

Préliminaire

ANALYSE D'IMPACT RÉGLEMENTAIRE

**Projets de règlements modifiant le
Règlement sur les véhicules routiers affectés
au transport des élèves et le Règlement sur
les transports des élèves**

**Ministère des Transports
Ministère de l'Éducation**

16 mars 2021

SOMMAIRE EXÉCUTIF

Avec le lancement du Plan pour une économie verte 2030, le gouvernement du Québec réitère l'engagement du Québec de réduire 37,5 % des émissions de gaz à effet de serre d'ici 2030, par rapport au niveau de 1990. L'objectif de la présente modification est de diminuer l'empreinte carbone provenant du transport scolaire au Québec en accélérant le déploiement de véhicules électriques. D'ici 2030, la cible est que 65% de l'ensemble des minibus et des autobus scolaires en circulation sur le territoire soient propulsés à l'électricité.

En date du 31 janvier 2021, seulement 130 minibus et autobus électriques étaient immatriculés aux fins du transport scolaire. Ce nombre correspond à peine à 1 % du parc d'autobus scolaires en circulation, et ce, malgré la disponibilité d'un rabais à l'achat depuis près de cinq ans.

Le ministère des Transports et le ministre de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques apportent donc des modifications au *Règlement sur les véhicules routiers affectés au transport des élèves* afin qu'à partir d'une certaine année modèle (2023 ou après), un minibus ou autobus utilisé pour ce type de transport soit entièrement propulsé à l'électricité. Sans obligation réglementaire, plusieurs transporteurs poursuivront sinon le renouvellement de leur parc par l'entremise de modèles au diesel. Étant donné que la durée de vie utile des autobus scolaires est fixée à 12 ans, le rythme de l'électrification du parc d'autobus scolaire en serait ainsi ralenti et les cibles prévues au PEV pourraient ne pas être atteintes.

Pendant la période scolaire, chaque jour, ce sont plusieurs milliers d'autobus scolaires qui sillonnent les routes du Québec. Ils parcourent près d'un million de kilomètres annuellement pour transporter plus d'un demi-million d'élèves pour leurs déplacements scolaires. Cette modification réglementaire affecte les transporteurs scolaires et les organismes scolaires (centres de services scolaires, commissions scolaires et établissements d'enseignement privés) qui interviennent directement dans le transport des élèves, tant dans le réseau scolaire public que pour les établissements d'enseignement privés.

La réglementation proposée présente plusieurs avantages pour la société québécoise :

- Réduire les émissions de gaz à effet de serre afin de répondre aux engagements pris par le gouvernement du Québec en matière de lutte contre les changements climatiques.
- Encourager le développement de la filière économique de la fabrication de véhicules électriques au Québec, tant au niveau du manufacturier que des fournisseurs de composants. L'accroissement du volume de production leur

permettra de réduire les coûts de fabrication et ainsi d'accroître leur compétitivité tant sur le marché domestique que sur les marchés extérieurs.

- Contribuer à améliorer la qualité de l'air dans les villes et diminuer le bruit lié aux autobus scolaires ayant une motorisation diesel ou à essence. L'utilisation d'une source d'énergie produite au Québec (électricité) plutôt qu'importée (diesel) contribuera à améliorer la balance commerciale de la province et ainsi d'augmenter la richesse collective.

Du point de vue des exploitants des véhicules lourds scolaires, principalement des petites et moyennes entreprises (PME) :

- Le Programme de soutien au déploiement des autobus scolaires électriques restera disponible afin de les soutenir. Ce financement est prévu jusqu'en 2026.
- Aucun manque à gagner ni nouvelle formalité administrative ne leur sera imposé. De plus, leur compétitivité ne sera pas affectée, les subventions et les économies couvrant largement les coûts, peu importe la taille de l'entreprise.
- Leurs dépenses diminueront pour deux raisons liées à l'utilisation d'un autobus électrique : l'électricité coûte moins cher que le diesel pour parcourir une distance donnée et les coûts d'entretien sont aussi moins élevés.

