

ANALYSE D'IMPACT RÉGLEMENTAIRE

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

Ministère des Transports

27 novembre 2019

SOMMAIRE EXÉCUTIF

Le Règlement sur les véhicules routiers affectés au transport des élèves (chapitre T-12, r. 17) (ci-après appelé « le Règlement ») établit les normes de construction, d'aménagement et d'utilisation 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 »). Le ministère des Transports propose une mise à jour de certains éléments de ce règlement.

Parmi les six modifications réglementaires proposées et quoique trois mesures touchent des entreprises québécoises, une seule comporte une exigence susceptible d'avoir des répercussions financières sur celles-ci. Il s'agit de nouveaux éléments obligatoires sur la carrosserie des autobus scolaires entièrement électriques, soit :

- les pictogrammes ou mentions indiquant qu'un autobus scolaire est entièrement mû à l'électricité;
- les pare-chocs de couleur bleue.

Cette modification est nécessaire, puisque le Règlement prescrit les couleurs et les inscriptions obligatoires ou autorisées sur les autobus scolaires et qu'il appert que l'affichage de distinctions particulières sur les autobus scolaires électriques n'est pas prévu. Or, à des fins de sécurité et de promotion de l'électrification des transports, les autobus électriques doivent présenter des éléments qui les distinguent aisément des autobus scolaires dotés d'un moteur à combustion interne (p. ex. : essence, diesel).

La modification réglementaire proposée concerne les fabricants et les propriétaires d'autobus scolaires. À ce jour, deux entreprises sont touchées par l'exigence de nouveaux éléments obligatoires sur la carrosserie des autobus scolaires entièrement électriques. La première construit des autobus scolaires monocoques, et l'installation de pare-chocs bleus fait déjà partie de son processus de fabrication. Ce n'est pas le cas de la deuxième entreprise touchée, qui utilise un châssis préfabriqué muni d'un pare-chocs noir, mais offre tout de même en option l'installation de pare-chocs bleus.

Après analyse, les nouvelles exigences réglementaires proposées imposent un coût de conformité annuel de 2 025 \$ à une entreprise québécoise. Par ailleurs, ces mesures n'ont aucun impact anticipé sur l'emploi et ne nuisent pas à la compétitivité des entreprises québécoises par rapport aux marchés voisins.

1. DÉFINITION DU PROBLÈME

Le Règlement sur les véhicules routiers affectés au transport des élèves (chapitre T-12, r. 17) est en vigueur depuis 1997. Il détermine les véhicules autorisés pour le transport des élèves et établit les normes de construction, d'aménagement et d'utilisation des autobus d'écoliers et des berlines scolaires (appelées, au Règlement, « véhicules affectés au transport des élèves »). En complément du Code de la sécurité routière (chapitre C-24.2), il détermine également les conditions d'utilisation des équipements obligatoires de ces véhicules.

Le Règlement modifiant le Règlement sur les véhicules routiers affectés au transport des élèves propose des modifications et des clarifications touchant les éléments suivants :

- a) les inscriptions et les couleurs permises sur les autobus scolaires, particulièrement sur les autobus scolaires électriques;
- b) la lampe stroboscopique blanche sur le toit des autobus scolaires;
- c) les nouveaux véhicules autorisés pour le transport lors d'activités parascolaires (minibus de 12 à 15 passagers et autobus multifonctions pour activités scolaires);
- d) le transport des élèves par les organismes publics de transport en commun (OTC);
- e) le transport des étudiants des centres de formation professionnelle;
- f) le libellé de la disposition pénale incluse à l'article 50.

Les modifications visées aux points a) et b) visent directement des entreprises du secteur touché, soit les fabricants et les propriétaires d'autobus d'écoliers.

La modification visée au point c) touche directement les établissements d'enseignement privés et les centres de services scolaires, en ce qu'elle leur offre une option supplémentaire pour le transport effectué à l'occasion d'activités parascolaires, en sus du covoiturage, de l'utilisation de leurs propres autobus scolaires (le cas échéant), du transport en commun et du recours aux transporteurs privés. Elles ont le choix de s'en prévaloir ou non.

