 2030, un objectif d'électrification de 65 % du parc d'autobus scolaires est fixé.

Pour atteindre cette cible, deux mesures ont été déployées par le ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD), en collaboration avec le ministère de l'Environnement, de la Lutte aux changements climatiques, de la Faune et des Parcs (MELCCFP) :

- Le Règlement prévoit que les autobus et minibus d'écoliers utilisés pour le transport des élèves effectué pour un centre de services scolaires, une commission scolaire ou un établissement d'enseignement privé doivent être entièrement mus par l'électricité;
- Le Programme d'électrification du transport scolaire (PETS), dont la version actuelle se termine le 31 mars 2025, vise à soutenir les transporteurs scolaires dans la transition vers l'électrification du transport scolaire. L'aide financière offerte permet ainsi de diminuer les investissements nécessaires à l'acquisition d'autobus scolaires électriques et leurs infrastructures de recharge. Ce programme est en vigueur depuis 2016 et a été renouvelé.

Le Règlement prévoit, par ailleurs, que les autobus et minibus d'écoliers dont l'année modèle est antérieure à 2024 et qui étaient immatriculés le 31 octobre 2021 ainsi que ceux utilisés pour effectuer tout transport d'élèves à un endroit desservi par un réseau autonome de distribution d'électricité d'Hydro-Québec et mentionné à l'annexe II du Règlement ne sont pas soumis à l'obligation d'être électriques.

2- Raison d'être de l'intervention

Territoires figurant à l'annexe II du Règlement

Les territoires desservis par des réseaux autonomes de distribution d'électricité alimentés par une centrale thermique sont sensibles aux variations de la demande en électricité et sont alimentés par des centrales fonctionnant aux énergies fossiles. Cette situation a comme conséquence que l'acquisition de véhicules routiers affectés au transport des élèves entièrement mus à l'électricité n'a pas de répercussions favorables sur les émissions de gaz à effet de serre de la province. Aussi, l'annexe II du Règlement mentionne les territoires desservis par un réseau autonome de distribution d'électricité d'Hydro-Québec qui bénéficient d'une exemption de l'obligation d'utiliser des autobus et minibus électriques.

Or, certains réseaux autonomes ne sont pas la propriété d'Hydro-Québec et ne figurent pas à l'Annexe II du Règlement. Ces réseaux devraient y être ajoutés afin de bénéficier de l'exemption. Par exemple, le projet de raccordement au réseau principal d'Hydro-Québec des Îles-de-la-Madeleine au moyen de câbles sous-marins ayant été suspendu pour une période indéterminée en mars 2023, l'archipel demeurera alimenté par une centrale au mazout lourd pour une durée indéterminée.

Minibus d'écoliers électriques

Depuis l'entrée en vigueur des dispositions du Règlement prévoyant l'obligation d'utiliser des autobus et minibus d'écoliers électriques, des enjeux se présentent relativement à la disponibilité et à l'autonomie des minibus électriques existant sur le marché.

Il n'y a qu'un seul fabricant de minibus scolaires électriques au Québec. À titre informatif, sur les 2 175 minibus en circulation dont l'année modèle est inférieure à 14 ans, seulement 126 sont entièrement mus à l'électricité. De plus, quoique la technologie évolue rapidement, l'autonomie du modèle disponible en période hivernale est réduite, ce qui constitue une préoccupation pour le réseau scolaire. Les délais de livraison des minibus électriques sont également un enjeu pouvant affecter la desserte de la clientèle scolaire.

3- Objectifs poursuivis

Territoires figurant à l'annexe II de Règlement

L'objectif poursuivi est d'éviter que les mesures relatives à l'électrification du transport scolaire aient un impact négatif en sollicitant de manière excessive les réseaux autonomes de distribution d'électricité.

Minibus scolaires électriques

L'objectif poursuivi est de pallier l'insuffisance actuelle relative à l'autonomie et à la disponibilité des minibus scolaires électriques, tout en affectant le moins possible l'atteinte de la cible de réduction de l'empreinte carbone provenant du transport des élèves au Québec en accélérant le déploiement d'autobus scolaires électriques.