Le total des coûts liés à la conformité de ces mesures réglementaires pour les entreprises est estimé à 537,4 M\$. En déduisant les économies d'énergie et d'entretien (312,7 M\$), de même que les contributions gouvernementales (537,4 M\$), une économie nette de 312,3 M\$ est attendue pour les entreprises. Ces nouvelles mesures réglementaires proposées représentent ainsi une économie nette annuelle de 31,2 M\$ pour les entreprises québécoises.

Les nouvelles exigences proposées relativement aux autobus scolaires électriques ont été conçues de manière à répondre à un besoin d'urgence climatique pour les générations futures, ainsi que pour préserver la santé des enfants qui sont les principaux occupants des autobus scolaires. Toutes ces exigences sont fondées sur une évaluation des coûts et des avantages. Elles sont conçues pour 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'allégement réglementaire et administratif.

1. DÉFINITION DU PROBLÈME

Le Règlement sur les véhicules routiers affectés au transport des élèves (chapitre T 12, r.17) (Règlement) est en vigueur depuis 1997. Il détermine les véhicules autorisés à être utilisés pour le transport des élèves et il 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.

Avec le lancement du Plan pour une économie verte 2030 (PEV 2030), le gouvernement réitère l'engagement du Québec de réduire de 37,5 % les émissions de gaz à effet de serre d'ici 2030, par rapport au niveau de 1990. Pourtant, de 1990 à 2018, les émissions de GES au Québec ont seulement diminué de 6 %. Dans la même période, les émissions de GES produites par le secteur des transports ont connu un accroissement de plus 33 %, hausse qui atteint 58,6 % pour le transport routier. Le secteur du transport était responsable, à lui seul, de près de 45 % des émissions de GES au Québec, dont près de 80 % proviennent du transport routier.

La Politique énergétique 2030 vise elle aussi à réduire la quantité de produits pétroliers consommés au Québec à hauteur de 40 %. L'électrification des transports représente ainsi une opportunité capitale pour le Québec de contribuer aux efforts de la lutte contre les changements climatiques, de tirer profit d'une production d'électricité propre et renouvelable, d'équilibrer la balance commerciale en s'émancipant progressivement de la dépendance au pétrole, tout en encourageant une filière québécoise en électrification des transports en plein essor. C'est dans cette optique que le gouvernement du Québec s'est engagé à accélérer l'électrification des autobus scolaires dans le cadre du Plan de mise en œuvre 2021-2026 (PMO 2026) du PEV 2030.

L'objectif du gouvernement du Québec est de réduire l'empreinte carbone provenant du transport des élèves au Québec en accélérant le déploiement d'autobus scolaires électriques. D'ici 2030, 65 % de l'ensemble des autobus scolaires en circulation sur le territoire devront être propulsés à l'électricité, conformément à la cible annoncée au PEV 2030.

Pourtant, en date du 31 janvier 2021, la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) confirmait que seulement 130 autobus scolaires électriques étaient immatriculés aux fins du transport scolaire. Ce nombre correspond à peine à 1 % du parc d'autobus scolaires en circulation, et ce, malgré la disponibilité du rabais à l'achat depuis près de cinq ans. En l'absence d'actions supplémentaires, il sera difficile d'atteindre les cibles gouvernementales en matière de réductions des

émissions de GES et d'électrification du parc d'autobus scolaire. Une approche réglementaire est privilégiée en s'appuyant conjointement sur la Loi sur les transports (RLRQ, chapitre T-12) ainsi que la Loi sur la qualité de l'environnement (RLRQ, chapitre Q-2).

