

DE : Monsieur Bernard Drainville
Ministre de l'Éducation

Le 28 mai 2025

TITRE : Règlement modifiant principalement 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* (RLRQ, chapitre I-13.3) (LIP).

Au Québec, le transport scolaire permet de véhiculer plus de 614 000 élèves, deux fois par jour, partout sur le territoire. Ce sont environ 10 000 autobus 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.

Le gouvernement a fixé la cible d'électrification des autobus et minibus scolaires à 65 % pour 2030 dans le cadre du Plan pour une économie verte 2030 et du Plan de mise en œuvre 2024-2029 qui en découle. 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 assemblés au Canada.

Dans ce contexte, des modifications ont été introduites au cadre normatif applicable à l'acquisition et à l'utilisation des autobus scolaires. D'une part, une disposition réglementaire oblige, depuis le 31 octobre 2021, les transporteurs scolaires à remplacer leurs autobus thermiques en fin de vie par des modèles entièrement électriques. D'autre part, il est possible d'acquérir des autobus 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) 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. Une mesure d'assouplissement à ces exigences réglementaires a été introduite en novembre 2024 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. Cette disposition cesse d'avoir effet le 30 septembre 2025.

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* (RLRQ, 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

À ce jour, le chantier de l'électrification du transport scolaire s'est déployé en cohérence avec les orientations gouvernementales et dans la perspective du respect des cibles fixées par le PEV.

Le 18 décembre 2024, la Cour supérieure du Québec a rendu une ordonnance initiale en vertu de la Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies (L.R.C. 1985, c. C-36) à l'égard de la Compagnie électrique Lion (Lion). C'est dans ce cadre qu'un processus de sollicitation d'investissement et de vente a été lancé afin de trouver un ou des investisseurs prêts à relancer l'entreprise. Le 12 avril 2025, un média révélait qu'un groupe québécois obtenait l'exclusivité des négociations pour tenter de racheter Lion, conditionnellement à une participation financière du gouvernement du Québec. Le 30 avril 2025, le gouvernement annonçait qu'il ne soutiendrait pas financièrement la relance de Lion. Toutefois, des échanges subséquents entre les différentes parties prenantes font état de la probabilité d'une reprise des activités de l'entreprise à brève échéance.

Lion est le principal fournisseur d'autobus scolaires au Québec en raison des règles d'admissibilité au PETS, s'agissant du seul manufacturier qui procède à l'assemblage des autobus scolaires de type C au Canada. Le ralentissement des activités de Lion, ces derniers mois, ainsi que l'incertitude induite par les difficultés financières de l'entreprise ont contribué à un important ralentissement des acquisitions de véhicules électriques par les transporteurs scolaires. Cette situation a contribué au vieillissement de leur flotte d'autobus et de minibus thermiques, enjeux qui seront exacerbés par l'obligation que soient retirés de la circulation plus de 1 000 véhicules des années modèles 2011 et 2012 à la prochaine rentrée scolaire.

Parallèlement, des modifications seront proposées au *Règlement sur les véhicules routiers affectés au transport des élèves* (RLRQ, chapitre T-12, r. 17) par le MTMD, afin de retirer l'obligation d'électrification du transport scolaire, permettant ainsi l'acquisition d'autobus scolaires thermiques.

Il est cependant possible d'anticiper certains délais pour accéder à ces véhicules. Les manufacturiers d'autobus scolaires thermiques pourraient éprouver de la difficulté à répondre rapidement aux besoins du marché québécois.

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, et ce dès la prochaine rentrée scolaire. Ces défis ont par ailleurs été portés à l'attention du ministère de l'Éducation par l'industrie de façon particulièrement soutenue au cours des dernières semaines.

3- Objectifs poursuivis

L'objectif principal poursuivi consiste à tenir compte, dans une perspective fiduciaire, des conditions qui teintent actuellement l'industrie du transport scolaire 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. Incidemment, l'allègement proposé pourrait contribuer au respect des engagements contractuels des transporteurs scolaires et, conséquemment, avoir une incidence positive sur la fréquentation scolaire au Québec.