4- Proposition

Une modification au Règlement est proposée. Elle comporte deux volets :

- a) Modification de l'article 6.1 par la suppression, dans le deuxième alinéa, de « d'Hydro-Québec et » et modification de l'annexe II du Règlement afin d'ajouter les territoires suivants à la liste de ceux bénéficiant de l'exemption de l'obligation d'utiliser des autobus et minibus d'écoliers électriques :

- Lac-Rapide (Outaouais);
- Kitcisakik (Abitibi-Témiscamingue);
- Les Îles-de-la-Madeleine (Gaspésie-Iles-de-la-Madeleine);
- Grosse-Île (Gaspésie-Iles-de-la-Madeleine);
- Chisasibi (Nord-du-Québec);
- Eastmain (Nord-du-Québec);
- Mistissini (Nord-du-Québec);
- Nemaska (Nord-du-Québec);

- Oujé-Bougoumou (Nord-du-Québec);
- Waskaganish (Nord-du-Québec);
- Waswanipi (Nord-du-Québec);
- Wemindji (Nord-du-Québec);
- Whapmagoostui (Nord-du-Québec);
- Kawawachikamach (Côte-Nord).

b) Modification du Règlement pour permettre l'utilisation de minibus thermiques, immatriculés au plus tard le 30 juin 2025, à certaines conditions :

- Le ministère des Transports et de la Mobilité durable, sur analyse du dossier en collaboration avec le ministère de l'Éducation, délivrerait deux attestations au transporteur :

Attestation préalable à la conclusion d'un contrat de vente

- o Le ministère des Transports et de la Mobilité durable, sur analyse du dossier en collaboration avec le ministère de l'Éducation, délivrerait une première attestation confirmant que l'acquisition d'un minibus scolaire thermique par un transporteur répond à l'une des conditions suivantes :
 - le remplacement d'un minibus d'écoliers de 14 ans selon son année de modèle à la condition que le transporteur ait l'obligation d'effectuer un parcours dont le nombre de kilomètres quotidiens est d'au moins 55;
 - l'acquisition d'un minibus d'écoliers pour effectuer un nouveau transport d'élèves qui n'existait pas durant l'année scolaire 2023-2024 et dont le nombre de kilomètres quotidiens à parcourir est d'au moins 55;
 - le remplacement d'un minibus d'écoliers en raison d'une perte totale à la suite d'un accident ou en raison d'un cas de force majeure.

Attestation de l'engagement du vendeur de livrer le minibus thermique au plus tard le 30 juin 2025

- o À la suite de l'obtention de son attestation préalable, le transporteur devrait conclure un contrat d'achat d'un minibus thermique avec engagement de livraison par le vendeur au plus tard le 30 juin 2025 et en fournir copie au ministère des Transports et de la Mobilité durable;
- o Sur réception de ce contrat, le ministère des Transports et de la Mobilité durable émettra une attestation de l'engagement du vendeur de le livrer au plus tard le 30 juin 2025.
- Les deux attestations du ministre des Transports et de la Mobilité durable devraient être présentées à la Société de l'assurance automobile du Québec pour l'immatriculation de tout minibus scolaire thermique visé par la mesure, au plus tard le 30 juin 2025. Ces attestations seraient ensuite requises à bord du minibus lorsqu'il est utilisé pour le transport d'élèves.
- Le cas échéant, un minibus remplacé dans le cadre de la mesure ne pourra continuer à être exploité pour du transport d'élèves.

Le ministre de l'Éducation et la Société de l'assurance automobile du Québec fourniront à la ministre des Transports et de la Mobilité durable les renseignements relatifs à une attestation qu'elle doit délivrer.

Les conditions proposées limiteront la durée et la portée de la mesure en évitant d'affecter indument l'atteinte des cibles d'électrification du transport scolaire.

5- Autres options

Concernant les minibus scolaires thermiques, d'autres scénarios ont été évalués, quant aux critères applicables pour bénéficier de l'exemption prévue. Par exemple, la possibilité pour les transporteurs de louer des minibus thermiques pour une période limitée plutôt qu'en faire l'achat a été évaluée, mais ce scénario n'a pas été retenu en raison de la complexité de sa mise en œuvre à court terme. La possibilité d'exempter complètement les minibus scolaires a également été évaluée, mais ce scénario n'a pas été retenu vu son impact sur la cible d'électrification du transport scolaire.

6- Évaluation intégrée des incidences

Concernant l'ajout de nouveaux territoires à l'annexe II du Règlement, la proposition permettra d'éviter de sursolliciter les réseaux autonomes qui sont alimentés par des centrales thermiques opérées par Hydro-Québec ou par le gouvernement du Canada.