Les mesures ciblées aux points d) et e) touchent uniquement des organismes non visés par la présente analyse d'impact, soit les centres de services scolaires et les OTC. La mesure d) ne modifie pas les règles applicables, mais confirme plutôt les façons de faire actuelles des OTC pour éviter des conflits d'interprétation liés à la réglementation.

La modification visée au point f) facilite, quant à elle, l'applicabilité d'une disposition existante par le Directeur des poursuites criminelles et pénales.

Ainsi, la présente analyse d'impact se limite aux éléments visés aux points a), b) et c) quant aux répercussions possibles sur les fabricants et les propriétaires d'autobus d'écoliers ainsi que sur les établissements d'enseignement privés.

1.1 Inscriptions et couleurs permises sur les autobus scolaires, particulièrement les autobus scolaires électriques

Le Règlement sur les véhicules routiers affectés au transport des élèves prescrit les couleurs et les inscriptions obligatoires ou autorisées sur les autobus scolaires. Il fournit également la liste des autres inscriptions autorisées sur leur carrosserie.

Actuellement, aucun affichage n'est autorisé pour distinguer les autobus scolaires électriques fabriqués entièrement au Québec des autobus scolaires importés dotés d'un moteur à combustion interne (p. ex. : essence, diesel).

Or, le Programme de soutien au déploiement des autobus scolaires électriques au Québec, qui découle du Plan d'action en électrification des transports 2015-2020, offre des aides financières pour soutenir les transporteurs scolaires dans le processus d'électrification de leur parc de véhicules. Ce programme est entré en vigueur le 27 janvier 2016 et a fait l'objet d'une annonce publique le 4 mars 2016. Depuis son entrée en vigueur, les autobus scolaires électriques sont de plus en plus présents sur nos routes. Il est essentiel que ces véhicules soient aisément reconnaissables par les premiers intervenants, car des précautions particulières doivent être prises lors d'un accident, notamment en cas d'incendie. De plus, il est important que la population puisse les reconnaître, la promotion de l'électrification des transports étant une priorité du gouvernement, qui y a investi des fonds publics.

À ce jour, au Québec, deux fabricants ont commercialisé des modèles d'autobus scolaires entièrement électriques. À des fins de sécurité et de promotion de l'électrification des transports, leurs autobus électriques présentent des éléments qui les distinguent des autobus scolaires habituels. Par ailleurs, si les coordonnées des transporteurs scolaires ne font pas partie des inscriptions autorisées sur la carrosserie, les différents intervenants en transport scolaire partagent le consensus selon lequel ces informations sont pertinentes, voire importantes.

1.2 Lampe stroboscopique blanche sur le toit des autobus scolaires

L'article 32 du Règlement interdit l'installation, sur un autobus scolaire, de tout autre équipement de sécurité que ceux qui y sont prescrits ou autorisés. La lampe stroboscopique blanche est visée dans la définition d'« équipement de sécurité » prévue à cet article.

Dans les secteurs touchés par les périodes de brouillard très dense, selon les études menées en la matière, une lampe stroboscopique blanche installée dans le dernier tiers du toit d'un autobus d'écoliers est susceptible d'offrir une meilleure

visibilité que les feux rouges intermittents mis en fonction lors de la montée et de la descente des élèves.

Le Règlement sur l'ajout et l'utilisation de lampes stroboscopiques sur les véhicules routiers affectés au transport des écoliers (chapitre T-12, r. 0.02), en vigueur du 21 novembre 2012 au 22 juin 2016, a permis de tester l'utilisation de cet équipement en situation réelle dans des secteurs des municipalités régionales de comté de La Côte-de-Beaupré et de Charlevoix touchés par des périodes de brouillard dense.

Par ailleurs, la norme d'application volontaire D250-16, intitulée « Autobus scolaires » et publiée par l'Association canadienne de normalisation (Groupe CSA), laquelle sert de référence dans la fabrication des autobus scolaires pour l'ensemble du Canada, prévoit les modalités d'installation et de fabrication de cet équipement facultatif sur les autobus scolaires.

