

**DE :** Monsieur François Bonnardel  
Ministre des Transports

Le 9 juin 2020

---

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

---

**PARTIE ACCESSIBLE AU PUBLIC**

---

## **1- Contexte**

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

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

### **1.1. Inscriptions et couleurs permises sur les autobus scolaires**

Les articles 11, 30 et 31 du Règlement prescrivent les couleurs et les inscriptions obligatoires ou autorisées sur les autobus scolaires. Actuellement, le mot « Écoliers » doit obligatoirement être peint ou autrement indiqué en noir sur fond jaune au-dessus du pare-brise et de la fenêtre arrière de l'autobus d'écoliers. Le Règlement précise également la liste des autres inscriptions autorisées sur la carrosserie d'un autobus d'écoliers. La couleur de la carrosserie d'un autobus d'écoliers doit quant à elle être jaune de chrome, mis à part certains éléments devant être noirs ou gris foncé (inscriptions, pare-chocs, lisses de protection, châssis, contour des feux alternatifs et intermittents, capot).

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

Outre l'utilisation des services de transport en commun ou le covoiturage par les parents et professeurs, les commissions scolaires et les établissements d'enseignement disposent actuellement des options suivantes lorsqu'ils organisent le transport des élèves à l'occasion d'une activité parascolaire :

- Contracter avec l'un de leurs transporteurs scolaires. 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 « nolisé ». Le type d'autobus utilisé sera celui 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 la commission scolaire ou l'établissement d'enseignement. Le personnel conducteur doit alors être titulaire du permis de conduire approprié (classe 4B ou classe 2) et du certificat de compétence pour la conduite d'autobus scolaires.

## 1.3. Transport des élèves par les organismes publics de transport en commun

Au Québec, le transport scolaire est généralement effectué par des transporteurs privés exploitant des autobus et minibus scolaires, en exécution de contrats de transport exclusif avec les commissions scolaires et les établissements d'enseignement privé. Parallèlement, depuis plus de trente ans, plusieurs de ces institutions concluent également des ententes avec les organismes publics de transport en commun (OTC) qui desservent leur territoire, pour le transport d'élèves à l'entrée et à la sortie des classes. Cette offre de service organisée par les OTC et effectuée à l'aide d'autobus urbains est bien établie sur le territoire québécois et vise actuellement environ 7 % de la clientèle scolaire de niveau secondaire.

À cet effet, le Règlement sur le transport des élèves (chapitre I-13.3 r.12), pris en vertu de la Loi sur l'instruction publique (chapitre I-13.3), prévoit d'ailleurs qu'une commission scolaire ou un établissement d'enseignement qui souhaite organiser le transport de ses élèves doit offrir en priorité au Réseau de transport métropolitain ou à une société de transport en commun dont le territoire recoupe le sien la possibilité d'assurer le service de transport de ses élèves ou d'une partie d'entre eux.

Par ailleurs, les recommandations du Tome II du rapport du Vérificateur général du Québec à l'Assemblée nationale pour l'année 2010-2011 (chapitre 4 — transport scolaire), favorisent une utilisation optimale des services de transport en commun pour le transport des élèves dont l'établissement scolaire est situé sur le territoire d'un OTC.

## 1.4. Dispositions pénales

L'article 1 du Règlement prévoit que, sauf exception, le transport des élèves doit être effectué à l'aide d'autobus d'écoliers ou de berlines scolaires. Une personne contrevient

donc à l'article 1 si elle fait défaut d'utiliser un tel véhicule à l'occasion d'un transport d'élèves visé. C'est l'article 50 du Règlement qui prévoit notamment envers qui doit être dirigée une poursuite pénale intentée en vertu de l'article 1, soit le propriétaire de l'autobus.

#### 1.5. Transport des étudiants des centres de formation professionnelle

Selon une interprétation stricte, le transport des élèves d'un centre de formation professionnelle affilié à une commission scolaire, au sens de la Loi sur l'instruction publique (chapitre I-13.3), peut être considéré comme assujéti au Règlement. Ainsi, le transport offert par un tel centre, à l'occasion d'une activité éducative, doit être effectué à bord d'autobus ou de minibus d'écoliers.