2. PROPOSITION DU PROJET

Le Règlement modifiant le Règlement sur les véhicules routiers affectés au transport des élèves prévoit l'obligation d'utiliser un autobus entièrement mû à l'électricité pour le transport d'élèves effectué par ou pour un centre de services scolaire, une commission scolaire ou un établissement d'enseignement privé. Une exception est toutefois prévue pour les autobus dont l'année de modèle est antérieure à 2023 et qui étaient immatriculés au Québec à la date d'entrée en vigueur du règlement. Cette proposition apparaît nécessaire afin d'amener les transporteurs scolaires et les centres de services scolaires responsables du transport des élèves partout au Québec à acquérir uniquement des autobus scolaires entièrement mus à l'électricité, lorsqu'ils envisagent l'achat de véhicules neufs. Cette proposition permet aussi de circonscrire le parc d'autobus scolaire à combustion interne au Québec à la date d'entrée en vigueur du règlement. Elle vient ainsi limiter l'intégration d'autobus scolaire usagé à combustion interne qui proviendrait de l'extérieur et qui nuirait aux objectifs de la mesure. Cette disposition concerne uniquement le transport par autobus d'écoliers. Elle exclut, par le fait même, tout autre véhicule affecté au transport des élèves comme les autos de type berline, familiale ou fourgonnette ainsi que les autobus urbains utilisés pour le transport des élèves intégré aux services de transport en commun.

Le Règlement sur le transport des élèves issu de la Loi sur l'instruction publique (RLRQ, chapitre I-13.3, r. 12), en précisant les stipulations minimales d'un contrat de transport d'élèves, limite généralement la durée de vie utile des autobus scolaire à un maximum de 12 ans, selon l'année du véhicule. Sous réserve d'une certification mécanique délivrée par la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ), une exception permet d'utiliser un autobus scolaire une année supplémentaire, soit jusqu'à 13 ans. Par conséquent, en fonction du parc d'autobus scolaire actuel, le rythme de renouvellement annuel moyen nécessaire à l'atteinte de la cible gouvernementale serait de plus de 800 autobus. La totalité des acquisitions d'autobus scolaires neufs devra se faire par des modèles électriques, d'où l'importance de cette modification réglementaire.

De façon complémentaire, le Programme de soutien au déploiement des autobus scolaires électriques est également révisé afin de mieux appuyer les transporteurs scolaires dans leurs efforts d'électrification. Le coût d'acquisition d'un autobus

électrique demeure plus élevé que celui d'un modèle à combustion interne. Il s'agit d'ailleurs d'un frein important à la transition pour plusieurs transporteurs. Le nouveau programme permettra ainsi de couvrir le surcoût à l'achat d'un autobus électrique, tout en facilitant le déploiement des infrastructures de recharges nécessaires à la croissance du parc d'autobus scolaire électrique.

Le Ministère de l'Éducation (MEQ) prévoit également appuyer l'électrification du transport scolaire par le biais d'une nouvelle mesure de soutien à l'exploitation.

La cohérence et la complémentarité de ces mesures devraient permettre d'accélérer l'électrification du parc d'autobus scolaire au Québec, tout en atténuant le risque pour les transporteurs.

3. ANALYSE DES OPTIONS NON RÉGLEMENTAIRES

L'intervention publique, basée strictement sur l'incitatif financier afin d'encourager l'électrification du parc d'autobus scolaire au Québec, n'apparaît pas suffisante. Les résultats mitigés des cinq dernières années témoignent des limites de cette intervention. Sans obligation réglementaire, plusieurs transporteurs risqueraient de poursuivre le renouvellement de leur parc par l'entremise de modèles au diesel. Étant donné que la durée de vie utile des autobus scolaire est, typiquement de plus de 10 ans, le rythme de l'électrification du parc d'autobus scolaire en serait ainsi ralenti et les cibles prévues au PEV pourraient ne pas être atteintes.

La voie réglementaire apparaît comme la solution la mieux adaptée aux enjeux de l'électrification accélérée du parc d'autobus scolaire québécois, tout en considérant le maintien et la bonification de l'incitatif financier à l'acquisition de véhicules électriques.

4. ÉVALUATION DES IMPACTS

4.1. Description des secteurs touchés

Cette modification réglementaire affecte les transporteurs scolaires et les organismes scolaires (centres de services scolaires, commissions scolaires et établissements d'enseignement privés) qui interviennent directement dans le transport des élèves, tant dans le réseau scolaire publique que pour les établissements d'enseignement privés.