1.3 Véhicules autorisés pour le transport lors d'activités éducatives, sportives et culturelles (parascolaires)

Outre le recours aux services de transport en commun ou au covoiturage par les parents et les enseignants, les centres de services scolaires et les établissements d'enseignement privés disposent actuellement des options suivantes lorsqu'ils organisent le transport des élèves à l'occasion d'une activité parascolaire :

- contracter avec un transporteur scolaire. Le véhicule utilisé sera une berline scolaire, un minibus d'écoliers ou un autobus d'écoliers;
- contracter avec un titulaire de permis de transport par autobus de catégorie « transport nolisé ». Le type d'autobus utilisé sera celui qui est indiqué au permis par la Commission des transports du Québec. Il ne s'agira pas nécessairement d'un autobus ou d'un minibus d'écoliers;
- effectuer eux-mêmes le transport à l'aide de minibus ou d'autobus d'écoliers dont les caractéristiques respectent le Règlement. Ces véhicules seront loués ou possédés par le centre de services scolaire ou l'établissement d'enseignement.

En raison de contraintes budgétaires ou de considérations pratiques, l'obligation actuelle d'utiliser un minibus ou un autobus scolaire ou de faire affaire avec un titulaire d'un permis de transport nolisé représente parfois un frein à la réalisation d'activités parascolaires, surtout lorsqu'un petit groupe d'élèves est concerné. Les établissements scolaires publics et privés sont donc à la recherche de solutions de rechange sécuritaires et économiques pour effectuer le transport de leurs élèves lors de certaines activités parascolaires. L'utilisation de minibus de 12 à 15 passagers, loués ou possédés par les établissements scolaires, fait partie des solutions les plus demandées, car elle est jugée plus pratique et considérablement moins coûteuse dans certains cas. Une modification du Règlement est alors nécessaire.

2. PROPOSITION DU PROJET

Il est proposé que le Règlement soit modifié pour que les éléments suivants soient exigés ou autorisés sur les parois extérieures des autobus scolaires.

2.1 Inscriptions et couleurs sur la carrosserie

Éléments obligatoires

- Pictogrammes ou mentions indiquant qu'un autobus scolaire est entièrement mû à l'électricité et précisant l'endroit où peut être désactivée la haute tension à partir de l'extérieur de l'autobus d'écoliers.
- Pare-chocs des autobus scolaires électriques de couleur bleue.

Éléments autorisés

- Jantes des autobus scolaires électriques de couleur bleue.
- Mot *écoliers*, exigé au premier alinéa de l'article 30, apparaissant sur une enseigne électrique à ampoule DEL, sur fond noir, d'une couleur contrastante qui assure sa lisibilité.
- Pictogramme ou mention indiquant qu'un autobus scolaire est fabriqué au Québec, le cas échéant.
- Nom et coordonnées du transporteur scolaire exploitant l'autobus.

2.2 Lampe stroboscopique blanche

Il est proposé de modifier le Règlement pour autoriser qu'une lampe stroboscopique blanche soit installée sur le toit d'un autobus scolaire. Elle devra être fabriquée conformément aux prescriptions de la norme CSA D250-16 intitulée « Autobus scolaires », publiée par le Groupe CSA. Cet équipement ne sera toutefois pas obligatoire.

2.3 Véhicules autorisés pour le transport parascolaire

Il est proposé d'autoriser les centres de services scolaires et les établissements d'enseignement privés à utiliser un autobus de 12 à 15 passagers respectant des conditions de nature technique pour le transport d'élèves lors d'activités sportives, éducatives ou culturelles (parascolaires). Il est également proposé d'autoriser l'utilisation des autobus multifonctions pour les activités scolaires (AMAS), comme les définit le Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles (C.R.C., chapitre 1038), à des fins de transport parascolaire.

3. ANALYSE DES OPTIONS NON RÉGLEMENTAIRES

Seule une modification au Règlement peut résoudre le problème actuel lié aux restrictions relatives aux couleurs et inscriptions autorisées sur la carrosserie des autobus scolaires, aux types de véhicules autorisés pour le transport lors d'activités parascolaires et à l'autorisation de l'installation d'une lampe stroboscopique blanche sur le toit d'un autobus scolaire. Aucune option non réglementaire n'a donc pu être envisagée.

4. ÉVALUATION DES IMPACTS

Seuls les fabricants et les propriétaires d'autobus scolaires sont concernés par la modification des éléments exigés ou autorisés sur les parois extérieures des autobus scolaires ainsi que par l'autorisation de l'installation d'une lampe stroboscopique blanche sur le toit d'un autobus scolaire.

