

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

Le 30 mai 2025

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 (RLRQ, chapitre T-12) prévoit, au paragraphe *a*) du premier alinéa de l'article 5, 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 (RLRQ, 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) (RLRQ, 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 (RLRQ, 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 de cette loi, 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* du premier alinéa de l'article 53 de cette loi 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 une 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 en 2021 par le ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD), en collaboration avec le ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs (MELCCFP), soit :

- La modification du Règlement afin que les autobus et minibus d'écoliers utilisés pour le transport des élèves effectué pour un centre de services scolaire, une commission scolaire ou un établissement d'enseignement privé soient entièrement mus par l'électricité;
- La mise en place d'un programme d'aide financière, le Programme d'électrification du transport scolaire (PETS), qui vient d'être renouvelé jusqu'au 31 mars 2028 avec bonifications du rabais à l'achat d'un autobus scolaire électrique afin de continuer 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 (assemblés au Canada) et leurs infrastructures de recharge.

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 et mentionné à l'annexe II du Règlement ne sont pas soumis à l'obligation d'être électriques.

Le 21 novembre 2024, une modification a été apportée au Règlement, visant à permettre l'immatriculation des minibus d'écoliers thermiques jusqu'au 30 septembre 2025, à certaines conditions et sur approbation du MTMD. Cette mesure visait à pallier l'insuffisance relative à l'autonomie et à la disponibilité des minibus d'écoliers électriques sur le marché. Entre le 21 novembre 2024 et le 10 mai 2025, le MTMD a autorisé l'immatriculation de 36 minibus d'écoliers thermiques, sur les 110 autobus thermiques dont il a préautorisé l'achat, en application de la mesure.

Actuellement, environ 1 650 autobus et minibus d'écoliers électriques sont en circulation au Québec, sur un total de près de 11 500, soit 14,4 %.

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. Or, depuis l'entrée en vigueur en octobre 2021 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 autobus et minibus d'écoliers électriques existants sur le marché.

On observe le vieillissement du parc d'autobus scolaires depuis 2022-2023. Le rythme de renouvellement historique était de 800 véhicules par année, mais les livraisons sont en deçà de ce nombre depuis 2022-2023 (684 véhicules lors de l'année scolaire 2022-2023, 400 en 2023-2024 et 150 anticipés en 2024-2025).

La durée de vie utile des autobus scolaires est encadrée par le Règlement sur le transport des élèves (RLRQ, chapitre I-13.3, r.12) sous la responsabilité du ministre de l'Éducation. Lors de la rentrée scolaire 2025-2026, les 1 072 autobus et minibus scolaires thermiques des années modèles 2011 et 2012 ne seront plus admissibles à effectuer du transport d'élèves (environ 10 % du parc de véhicules total, transportant 70 000 élèves environ). Certains de ces véhicules sont utilisés quotidiennement sur des circuits réguliers et devront impérativement être remplacés. Une incapacité à remplacer l'ensemble des véhicules diminuera également la marge de manœuvre lorsqu'un véhicule en service régulier doit être temporairement remplacé.

Le réseau de l'éducation est déjà aux prises avec des problématiques de bris de service. Le retrait de 10 % des véhicules en service pourrait aggraver cette situation, notamment en occasionnant une pénurie de véhicules de réserve en cas où un autobus scolaire doit être retiré de la route pour une réparation, par exemple.

Or, il n'y a qu'un seul fabricant de minibus scolaires électriques (Girardin) et qu'un seul fabricant d'autobus scolaires électriques (La Compagnie Lion Électrique) au Québec, dont les délais de livraison pourraient affecter la desserte en transport scolaire à court terme. Pour ce qui est des achats d'autobus d'écoliers produits à l'extérieur du Canada par des constructeurs d'autobus qui assemblent dans sa totalité un modèle d'autobus scolaire électrique de type « A », « C » ou « D » au Québec, le nombre admissible au PETS, par année, est limité à 110 autobus en 2025-2026, 160 autobus en 2026-2027 et 160 autobus en 2027-2028. En raison de différents facteurs, le prix des autobus électriques produits aux États-Unis est déjà très élevé et des risques d'augmentation sont présents.