#### 1.6. Lampe stroboscopique blanche sur le toit d'un autobus scolaire

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 des juridictions canadiennes, prévoit les modalités d'installation et de fabrication de lampes stroboscopiques blanches sur le toit des autobus scolaires, comme équipement facultatif. Le Groupe CSA élabore des normes selon un processus consensuel approuvé par le Conseil canadien des normes (société d'État fédérale relevant du parlement du Canada). Ce processus rassemble des volontaires représentant différents intérêts et points de vue dans le but d'atteindre un consensus et d'élaborer une norme.

À la demande des autorités du ministère des Transports, une étude en laboratoire a été menée par l'Université Laval en 2009 et 2010 afin d'évaluer la visibilité d'un stroboscope blanc dans le brouillard. À la suite des résultats de cette étude, le Règlement sur l'ajout et l'utilisation de lampes stroboscopiques sur les véhicules routiers affectés au transport des écoliers (chapitre T-12, r. 0.01) a été en vigueur du 21 novembre 2012 au 22 juin 2016 afin de tester le stroboscope en situation réelle dans les secteurs des municipalités régionales de comté de La Côte-de-Beaupré et de Charlevoix.

## **2- Raison d'être de l'intervention**

### 2.1 Inscriptions et couleurs permises sur les autobus scolaires

Les autobus scolaires électriques sont désormais de plus en plus présents sur nos routes, principalement en raison du Programme de soutien au déploiement des autobus scolaires électriques au Québec, qui découle du Plan d'action en électrification des transports 2015-2020 et offre des aides financières pour soutenir les transporteurs scolaires dans le processus d'électrification de leur parc de véhicules. Le programme est entré en vigueur le 27 janvier 2016 et a fait l'objet d'une annonce publique le 4 mars 2016.

Actuellement, le Règlement n'autorise pas l'affichage d'éléments distinctifs sur les autobus scolaires électriques par rapport aux autobus scolaires dotés d'un moteur à

combustion interne (exemple : essence, diesel, etc.). Ainsi, en l'absence d'intervention gouvernementale, les premiers intervenants peuvent difficilement reconnaître les autobus scolaires électriques en cas d'accident, ce qui est problématique puisque des précautions particulières doivent être prises, particulièrement en cas d'incendie.

Parallèlement, les coordonnées des transporteurs scolaires ne font pas partie des inscriptions autorisées sur la carrosserie des autobus d'écoliers. Il existe toutefois un consensus chez les différents intervenants en transport scolaire à l'effet que ces informations sont pertinentes, voire importantes.

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

En raison de contraintes budgétaires ou de considération 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 présentent 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 d'alternatives sécuritaires et économiques pour effectuer le transport de leurs élèves dans le cadre de certaines activités parascolaires. Or, une modification réglementaire est nécessaire pour ce faire.

Parmi ces alternatives, la fourgonnette de 12 à 15 passagers, se définissant comme un autobus, ne répond pas aux exigences du Règlement et ne peut donc être utilisée pour le transport d'élèves par le personnel d'une commission scolaire ou d'un établissement d'enseignement à l'occasion d'activités parascolaires. Notamment, ce type de véhicule ne comporte pas de panneau d'arrêt escamotable et de feux rouges intermittents. Or, au cours des dernières années, Transports Canada a mandaté le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM) pour évaluer la sécurité de ces fourgonnettes et se pencher sur la réglementation régissant leur utilisation dans les provinces et territoires, surtout dans un contexte scolaire. Le rapport du CCATM a été publié en janvier 2013. Il conclut que ces véhicules, alors désigné comme « fourgonnettes 15 passagers », adéquatement entretenues et munies d'un système électronique de contrôle de stabilité (exigé sur ce type de véhicule depuis 2011 par Transports Canada), ne sont pas moins sécuritaires que les autres types de minibus lorsque le transport n'implique pas la montée et la descente des élèves en bordure de route.