Toutefois, seule l'exigence touchant les nouveaux éléments distinctifs obligatoires sur les parois extérieures des autobus scolaires électriques est susceptible d'impliquer un coût de conformité pour les entreprises. Ce coût sera évalué pour les fabricants.

L'autorisation de l'utilisation des minibus de 12 à 15 passagers et des AMAS pour le transport d'élèves à l'occasion d'activités parascolaires offre des solutions économiques et sécuritaires à la location d'autobus et de minibus scolaires (avec ou sans chauffeur). Elle donne plus de souplesse aux établissements d'enseignement dans l'organisation d'activités parascolaires nécessitant un transport. Les impacts seront évalués pour les établissements d'enseignement privés.

4.1. Description des secteurs touchés

Globalement, le projet de modification réglementaire touche le secteur du transport scolaire par autobus et minibus et les établissements d'enseignement privés (voir le tableau 1).

Tableau 1 – Profil du secteur du transport scolaire par autobus (et minibus) au Québec⁽¹⁾

Nombre de transporteurs scolaires (propriétaires d'autobus scolaires)	Nombre d'autobus scolaires en circulation au Québec	Nombre de fabricants et de distributeurs d'autobus scolaires	Nombre de salariés du secteur de la fabrication et de la distribution d'autobus scolaires
650	9 500	5	De 450 à 900

Sources : (1) Données approximatives fournies par la Fédération des transporteurs par autobus ou indiquées au Registre des entreprises du Québec.

À ce jour, deux entreprises québécoises de fabrication d'autobus scolaires sont touchées par la modification réglementaire proposée. Ces entreprises emploient entre 300 et 600 personnes au Québec.

Précisons que 270 établissements d'enseignement privés de niveau préscolaire, primaire et secondaire, recevant près de 125 000 élèves, sont en activité au Québec.

4.2. Coûts pour les entreprises

L'installation d'un pare-chocs de couleur bleue et l'apposition d'un pictogramme ou d'une mention indiquant qu'un autobus scolaire est entièrement mû à l'électricité sont des éléments qui font déjà partie du processus de fabrication des autobus scolaires électriques des fabricants concernés. Or, l'un des deux ne l'offre qu'en option, ce qui implique un coût de production supplémentaire d'environ 135 \$ par autobus. L'installation obligatoire d'un pare-chocs bleu entraîne donc un coût de conformité, mais aucun coût lié aux formalités administratives ni de manque à gagner pour les entreprises. Par ailleurs, aucun coût d'implantation n'est à prévoir pour cette mesure, puisqu'à ce jour, tous les autobus scolaires entièrement électriques en circulation au Québec sont déjà munis de pare-chocs bleus.

Pour ce qui est de l'autorisation de l'utilisation des minibus de 12 à 15 passagers et des AMAS pour le transport d'élèves à l'occasion d'activités parascolaires, l'hypothèse de travail retenue est que cette mesure ne comporte aucun coût de conformité, aucun manque à gagner et aucune formalité administrative pour les entreprises du Québec. Il s'agit d'une option supplémentaire visant à favoriser la réalisation d'activités parascolaires, dont les établissements d'enseignement privés ont le choix de se prévaloir ou non. Ils ne subiront donc aucun coût. Du côté des entreprises de transport scolaire, l'hypothèse de travail retenue est qu'elles conserveront leur part de marché relative au transport parascolaire qu'elles effectuent déjà. Ainsi, la mesure proposée soit concernera la réalisation d'activités parascolaires qui autrement ne l'auraient pas été, soit remplacera le covoiturage lorsque le transport n'était pas assuré par les établissements scolaires.

Le tableau 2 présente le récapitulatif des coûts pour les entreprises.

TABLEAU 2 – Synthèse des coûts pour les entreprises (en dollars)

	Période d'implantation	Coûts par année (récurrents) ⁽¹⁾
Coûts directs liés à la conformité aux règles	0	2 025
Coûts liés aux formalités administratives	0	0
Manque à gagner	0	0
TOTAL DES COÛTS POUR LES ENTREPRISES	0	2 025

(1) Selon la méthode de calcul des coûts en dollars courants.