Quant aux enjeux d'autonomie relatifs aux autobus et minibus électriques, les données disponibles en 2024 démontraient que, même en excluant les kilomètres improductifs, environ 30 % des circuits de transport scolaire peuvent être considérés potentiellement vulnérables, en fonction de l'inventaire réalisé dans le cadre de l'étude cartographique du ministère de l'Éducation (MEQ) et en considérant la capacité des batteries disponibles pour les autobus et les minibus d'écoliers électriques.

3- Objectifs poursuivis

L'objectif poursuivi est de pallier l'insuffisance actuelle relative à la disponibilité des autobus et minibus scolaires électriques et à l'autonomie de certains modèles, afin d'éviter des bris de service dans le transport scolaire au Québec ainsi que des incidents susceptibles de compromettre la sécurité des élèves transportés, par exemple en l'absence de véhicules de remplacement disponibles pour prendre rapidement la relève en cas de panne ou d'accident.

4- Proposition

La mesure proposée consiste à abroger l'ensemble des exigences liées à l'électrification obligatoire des véhicules scolaires incluses au Règlement, permettant ainsi l'utilisation pour le transport des élèves, d'autobus et de minibus scolaires thermiques immatriculés postérieurement au 31 octobre 2021. La mesure serait applicable sans autres conditions et offrirait aux transporteurs scolaires le choix de renouveler ou de bonifier leur parc avec des véhicules scolaires thermiques ou électriques.

La mesure proposée aura comme avantage d'harmoniser le rythme d'électrification des véhicules scolaires utilisés au Québec avec la capacité de production des fabricants de véhicules scolaires canadiens. Elle limitera les risques de bris de service liés aux difficultés prévisibles pour les transporteurs de renouveler leurs flottes dans les prochaines années.

En parallèle de la mesure proposée, le MEQ propose également des modifications à son Règlement sur le transport des élèves, afin d'augmenter la durée de vie utile des autobus et minibus d'écoliers, et en retirant la condition actuelle exigeant que le transporteur doit avoir passé une commande pour un autobus électrique neuf pour en bénéficier.

5- Autres options

D'autres options ont été évaluées pour l'atteinte des objectifs indiqués au présent mémoire. Il a été envisagé de proposer des mesures visant à permettre la location temporaire ou l'acquisition, pendant une période limitée, d'autobus et de minibus thermiques. Or, le climat d'incertitude face à la disponibilité en temps opportun de véhicules scolaires électriques a été considéré trop important pour que ces options permettent de résorber les problématiques actuelles. L'ouverture du marché qui aurait permis l'acquisition d'autobus électriques produits ailleurs a également été analysée. Devant l'incapacité des fournisseurs à répondre au besoin du marché à court terme, l'instabilité commerciale avec les États-Unis et les coûts élevés des véhicules, l'option a été écartée.

6- Évaluation intégrée des incidences

La possibilité d'utiliser de nouveaux autobus et minibus scolaires thermiques pour le transport des élèves partout au Québec concerne principalement les transporteurs scolaires privés et les quelques organismes scolaires qui interviennent directement dans le transport des élèves, dans le réseau scolaire public ou pour les établissements d'enseignement privés. Dans le secteur privé, ces exploitants de véhicules lourds scolaires forment une classe économique relativement homogène qui est essentiellement composée de petites et moyennes entreprises.

La Fédération des transporteurs par autobus représente environ 600 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, qui seront libres d'acquérir des autobus et minibus d'écoliers électriques ou thermiques.

Parallèlement à la mesure proposée, le PETS a été renouvelé jusqu'au 31 mars 2028 afin de continuer de fournir un important soutien aux transporteurs pour l'acquisition d'autobus et minibus scolaires électriques. L'aide financière pour l'acquisition d'un autobus scolaire électrique atteint désormais 240 000 \$, peu importe la puissance de la batterie, encourageant ainsi les transporteurs à poursuivre leur transition électrique sans en être contraints par règlement.

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

Le ministère du Conseil exécutif, le ministère de l'Éducation et le ministère de l'Économie, de l'Innovation et de l'Énergie ont été consultés.

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, au niveau de l'industrie et des organismes scolaires. La modification sera notamment expliquée à la Fédération des transporteurs par autobus.

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, l'état de New York, le Maryland, le Vermont et le Massachusetts. Bien que la plupart des politiques publiques ont priorisé les incitatifs visant à encourager l'acquisition d'autobus scolaires électriques ou le déploiement de différents projets pilotes afin de tester leur utilisation au sein de divers conseils ou districts scolaires, quelques juridictions

sont intervenues 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