Parallèlement, en 2015, Transports Canada a également créé une nouvelle catégorie de véhicules, les autobus multifonctions pour activités scolaires (AMAS). Ils sont définis au Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles (C.R.C., chapitre 1038) et portent l'étiquette de conformité aux normes de sécurité des véhicules automobiles du Canada (NSVAC). Il s'agit d'autobus conçus pour faire monter et déposer des élèves dans des circonstances où le contrôle de la circulation n'est pas nécessaire. Ces autobus sont assujettis aux mêmes règles de fabrication que les autobus scolaires par Transports Canada, notamment en ce qui a trait à leur intégrité structurale, mais ne sont pas munis d'équipements de contrôle de la circulation tels qu'un panneau d'arrêt escamotable et de feux rouges intermittents. Ils peuvent également être d'une autre couleur que jaune de chrome. Au Québec, ces autobus ne sont actuellement pas autorisés pour le transport d'élèves effectué lors d'activités parascolaires.

### 2.3 Transport des élèves par les organismes publics de transport en commun

La problématique actuelle réside dans l'interprétation de l'article 1 du Règlement. Cette disposition prévoit que le transport des élèves doit être effectué à l'aide d'autobus d'écoliers ou de berlines scolaires, lesquels doivent respecter les exigences prévues au Règlement. Or, une exception est prévue lorsqu'un organisme public de transport en commun (OTC) « intègre » le transport des élèves à son service de transport en commun. Il n'est alors pas soumis à cette exigence et peut utiliser ses autobus urbains réguliers pour effectuer le transport d'élèves. La réglementation ne prévoit toutefois pas de définition précise des termes « transport intégré au service de transport en commun » utilisés au Règlement. Une confusion règne actuellement quant à l'interprétation de ces termes. Une clarification est devenue requise afin de confirmer la légitimité des façons de faire des OTC dans leur desserte de la clientèle scolaire, tout en établissant des balises assurant que tout parcours effectué à l'aide d'un autobus urbain demeure de nature collective.

### 2.4 Dispositions pénales

C'est l'article 50 du Règlement qui prévoit notamment envers qui doit être dirigée une poursuite pénale intentée en vertu de l'article 1, soit lorsqu'il y a défaut d'utiliser un autobus d'écoliers pour le transport d'élèves lorsque requis. Or, cet article stipule que les poursuites pénales sont possibles seulement à l'encontre d'un propriétaire qui utilise un autobus d'écoliers en contravention à l'article 1. Il existe donc une incohérence dans le libellé de l'article 50 quant à son application à l'article 1.

### 2.5 Transport des étudiants des centres de formation professionnelle

Les règles applicables au transport des élèves devraient s'adresser uniquement aux élèves de niveau primaire et secondaire. Il s'agit d'une clarification à apporter au Règlement. En effet, l'assujettissement aux règles du transport scolaire représente un fardeau administratif et financier pour les commissions scolaires chapeautant les centres de formation professionnelle, lorsqu'elles organisent le transport d'étudiants pour des activités éducatives. Or, tout comme les étudiants des cégeps, les étudiants sont tous âgés de 16 ans et plus et ne requièrent pas le même type d'encadrement que les élèves de niveau primaire et secondaire.

### 2.6 Lampe stroboscopique blanche sur le toit d'un autobus scolaire

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 par la définition d'« équipement de sécurité » prévue à cet article. À la suite des tests effectués sous la supervision du Ministère, il est recommandé que l'ajout et l'utilisation de lampes stroboscopiques blanches sur les autobus scolaires soient autorisés de manière permanente au Règlement afin d'augmenter la visibilité de ces véhicules dans les secteurs affectés par des périodes de brouillard dense.

### **3- Objectifs poursuivis**

#### **3.1 Inscriptions et couleurs permises sur les autobus scolaires**

L'objectif principal poursuivi est de permettre aux premiers intervenants de reconnaître aisément les autobus scolaires mus à l'électricité en cas d'accident, considérant que des précautions particulières doivent être prises, particulièrement en cas d'incendie.