4.3. Économies pour les entreprises

L'installation d'un pare-chocs de couleur bleue et l'apposition d'un pictogramme ou d'une mention indiquant qu'un autobus scolaire est entièrement mû à l'électricité ne créeront aucune économie pour les entreprises de fabrication d'autobus scolaires. Toutefois, cette mesure comporte d'autres avantages, décrits au point 4.7 de ce document.

L'autorisation de l'utilisation des minibus de 12 à 15 passagers et des AMAS pour le transport d'élèves à l'occasion d'activités parascolaires n'entraînera aucune économie pour les établissements d'enseignement privés, qui ont le choix de s'en prévaloir ou non (voir le tableau 3).

TABLEAU 3 – Économies pour les entreprises (en dollars)

	Période d'implantation	Économies par année (récurrentes) ⁽¹⁾
ÉCONOMIES LIÉES À LA CONFORMITÉ AUX RÈGLES	0	0
Économies liées à l'achat d'équipements moins coûteux		
ÉCONOMIES LIÉES AUX FORMALITÉS ADMINISTRATIVES	0	0
Économies associées à la réduction de la production, de la gestion et de la transmission des rapports, des enregistrements, des registres et des formulaires d'autorisation		
Réduction des dépenses en ressources externes (ex. : consultants)		
Réduction d'autres coûts liés aux formalités administratives		
TOTAL DES ÉCONOMIES POUR LES ENTREPRISES	0	0

(1) Selon la méthode de calcul des économies en dollars courants.

4.4. Synthèse des coûts et des économies

Tableau 4 – Synthèse des coûts et des économies (en dollars)

	Période d'implantation (coûts et économies non récurrents)	Années subséquentes (coûts et économies récurrents)	Total
Total des coûts pour les entreprises	0	2 025	2 025
Total des économies pour les entreprises	0	0	0
COÛT NET POUR LES ENTREPRISES	0	2 025	2 025

4.5 Hypothèses utilisées pour l'estimation des coûts et des économies

La méthode de calcul des coûts et des économies en dollars courants a été utilisée pour la présente analyse.

Pour l'installation obligatoire de pare-chocs bleus sur les autobus scolaires électriques, l'estimation des coûts se base sur la valeur, en dollars courants, de l'augmentation du coût de production lié à l'ajout de pare-chocs bleus sur les autobus scolaires électriques (135 \$ par véhicule), multipliée par l'estimation du nombre de véhicules produits par année (prévision pour 2020) et dont le pare-chocs doit être modifié par rapport à celui d'origine. Il n'y a pas de coût d'implantation, puisqu'à ce jour, tous les autobus scolaires entièrement électriques en circulation au Québec sont munis de pare-chocs bleus.

En ce qui concerne l'autorisation de l'utilisation des minibus de 12 à 15 passagers et des AMAS pour le transport d'élèves à l'occasion d'activités parascolaires, l'hypothèse de travail retenue pour l'estimation des coûts et des économies est celle du coût nul, tant pour les établissements d'enseignement privés que pour les transporteurs scolaires. Le fait que ces derniers conserveront leur part de marché relativement au transport parascolaire est pris en compte. L'hypothèse de travail retenue implique que la mesure proposée sera utilisée pour la réalisation d'activités parascolaires qui ne l'étaient pas autrement, faute de moyens ou en raison de contraintes pratiques liées au transport, ou bien remplacera le recours au covoiturage alors utilisé.

4.6. Consultation des parties prenantes

Les deux fabricants concernés par les nouvelles exigences relatives à la couleur des pare-chocs et à la présence d'un pictogramme ou d'une mention indiquant que l'autobus est entièrement mû à l'électricité ont été informés de la modification réglementaire projetée. L'un est d'accord avec les mesures proposées, qui n'auront aucune répercussion financière sur ses activités. L'autre a suggéré que la mesure ne soit que facultative pour l'instant, en raison de l'augmentation du coût de production et des enjeux liés au procédé de démontage des pare-chocs pour qu'ils soient peints en bleu. Compte tenu des enjeux de sécurité associés à la mesure, cette demande n'a pas été retenue. Les données utilisées pour

l'hypothèse des coûts pour les entreprises en dollars courants ont été fournies par cette entreprise.