Le secteur du transport scolaire au Québec est composé essentiellement de petites et moyennes entreprises qui emploient plus 21 000 personnes. Les 574 transporteurs scolaires déplacent plus de 530 000 élèves, deux fois par jour, 180 jours par année, partout sur le territoire. Le parc d'autobus scolaire au Québec est composé de près de 10 650 véhicules qui parcourent ensemble près d'un million de kilomètres par jour pendant l'année scolaire.

Tableau 1 - Profil des transporteurs scolaires au Québec¹

Nombre de transporteurs scolaires	Nombre d'autobus scolaires en circulation au Québec	Nombre de salariés du secteur du transport scolaire
574	10 650	21 000

Sources : (1) Données approximatives fournies par la Fédération des transporteurs par autobus.

4.2. Coûts pour les entreprises

L'électrification des autobus scolaires nécessite certaines dépenses pour les exploitants. Ces dépenses seront compensées par les subventions offertes dans le cadre du Programme de soutien au déploiement des autobus scolaires au Québec, ainsi que quelques économies liées à l'utilisation d'un véhicule électrique.

Au niveau des dépenses, il y a principalement le surcoût associé à l'achat des autobus électriques. Il y a également les coûts associés à l'implantation de l'infrastructure de recharge. À cela peut s'ajouter quelques coûts pour la formation du personnel ainsi que d'autres liés à du matériel servant à la gestion de la puissance d'électricité.

TABLEAU 1

Coûts directs liés à la conformité aux règles
(en millions de dollars)

	Période d'implantation	Coûts par année
Dépenses en capital (Subvention pour l'autobus + Infrastructure de recharge)	460,7	46,1
Coûts de location d'équipement	0	10
Coûts d'entretien et de mise à jour des équipements	0	0
Dépenses en ressources humaines (formation des employés)	76,7	7,7
Coûts pour les ressources spécifiques (ex. : trousse, outils, publicité, etc.)	0	0
Autres coûts directs liés à la conformité	0	0
TOTAL DES COÛTS DIRECTS LIÉS À LA CONFORMITÉ AUX RÈGLES	537,4	53,7

TABLEAU 2

Coûts liés aux formalités administratives
(en millions de dollars)

	Période d'implantation	Coûts par année (récurrents) ⁽¹⁾
Coûts de production, de gestion et de transmission des rapports, des enregistrements, des registres et des formulaires d'autorisation	0	0
Dépenses en ressources externes (ex. : consultants)	0	0
Autres coûts liés aux formalités administratives	0	0
TOTAL DES COÛTS LIÉS AUX FORMALITÉS ADMINISTRATIVES	0	0

TABLEAU 3

Manques à gagner

(en millions de dollars)

	Période d'implantation	Coûts par année
Diminution du chiffre d'affaires	0	0
Autres types de manques à gagner	0	0
TOTAL DES MANQUES À GAGNER	0	0

TABLEAU 4

Synthèse des coûts pour les entreprises (*obligatoire)

(en millions de dollars)

	Période d'implantation	Coûts par année
Coûts directs liés à la conformité aux règles	537,4	53,7
Coûts liés aux formalités administratives	0	0
Manques à gagner	0	0
TOTAL DES ÉCONOMIES POUR LES ENTREPRISES	537,4	53,7

4.3. Économies pour les entreprises

Les revenus pour les exploitants prévus afin de compenser les dépenses que ceux-ci encourront seront principalement sous forme de subventions du Programme de soutien au déploiement des autobus scolaires électriques au Québec. Une mesure additionnelle du MEQ sera également disponible afin de soutenir financièrement l'exploitation des autobus électriques.

Pour les infrastructures de recharge, il est prévu de subventionner non seulement la borne en question, mais également son installation. Le type d'infrastructure subventionné pourra varier en fonction des besoins du parc d'autobus électriques des transporteurs scolaires.

Le PMO 2021-2026 du PEV prévoit le financement jusqu'en 2026.

Le ministère de l'Éducation (MEQ) transformera sa subvention pour la compensation du carburant diesel en une subvention pour soutenir l'exploitation d'autobus électriques.