Accessoirement, un autre objectif est de permettre à la population de reconnaître les autobus scolaires électriques, considérant que la promotion de l'électrification des transports auprès de celle-ci est une priorité gouvernementale et que des fonds publics y sont investis.

Puisque les automobilistes sont assujettis à des règles de circulation routière en lien avec les autobus scolaires, il importe toutefois de préserver l'image uniforme de ces véhicules en limitant à l'essentiel les couleurs autorisées sur leur carrosserie et au niveau des garnitures.

#### **3.2 Véhicules autorisés pour le transport lors d'activités parascolaires**

L'objectif principal poursuivi est d'offrir des alternatives économiques et sécuritaires à la location d'autobus et de minibus scolaires (avec ou sans chauffeur), afin d'offrir plus de souplesse aux établissements d'enseignement dans l'organisation d'activités parascolaires nécessitant un transport.

Un autre objectif est d'offrir une réglementation conséquente avec les conclusions du rapport du CCATM, qui juge les fourgonnettes (autobus) de 15 passagers sécuritaires, surtout en regard de 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.

#### **3.3 Transport des élèves par les organismes publics de transport en commun**

L'objectif principal poursuivi est de clarifier la réglementation actuelle afin de limiter les possibilités d'interprétations multiples et divergentes.

Le maintien de la desserte de la clientèle étudiante de niveau secondaire par les OTC est également un objectif visé, car cela implique le maintien d'une économie annuelle significative pour le gouvernement du Québec, laquelle est confirmée par une analyse réalisée conjointement entre le ministère des Transports et le ministère de l'Éducation et de l'Enseignement supérieur.

Enfin, la sécurité des élèves transportés demeure une condition essentielle à l'atteinte des objectifs poursuivis.

### 3.4 Dispositions pénales

L'objectif poursuivi est de régler une problématique relative à l'applicabilité du Règlement.

### 3.5 Exclusion du transport des étudiants des centres de formation professionnelle

L'objectif poursuivi est d'alléger le fardeau financier des centres de formation professionnelle en leur offrant plus de flexibilité dans l'organisation du transport des étudiants dans le cadre d'activités éducatives.

### 3.6 Autorisation de l'ajout et de l'utilisation d'une lampe stroboscopique blanche sur le toit d'un autobus scolaire

L'objectif poursuivi est d'offrir une visibilité accrue de l'autobus scolaire qui effectue un trajet impliquant la montée et la descente d'élèves dans un secteur affecté par un brouillard dense.

Un autre objectif poursuivi est d'harmoniser le Règlement avec la norme CSA D250-16 intitulée « Autobus scolaires » qui prévoit l'installation et la fabrication de lampes stroboscopiques blanches destinées aux autobus scolaires.

## 4- **Proposition**

Il est proposé d'adopter le Règlement modifiant le Règlement sur les véhicules routiers affectés au transport des élèves, lequel concerne six volets distincts :

### 4.1 Inscriptions et couleurs permises sur les autobus scolaires

Il est proposé que les éléments suivants soient obligatoires ou autorisés sur les parois extérieures des autobus scolaires :

- Pare-chocs (obligatoire) et jantes de couleur bleu pour les autobus électriques;
- Pictogrammes ou mentions indiquant qu'il est entièrement mû à l'électricité ainsi qu'une indication de l'endroit où peut être désactivée la haute tension à partir de l'extérieur de l'autobus d'écoliers (obligatoire);
- Le mot « Écoliers » exigé au premier alinéa de l'article 30 apparaissant sur une enseigne électrique à lumière DEL, sur fond noir, d'une couleur contrastante assurant leur lisibilité;
- Pictogrammes ou mentions indiquant qu'il est fabriqué au Québec, le cas échéant;
- Nom et coordonnées du transporteur scolaire exploitant l'autobus.