L'hypothèse de travail retenue quant aux coûts et aux économies liés à l'autorisation de l'utilisation des minibus de 12 à 15 passagers et des AMAS pour le transport d'élèves à l'occasion d'activités parascolaires a été élaborée à partir de l'information fournie par les établissements d'enseignement privés et les centres de services scolaires.

4.7 Autres avantages, bénéfiques et inconvénients de la solution projetée

La modification réglementaire proposée présente l'avantage de permettre aux premiers intervenants de reconnaître aisément les autobus scolaires électriques, à des fins de sécurité en cas d'accident, étant donné que des précautions particulières doivent être prises. Elle permet également d'assurer la promotion de l'électrification des transports au Québec.

La modification réglementaire proposée offre également des solutions de rechange économiques et sécuritaires à la location d'autobus et de minibus scolaires (avec ou sans chauffeur) en donnant plus de souplesse aux établissements d'enseignement dans l'organisation d'activités parascolaires nécessitant un transport. De plus, elle répond aux conclusions du rapport du Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM), qui juge les minibus de 15 passagers sécuritaires, surtout en ce qui a trait à l'amélioration des normes de construction applicables aux autobus légers au cours des dernières années. Quant aux AMAS, l'objectif poursuivi est d'arrimer le Règlement de manière cohérente avec la réglementation fédérale.

5. Appréciation de l'impact anticipé sur l'emploi

Grille d'appréciation de l'impact sur l'emploi

√ Appréciation	Nombre d'emplois touchés
Impact favorable sur l'emploi (création nette globale d'emplois au cours des trois à cinq prochaines années pour le(s) secteur(s) touché(s))	
	500 et plus
	100 à 499
	1 à 99
Aucun impact √	
	0
Impact défavorable (perte nette globale d'emplois au cours des trois à cinq prochaines années pour le(s) secteur(s) touché(s))	
	1 à 99
	100 à 499
	500 et plus
Analyse et commentaires :	
La modification réglementaire proposée ne comporte pas d'effet anticipé sur l'emploi.	

6. PETITES ET MOYENNES ENTREPRISES (PME)

Puisque la modification réglementaire proposée n'impose aucun manque à gagner ni aucune formalité administrative, mais un coût de conformité annuel de 2 025 \$ aux fabricants d'autobus scolaires électriques, et que l'objectif est la sécurité, il n'y a pas lieu de moduler les exigences pour tenir compte de la taille des entreprises.

7. COMPÉTITIVITÉ DES ENTREPRISES

La compétitivité des entreprises du Québec n'est pas touchée par les nouvelles exigences relatives à la couleur des pare-chocs et à la présence d'un pictogramme ou d'une mention indiquant que l'autobus est entièrement mû à l'électricité. Elles imposent aux entreprises un coût de conformité annuel de 2 025 \$, mais aucun coût lié aux formalités administratives ni de manque à gagner. Il est à noter que le Québec est la seule province qui réglemente les autobus scolaires électriques de manière spécifique au Canada.

L'autorisation de l'utilisation des minibus de 12 à 15 passagers et des AMAS pour le transport d'élèves à l'occasion d'activités parascolaires n'a, quant à elle, aucun impact sur la compétitivité des entreprises.

8. COOPÉRATION ET HARMONISATION RÉGLEMENTAIRES

Contrairement au Québec, la plupart des administrations canadiennes intègrent à leur réglementation la norme D250-16 du Groupe CSA, traitant de la conception des autobus scolaires. Cette norme ne traite pas des autobus scolaires électriques.

Contrairement à la réglementation québécoise, la norme D250-16 exige que le type de carburant utilisé soit indiqué à côté de l'orifice de remplissage de l'autobus scolaire, sans toutefois traiter spécifiquement des véhicules électriques.

Il semble que, partout au Canada, la carrosserie des autobus scolaires doit être jaune de chrome, à l'exception de certains éléments, qui doivent (ou peuvent) être noirs, tels que les pare-chocs, le capot, le contour des feux, etc. Aucune autre couleur n'est tolérée sur la carrosserie, sauf pour le logo du fabricant de véhicules. Il ne serait donc pas permis qu'un pare-chocs soit peint en bleu, par exemple. Or, encore une fois, nulle part ne se trouvent des règles particulières pour les autobus scolaires entièrement électriques. Les nouvelles exigences québécoises en la matière ne peuvent donc être considérées comme plus contraignantes que celles des provinces ou territoires environnants.