Finalement, toujours au niveau des économies, il est prévu que l'exploitant verra ses dépenses diminuer pour deux raisons liées à l'utilisation d'un autobus électrique. La première étant que l'électricité coûte moins cher que le diesel pour parcourir une distance donnée avec un autobus. Deuxièmement, les coûts d'entretien des autobus électriques sont aussi moins élevés.

TABLEAU 5

Économies, revenus supplémentaires pour les entreprises et participation du gouvernement (*obligatoire)

(en millions de dollars)

	Période d'implantation	Économies, revenus supplémentaires pour les entreprises et participation du gouvernement pour atténuer le coût du projet par année (récurrents) ⁽¹⁾
Économies liées à la conformité aux règles	0	0
Économies liées à l'achat d'équipements moins coûteux qu'à l'habituel (économie d'énergie, soit l'électricité au lieu du diesel + économies sur l'entretien)	312,7	31,3
Réduction d'autres coûts liés aux formalités administratives	0	0
Revenus supplémentaires à la suite de l'augmentation des tarifs payables aux entreprises	0	0
Contribution gouvernementale sous différentes formes (subvention pour l'autobus + subvention pour la borne de recharge + aide pour adaptation aux exploitants du MÉQ)	537,4	53,7
TOTAL EFFETS FAVORABLES AU PROJET (DES ÉCONOMIES POUR LES ENTREPRISES, REVENUS SUPPLÉMENTAIRES ET CONTRIBUTION DU GOUVERNEMENT POUR ATTÉNUER LE COÛT DU PROJET)	850,1	85

4.4. Synthèse des coûts et des économies

TABLEAU 6

Synthèse des coûts et des économies (*obligatoire)

(en millions de dollars)

	Période d'implantation	Coûts, économies, revenus supplémentaires pour les entreprises et participation du gouvernement pour atténuer le coût du projet par année
Total des coûts pour les entreprises	537,4	53,7
Revenu supplémentaire pour les entreprises	0	0
Participation du gouvernement pour atténuer le coût du projet		
Total des économies pour les entreprises	-850,1	-85
ÉCONOMIES NETTES POUR LES ENTREPRISES	312,3	31,2

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

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

Au niveau des coûts pour les exploitants, voici les montants utilisés pour les calculs :

- Surcoût à l'achat d'un autobus électrique par rapport à un autobus fonctionnant au diesel : 150 000 \$ par autobus pour la première année (2021). Ce montant est diminué de 25 000 \$ par année, pour atteindre 0 \$ en 2027, année à partir de laquelle il est prévu qu'un autobus scolaire électrique sera vendu au même coût qu'un équivalent au diesel.
- Installation des bornes de recharge : 20 000 \$ par borne par autobus. Ce montant représente une moyenne pour l'installation typique auquel un montant a été ajouté puisque certains exploitants auront des frais supplémentaires liés à l'augmentation du panneau électrique de leur garage ou à l'achat et l'installation d'équipements afin de gérer la demande de pointe d'électricité.

En ce qui concerne les économies, voici les montants utilisés :

- Remboursement du surcoût du véhicule au même niveau que celui estimé pour les coûts (ci-dessus).
- Remboursement de la borne au même montant que celui estimé pour les coûts (ci-dessus).
- Subvention du MEQ pour le soutien à l'exploitation : 2 086 \$ par autobus par année.
- Économie liée à l'utilisation de l'électricité en remplacement du diesel : 6 228 \$ par année par autobus.
- Économie liée à l'entretien : 2 280 \$ par année par autobus.

4.6. Consultation des parties prenantes sur les hypothèses de calcul des coûts et d'économies

Pour ce projet de règlement, les ministères et organismes suivants ont été consultés :

- Ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques;
- Ministère de l'Éducation;
- Ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles;
- Ministère de l'Économie et de l'Innovation.

Les coûts avancés à la présente analyse ont été fournis par les fabricants concernés, les centres de services scolaires ainsi que les ministères et organismes œuvrant dans ce dossier.