## 4.2 Véhicules autorisés pour le transport lors d'activités parascolaires

Il est proposé d'autoriser les commissions scolaires et les établissements d'enseignement à utiliser un autobus de 12 à 15 passagers respectant les conditions cumulatives suivantes pour le transport d'élèves dans le cadre d'activités sportives, éducatives ou culturelles (parascolaires) :

- La commercialisation du modèle date de 2017 ou d'après;
- La commercialisation du modèle date de 10 ans ou moins;
- Le poids nominal brut est d'au plus 4,536 kg;
- Il satisfait aux exigences de la Loi sur la sécurité automobile (L.C. 1993, c. 16) et porte la marque nationale de sécurité « autobus » de Transports Canada;
- Il est muni d'un système de contrôle de la pression des pneus en bon état de fonctionnement;
- Il est muni de pneus conçus spécifiquement pour la conduite hivernale du 15 octobre au 1<sup>er</sup> mai.

Il est également proposé d'autoriser l'utilisation des autobus multifonctions pour activités scolaires (AMAS), tels que définis au Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles (C.R.C., chapitre 1038), à des fins de transport parascolaire. Ils devront porter l'étiquette de conformité aux normes de sécurité des véhicules automobiles du Canada (NSVAC) pour le type de véhicule MFSAB/AMAS.

Quant au conducteur, membre du personnel d'une commission scolaire ou d'un établissement d'enseignement privé, il devrait respecter la condition suivante pour la conduite d'un autobus de 12 à 15 passagers ou d'un AMAS :

- Posséder un dossier de conduite comportant un maximum de trois points d'inaptitude. Une vérification initiale serait effectuée par l'employeur, puis le conducteur serait soumis à une obligation de divulgation en cas de changement.

En vertu des règles applicables à cette catégorie d'autobus au Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles (C.R.C., chapitre 1038), les autobus de 12 à 15 passagers sont, d'office, munis d'un système de contrôle de la stabilité et de ceintures de sécurité, et sont soumis aux normes relatives à la résistance du toit à l'écrasement et à la protection contre les tonneaux. De plus, ils sont soumis, de même que les AMAS, à la vérification mécanique bisannuelle et à la ronde de sécurité en vertu du Règlement sur les normes de sécurité des véhicules routiers (chapitre C-24.2, r. 32). Tel que déjà prévu au Code de la sécurité routière (CSR), le conducteur d'un autobus de 12 à 15 passagers ou d'un AMAS doit s'assurer que le chargement est placé de manière à ne pas compromettre la stabilité du véhicule.

Il est à noter que l'utilisation des autobus de 12 à 15 passagers et des AMAS n'est pas interdite pour le transport de groupes de jeunes dans les autres contextes que le transport scolaire. La mesure proposée ne représente donc pas un précédent en la matière, mais comporte tout de même des exigences de sécurité supplémentaires par rapport à l'utilisation de ces véhicules dans un contexte autre que scolaire.



### 4.3 Transport des élèves par les organismes publics de transport en commun

Il est proposé que le Règlement sur les véhicules routiers affectés au transport des élèves soit modifié afin de définir la notion de transport « intégré » aux services de transport en commun et d'établir dans quelle mesure les OTC peuvent effectuer du transport d'élèves à bord des autobus urbains réguliers, en assignant les élèves aux parcours qu'ils déterminent.

Il est ainsi proposé d'établir que tout parcours d'un OTC ouvert à l'ensemble de la clientèle et dont l'horaire est affiché publiquement, de la même manière que les autres parcours, soit considéré comme « intégré ». Toute entente de transport intégré intervenue entre une commission scolaire ou un établissement d'enseignement privé et un OTC ne devrait toutefois viser que des élèves de niveau secondaire.

Il est proposé que les OTC visés soient définis comme les organismes de transport constitués en vertu de la Loi sur les sociétés de transport en commun (chapitre S-30.01) et la Loi sur le réseau de transport métropolitain (chapitre R-25.01).

En confirmant les façons de faire actuelles des OTC dans leur desserte de la clientèle étudiante de niveau secondaire, la solution proposée ne compromet pas l'industrie du transport scolaire qui dessert par ailleurs 93 % de la clientèle scolaire. Cette solution est également conséquente avec les recommandations du Tome II du rapport du Vérificateur général du Québec à l'Assemblée nationale pour l'année 2010-2011 (chapitre 4 — transport scolaire), lesquelles favorisent une utilisation optimale des services de transport en commun pour le transport des élèves dont l'établissement scolaire est situé sur le territoire d'un OTC. Il s'agit donc d'une optimisation des fonds publics par une utilisation optimale des équipements (subventionnés) disponibles sur le territoire.