La mesure permettrait également d'éviter de retirer du service actif les autobus scolaires de deux années modèles simultanément, dans le contexte où les livraisons d'autobus électriques au cours des dernières années n'ont pas permis de renouveler la flotte selon la cadence prévue, contribuant ainsi à une réduction du nombre de véhicules disponibles.

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 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.

En outre, 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, un assouplissement à la mesure de temporisation

susmentionnée a été introduit 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. Cette disposition cessera d'avoir effet le 30 septembre 2025. Tout transporteur souhaitant se prévaloir de cet allégement demeure tenu de produire le certificat exigible de la SAAQ.

Considérant que le rythme de renouvellement annuel moyen de près de 800 autobus électriques par année n'est pas encore atteint, qu'un déficit d'acquisition est observé ces dernières années et que l'industrie doit se procurer un nombre conséquent de véhicules, il est proposé de modifier, par le prolongement de la disposition de temporisation, le *Règlement sur le transport des élèves* pour maintenir le rehaussement de la durée de vie utile des minibus ou autobus à combustion interne de 12 à 14 ans pendant deux années et de 12 à 13 ans pour une année additionnelle. Il est également proposé, pour la même période, de retirer l'exigence relative à la démonstration de l'acquisition d'un véhicule électrique. La condition d'obtenir une certification de la SAAQ ou de l'un de ses mandataires demeurerait, pour sa part, inchangée.

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

Par cette mesure, les transporteurs scolaires pourront, considérant les récentes orientations gouvernementales caractérisant l'électrification du transport scolaire au Québec, déterminer leur stratégie d'acquisition de véhicules sans compromettre la conduite de leurs activités. Ils seront ainsi autorisés à utiliser leurs véhicules à combustion interne jusqu'à ce qu'ils atteignent 14 ans, et ce jusqu'au 30 juin 2027, de même que leurs véhicules de 13 ans jusqu'au 30 juin 2028, tout en ne compromettant pas sur les impératifs de sécurité.

La reconduction de la mesure permettra, à court terme, d'éviter la perte simultanée de deux années modèles d'autobus scolaires, favorisant l'adaptation du marché aux besoins d'approvisionnement des manufacturiers et, incidemment, au rythme de renouvellement naturel des autobus scolaires.

5- Autres options

Une autre option aurait pu être de prolonger la durée de vie des autobus scolaires jusqu'à 15 ans, et ce afin de permettre aux véhicules de l'année-modèle 2011 d'être exploités une dernière année. Toutefois, en l'absence de données sur l'état des autobus scolaires, il n'est pas possible de soutenir qu'une telle prolongation ne comporterait pas de risques pour la sécurité des élèves.

6- Évaluation intégrée des incidences

La prolongation de la durée de vie utile des véhicules scolaires permettra aux transporteurs de continuer à utiliser leurs autobus et 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. Ce délai additionnel est également justifié afin de favoriser une régulation de l'offre d'autobus en s'assurant de leur disponibilité constante sur le marché québécois tout en offrant de la prévisibilité aux transporteurs scolaires.

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 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 (MEIE).

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 dès la prochaine rentrée scolaire. Ces préoccupations ont été tout particulièrement orientées vers le vieillissement de la flotte d'autobus scolaire, la capacité du marché à soutenir un rythme d'approvisionnement approprié en véhicules électriques et thermiques ainsi que la capacité des transporteurs, dans ce contexte, à honorer leurs obligations contractuelles.

8- Mise en œuvre, suivi et évaluation

La mesure serait en vigueur 15 jours après sa publication à la *Gazette officielle du Québec* pour édicition. L'ensemble des parties prenantes serait informé de cette nouvelle mesure; il s'agit essentiellement des associations représentant les organismes scolaires de même que l'industrie du transport scolaire. Ces communications pourraient 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 pourraient être appliquées par les contrôleurs routiers, de même que par les corps de police. Ces derniers pourraient 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 seraient 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 proposée.

10- Analyse comparative

Aucune analyse comparative n'a été réalisée.

Le ministre de l'Éducation,

BERNARD DRAINVILLE