4.7 Autres avantages, bénéfices et inconvénients de la solution projetée

La réglementation proposée présente plusieurs avantages :

- Réduire les émissions de gaz à effet de serre afin de répondre aux engagements pris par le gouvernement du Québec en matière de lutte contre les changements climatiques.
- Encourager le développement de la filière économique de la fabrication de véhicules électriques au Québec.
- Contribuer à améliorer la qualité de l'air dans les villes et diminuer le bruit lié aux autobus scolaires ayant une motorisation diesel ou à essence.

Les exploitants d'autobus scolaires seront amenés à revoir leur façon de faire et à planifier l'installation de leurs infrastructures de recharges. Les centres de services

scolaires pourraient eux aussi être amenés à se réorganiser et repenser certains parcours afin de tenir compte de leurs réalités territoriales et de l'autonomie des autobus électriques. Le surcoût à l'achat d'un autobus électrique n'aura pas à être assumé par les transporteurs. Le rabais à l'achat disponible par l'entremise du Programme de soutien au déploiement des autobus scolaires électriques peut être directement versé au fabricant. Les exploitants devront seulement avancer des sommes supplémentaires en ce qui concerne l'installation des bornes de recharges, avant que ces dépenses ne leur soient remboursées. Le nouveau Programme de soutien au déploiement des autobus scolaires du MTQ, ainsi que la mesure de soutien à l'exploitation du MEQ viendront pallier ces inconvénients.

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

Aucun impact sur l'emploi dans la filière des exploitants d'autobus scolaires n'est anticipé. Les autobus ne faisant que changer de type de motorisation, le nombre de chauffeurs restera le même. Au niveau des mécaniciens, certes les autobus électriques nécessiteront moins d'entretien, mais cela n'aura d'impact que sur la réparation, pas sur les inspections. La réduction des heures de travail qui en résulterait pourrait être en partie remplacée par du temps de formation notamment nécessaire aux manipulations sécuritaires et techniques des véhicules lourds à motorisation électrique.

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

✓	Appréciation ⁽¹⁾	Nombre d'emplois touchés
Impact favorable sur l'emploi (création nette globale d'emplois au cours des 3 à 5 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 3 à 5 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 dans le domaine couvrant ce projet de règlement, soit celui des transporteurs scolaires.

La filière de la fabrication des véhicules électriques au Québec, tant au niveau du manufacturier que des fournisseurs de composants, pourrait voir un impact favorable important en lien avec ce règlement.

6. PETITES ET MOYENNES ENTREPRISES (PME)

Puisque la modification réglementaire proposée n'impose aucun manque à gagner et aucune formalité administrative aux exploitants d'autobus scolaires électriques, 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 exploitants d'autobus scolaires électriques ne sera pas affectée. Les subventions et les économies couvrent largement les coûts, peu importe la taille de l'entreprise.

Au niveau des fabricants, le règlement favorisera les entreprises québécoises qui ont développé une certaine expertise dans la fabrication des autobus scolaires électriques. L'accroissement du volume de production leur permettra de réduire les coûts de fabrication et ainsi d'accroître leur compétitivité tant sur le marché domestique que sur les marchés extérieurs.

Pour l'ensemble de la société, l'utilisation d'une source d'énergie produite au Québec (électricité) plutôt qu'importée (diesel) contribuera à améliorer la balance commerciale de la province et ainsi d'augmenter la richesse collective.

Aucun précédent n'a été répertorié. 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. Aucune juridiction ne semble être encore intervenue par règlement en vue d'accélérer l'électrification des autobus scolaires en Amérique du Nord.

8. COOPÉRATION ET HARMONISATION RÉGLEMENTAIRES

La présente modification réglementaire concerne le transport des élèves sur le territoire québécois qui est organisé par le centre de services scolaire (CSS) ou la commission scolaire anglophone ou à statut particulier (CS). Le projet de règlement concerne ainsi l'organisation et la gestion interne du Québec. Il n'y a pas lieu de mettre en place de mesure additionnelle en termes d'harmonisation et de coopération réglementaire.