Il est bon de rappeler qu'il n'existe que deux fabricants ayant commercialisé des modèles d'autobus scolaires entièrement électriques en Amérique du Nord, tous deux basés au Québec.

Quant à l'autorisation de l'utilisation des AMAS pour le transport lors de sorties parascolaires, elle est cohérente avec la réglementation fédérale qui a créé cette catégorie de véhicules à cette fin.

9. FONDEMENTS ET PRINCIPES DE BONNE RÉGLEMENTATION

Le projet de règlement proposé a été élaboré de manière à limiter à l'essentiel les coûts supplémentaires et à ne créer aucun manque à gagner pour les entreprises, incluant les PME. Les parties prenantes ont été consultées lors de l'élaboration des mesures proposées.

Les nouvelles exigences proposées relativement aux autobus scolaires électriques ont été conçues de manière à répondre à un besoin de sécurité clairement défini et sont fondées sur une évaluation des coûts et des avantages. Elles visent à réduire au minimum les répercussions sur une économie de marché équitable, concurrentielle et innovatrice. Elles respectent en ce sens les

fondements de la Politique gouvernementale sur l'allègement réglementaire et administratif. Les coûts avancés dans la présente analyse ont été fournis par les fabricants concernés, qui ont le choix des moyens pour atteindre les résultats exigés par la mesure (réglementation par objectif).

L'autorisation de l'utilisation des minibus de 12 à 15 passagers et des AMAS pour le transport d'élèves à l'occasion d'activités parascolaires répond également à un besoin clairement défini par le milieu scolaire. Elle vise à favoriser une économie de marché équitable, concurrentielle et innovatrice tout en étant fondée sur une évaluation des risques, des coûts et des avantages.

10. CONCLUSION

Pendant la période scolaire, ce sont environ 10 000 autobus d'écoliers et berlines scolaires qui sillonnent chaque jour les routes du Québec. Ils parcourent annuellement près d'un million de kilomètres pour transporter plus de 500 000 élèves lors de leurs déplacements scolaires.

Le gouvernement du Québec poursuit ses efforts en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre, notamment par son soutien au développement de l'électrification des parcs de véhicules scolaires. Ainsi, de plus en plus d'autobus scolaires entièrement électriques sillonneront les routes du Québec à l'avenir. Le Québec est d'ailleurs actuellement un chef de file en la matière. C'est grâce aux éléments distinctifs autorisés ou obligatoires qu'arboreront ces véhicules que la population saura les reconnaître, de même que les premiers intervenants en cas d'accident.

11. MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

Les fabricants concernés par les nouvelles exigences relatives à la couleur des pare-chocs et la présence d'un pictogramme ou d'une mention indiquant que l'autobus est entièrement mû à l'électricité ont été informés de la modification réglementaire projetée. Ils sont généralement d'accord avec les mesures proposées. L'un des deux fabricants touchés a cependant suggéré que l'installation de pare-chocs bleus soit facultative sur les autobus scolaires électriques. Aucun accompagnement supplémentaire n'est requis.

Le Ministère fera parvenir une note d'information aux propriétaires actuels d'autobus scolaires électriques pour les informer des récents changements.

Quant aux centres de services scolaires et aux établissements d'enseignement privés, ils seront avisés de la modification touchant l'autorisation des minibus de 12 à 15 passagers et des AMAS pour le transport à l'occasion d'activités parascolaires par l'entremise de la Fédération des centres de services scolaires du Québec et de la Fédération des établissements d'enseignement privés.

12. PERSONNE-RESSOURCE

Madame Catherine Bouillon
Direction du conseil et du soutien aux partenaires
Direction générale du transport terrestre des personnes
Ministère des Transports
700, boulevard René-Lévesque Est, 15^e étage
Québec (Québec) G1R 5H1

Téléphone : 418 646-0700, poste 22231
Courriel : catherine.bouillon@transport.gouv.qc.ca