Pour ce qui est de la possibilité d'utiliser, à certaines conditions, de nouveaux minibus d'écoliers thermiques immatriculés avant le 30 juin 2025, ce sont les transporteurs scolaires privés et les quelques organismes scolaires qui interviennent directement dans le transport des élèves par minibus, dans le réseau scolaire public ou pour les établissements d'enseignement privés, qui pourront se prévaloir de cette nouvelle mesure. Ces exploitants de véhicules lourds scolaires forment une classe économique relativement homogène qui est essentiellement composée de petites et moyennes entreprises (PME).

La Fédération des transporteurs par autobus (FTA) représente 574 transporteurs scolaires, répartis dans toutes les régions du Québec, qui emploient plus de 21 000 personnes, principalement des détenteurs d'un certificat de compétence pour conduire des minibus ou autobus de 24 passagers ou moins (permis de classe 2). La mesure n'implique aucun coût de conformité et ne crée aucun manque à gagner pour les entreprises, puisque la vente de minibus électriques se poursuivra et que l'achat, pour une période limitée, de minibus thermique est facultative et s'effectue auprès des mêmes entreprises que l'achat de minibus électriques. Les transporteurs seront libres de continuer à acquérir des autobus mus par l'électricité. Actuellement, un peu moins de 70 minibus thermiques dont l'année modèle est de 14 ans sont en circulation au Québec.

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

Le ministère des Ressources naturelles et des Forêts, le Secrétariat aux relations avec les Premières Nations et les Inuit et Hydro-Québec ont été consultés relativement à l'ajout de nouveaux territoires à l'annexe II du Règlement.

Quant à la mesure proposée relativement aux minibus scolaires électriques, elle résulte de discussions et de travaux menés en collaboration entre le ministère des Transports et de la Mobilité durable et le ministère de l'Éducation, le ministère de l'Économie, de l'Innovation et de l'Énergie, le ministère de l'Environnement, de la Lutte aux changements climatiques, de la Faune et des Parcs et la Société de l'assurance automobile du Québec.

8- Mise en œuvre, suivi et évaluation

Les mesures proposées seront effectives dès l'entrée en vigueur du projet de règlement et l'ensemble des parties prenantes en seront informées. La modification réglementaire sera notamment expliquée à la Fédération des centres de services scolaires du Québec, l'Association des commissions scolaires anglophones du Québec, la Fédération des établissements d'enseignement privés, ainsi que la Fédération des transporteurs par autobus.

Il est également envisagé de tenir un registre des attestations, afin d'éviter de dédoubler les attestations délivrées pour un même minibus remplacé ou pour un même nouveau circuit. Les attestations faciliteront l'application de la mesure proposée pour les différents intervenants concernés, incluant la Société de l'assurance automobile du Québec et Contrôle routier Québec.

Des mesures de contrôles sont prévues et elles pourront être appliquées facilement par Contrôle routier Québec et les policiers. Ces derniers pourront procéder aux validations de l'attestation qui devra se trouver à bord des minibus thermiques visés par la mesure. En cas d'infraction pénale, en vertu de l'article 74 de la Loi sur les transports, les transporteurs s'exposeront à des amendes pouvant atteindre 125 \$ à 375 \$ pour une première infraction et 250 \$ à 750 \$ pour chaque récidive.

9- Implications financières

Aucun impact financier n'est prévu relativement aux mesures proposées.

10- Analyse comparative

Plusieurs provinces et états américains ont annoncé des cibles ambitieuses en matière d'électrification des transports, dont la Colombie-Britannique, la Californie, l'Oregon, le Maine, le Vermont et le Massachusetts. Toutefois, les politiques publiques se limitent, pour l'instant, aux incitatifs visant à encourager l'acquisition d'autobus scolaires ou le déploiement de différents projets pilotes afin de tester leur utilisation au sein de divers conseils ou districts scolaires. Aucune juridiction ne semble être encore intervenue par règlement en vue d'accélérer l'électrification des autobus scolaires en Amérique du Nord.

La ministre des Transports et de la Mobilité durable,

GENEVIÈVE GUILBAULT

Le ministre de l'Environnement, de la Lutte contre les
changements climatiques, de la Faune et des Parcs

BENOIT CHARETTE