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 ne créer aucun manque à gagner pour les exploitants, incluant les PME. Les parties prenantes ont été consultées dans l'élaboration des mesures proposées.

Les nouvelles exigences proposées relativement aux autobus scolaires électriques ont été conçues de manière à répondre à un besoin d'urgence climatique pour les générations futures, tel que défini dans le PÉV ainsi que pour préserver la santé des enfants qui sont les principaux occupants des autobus scolaires. Toutes ces exigences sont fondées sur une évaluation des coûts et des avantages. Elles sont conçues pour 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'allégement réglementaire et administratif. Les coûts avancés à la présente analyse ont été fournis par les fabricants concernés, les centres de services scolaires ainsi que les ministères et organismes œuvrant dans ce dossier.

10. CONCLUSION

Pendant la période scolaire, chaque jour, ce sont plusieurs milliers d'autobus scolaires qui sillonnent les routes du Québec. Ils parcourent près d'un million de kilomètres annuellement pour transporter plus d'un demi-million d'élèves pour 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 dans l'avenir et la province est actuellement un chef de file en la matière.

11. MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

Le Programme de soutien au déploiement des autobus scolaires électriques sera disponible pour les transporteurs scolaires afin de les soutenir dans l'électrification de leur parc d'autobus scolaires. En 2021-2022, le MEQ offrira également une mesure d'aide complémentaire afin de soutenir l'exploitation des autobus électriques.

12. PERSONNE(S)-RESSOURCE(S)

Direction du développement durable et des mobilités innovantes
Direction générale de la politique de mobilité durable et de l'électrification
Ministère des Transports
700, boulevard René-Lévesque Est, 19^e étage
Québec (Québec) G1R 5H1

Jarick Charbonneau, conseiller en électrification des transports
Courriel : Jarick.charbonneau@transports.gouv.qc.ca

Dominique Lizotte, coordonnatrice en électrification des transports
Téléphone : 418 646-0700, poste 22050
Courriel : Dominique.lizotte@transports.gouv.qc.ca

13. LES ÉLÉMENTS DE VÉRIFICATION CONCERNANT LA CONFORMITÉ DE L'ANALYSE D'IMPACT RÉGLEMENTAIRE

1	Responsable de la conformité des AIR	Oui	Non
	Est-ce que l'AIR a été soumise au responsable de la conformité des AIR de votre ministère ou organisme?	☒	☐
2	Sommaire exécutif	Oui	Non
	Est-ce que le sommaire exécutif comprend la définition du problème, la proposition du projet, les impacts, les exigences spécifiques ainsi que la justification de l'intervention?	☒	☐
	Est-ce que les coûts globaux et les économies globales sont indiqués au sommaire exécutif?	☒	☐
3	Définition du problème	Oui	Non
	Est-ce que la définition du problème comprend la présentation de la nature du problème, le contexte, les causes et la justification de la nécessité de l'intervention de l'État ?	☒	☐
4	Proposition du projet	Oui	Non
	Est-ce que la proposition du projet indique en quoi la solution projetée est en lien avec la problématique?	☒	☐
5	Analyse des options non réglementaires	Oui	Non
	Est-ce que les solutions non législatives ou réglementaires ont été considérées ou est-ce qu'une justification est présentée pour expliquer les raisons du rejet des options non réglementaires ?	☒	☐
6	Évaluations des impacts		
6.1	Description des secteurs touchés	Oui	Non
	Est-ce que les secteurs touchés ont été décrits (le nombre d'entreprises, nombre d'employés, le chiffre d'affaires)?	☒	☐
6.2	Coûts pour les entreprises		
6.2.1	Coûts directs liés à la conformité aux règles	Oui	Non
	Est-ce que les coûts ¹ directs liés à la conformité aux règles ont été quantifiés en \$?	☒	☐
6.2.2	Coûts liés aux formalités administratives	Oui	Non
	Est-ce que les coûts ² liés aux formalités administratives ont été quantifiés en \$?	☒	☐
6.2.3	Manques à gagner	Oui	Non
	Est-ce que les coûts ² associés aux manques à gagner ont été quantifiés en \$?	☒	☐
6.2.4	Synthèse des coûts pour les entreprises (obligatoire)	Oui	Non
	Est-ce que le tableau synthèse des coûts ² pour les entreprises (obligatoire) a été réalisé et incorporé à l'AIR en \$?	☒	☐
6.3	Économies pour les entreprises (obligatoire)	Oui	Non
	Est-ce que le tableau sur les économies ² pour les entreprises (obligatoire) a été réalisé et incorporé à l'AIR en \$?	☒	☐
6.4	Synthèse des coûts et des économies (obligatoire)	Oui	Non
	Est-ce que le tableau synthèse sur les coûts et les économies pour les entreprises (obligatoire) a été réalisé et incorporé à l'AIR?	☒	☐
6.5	Hypothèses utilisées pour l'estimation des coûts et des économies	Oui	Non
	Est-ce que l'analyse présente les hypothèses utilisées afin d'estimer les coûts et les économies pour les entreprises?	☒	☐
6.6	Élimination des termes imprécis dans les sections portant sur les coûts et les économies	Oui	Non

	Est-ce que les termes imprécis tels que « impossible à calculer, coût faible, impact négligeable » dans cette section portant sur les coûts et les économies pour les entreprises ont été éliminés?	☒	☐
6.7	Consultation des parties prenantes sur les hypothèses de calcul de coûts et d'économies dans le cas du projet de loi ou du projet de règlement	Oui	Non
	Est-ce que le processus de consultation pour les hypothèses de calcul de coûts et d'économies a été prévu?	☒	☐
	Au préalable : ☒ (cocher) Durant la période de publication préalable du projet de règlement à la <i>Gazette officielle du Québec</i> ou lors la présentation du projet de loi à l'Assemblée nationale ☐ (cocher)		
6.8	Autres avantages, bénéfices et inconvénients de la solution projetée	Oui	Non
	Est-ce que l'AIR fait état des autres avantages, bénéfices et inconvénients de la solution projetée pour l'ensemble de la société (entreprises, citoyens, gouvernement, etc.)?	☒	☐
7	Appréciation de l'impact anticipé sur l'emploi	Oui	Non
	Est-ce que la grille d'appréciation de l'impact sur l'emploi a été insérée à l'AIR?	☒	☐
	Est-ce que l'effet anticipé sur l'emploi a été quantifié et la case correspondante à la grille d'appréciation de l'impact sur l'emploi cochée?	☒	☐
8	Petites et moyennes entreprises (PME)	Oui	Non
	Est-ce que les règles ont été modulées pour tenir compte de la taille des entreprises ou dans le cas contraire est-ce que l'absence de dispositions spécifiques aux PME a été justifiée?	☒	☐
9	Compétitivité des entreprises	Oui	Non
	Est-ce qu'une analyse comparative des règles avec des principaux partenaires commerciaux du Québec a été réalisée?	☒	☐
10	Coopération et harmonisation réglementaires	Oui	Non
	Est-ce que des mesures ont été prises afin d'harmoniser les règles entre le Québec et l'Ontario lorsqu'applicable et, le cas échéant, avec les autres partenaires commerciaux ou est-ce que l'absence de dispositions particulières en ce qui concerne la coopération et l'harmonisation réglementaire a été justifiée?	☒	☐
11	Fondements et principes de bonne réglementation	Oui	Non
	Est-ce que l'analyse fait ressortir dans quelle mesure les règles ont été formulées en respectant les principes de bonne réglementation et les fondements de la Politique gouvernementale sur l'allègement réglementaire et administratif – Pour une réglementation intelligente?	☒	☐
12	Mesures d'accompagnement	Oui	Non
	Est-ce que les mesures d'accompagnement qui aideront les entreprises à se conformer aux nouvelles règles ont été décrites ou est-ce qu'il est indiqué clairement qu'il n'y a pas de mesures d'accompagnement prévues?	☒	☐