Le bilan routier des OTC est satisfaisant et comparable à celui des transporteurs scolaires privés. Les conducteurs qu'ils emploient sont des professionnels compétents et la sécurité des élèves visés par les ententes n'est pas compromise. Les jeunes résidant en milieu urbain utilisent par ailleurs également le transport en commun pour leurs déplacements en dehors des heures scolaires.

En application de la Loi sur l'instruction publique, les commissions scolaires disposent du pouvoir de s'assurer que les conducteurs assignés aux « parcours-écoles » n'aient pas d'antécédents judiciaires incompatibles avec leurs fonctions auprès de la clientèle scolaire.

Ainsi, ce volet de la solution proposée ne comporte pas d'enjeu de sécurité et il consiste en une confirmation des façons de faire actuelles qui prévalent depuis plusieurs décennies au Québec.

### 4.4 Dispositions pénales

Il est proposé de modifier le libellé de l'article 50 du Règlement de manière à pouvoir sanctionner une contravention à l'article 1 par une personne effectuant un transport d'élève à l'aide d'un véhicule non autorisé.

#### 4.5 Exclusion du transport des étudiants des centres de formation professionnelle

Il est proposé de modifier le champ d'application du Règlement afin d'indiquer expressément que seul le transport des élèves de niveau préscolaire, primaire et secondaire est visé par l'obligation d'utiliser un véhicule écolier.

#### 4.6 Autorisation de l'ajout et de l'utilisation d'une lampe stroboscopique blanche sur le toit d'un autobus scolaire

Il est proposé de modifier le Règlement afin d'autoriser une lampe stroboscopique blanche sur le toit d'un autobus scolaire, installée et fabriquée conformément aux prescriptions de la norme CSA D250 intitulée « Autobus scolaires » et publiée par le Groupe CSA.

La visibilité accrue offerte par cet équipement permet aux automobilistes de mieux se préparer à s'immobiliser lorsqu'ils approchent l'autobus dont le panneau d'arrêt escamotable est déployé et les feux rouges intermittents en fonction.

### **5- Autres options**

Seule une modification au Règlement peut pallier aux problématiques en lien avec les six volets de la proposition de modification réglementaire. Aucune option non réglementaire n'a donc pu être envisagée.

### **6- Évaluation intégrée des incidences**

Les différents éléments de la solution réglementaire proposée s'appliquent à l'ensemble du territoire québécois. Toutefois, la Métropole, la Capitale-Nationale et les autres centres urbains de la province seront davantage concernés par la mesure proposée au point 4.3 (transport des élèves par les sociétés de transport en commun), considérant la présence d'organismes publics de transport en commun sur ces territoires. L'impact sur les sociétés de transport en commun et les commissions scolaires dont les territoires se recoupent sera positif, puisque leurs droits et obligations seront clarifiés.

Quoique l'ensemble des modifications réglementaires proposées soit en lien avec le transport scolaire des jeunes, le seul aspect qui constitue un changement ayant un impact sur les jeunes est la modification touchant les véhicules autorisés pour le transport à l'occasion d'activités parascolaires. Puisqu'il a été invoqué par divers établissements scolaires que le coût de la location de minibus ou d'autobus scolaires avec chauffeurs représentaient un frein à la réalisation de certaines activités parascolaires, il est possible que l'organisation de ces activités soit facilitée, tout en maintenant un haut niveau de sécurité pour les jeunes transportés compte tenu des conditions établies à la solution proposée.

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

Les différents volets de la solution proposée ont été présentés lors du Comité sur la sécurité du transport des élèves du 4 juillet 2017 et du 22 octobre 2019, présidé par le ministère des Transports et formé de représentants du ministère de l'Éducation et de l'Enseignement supérieur, de la Société de l'assurance automobile du Québec, de l'Association québécoise des cadres scolaires, de la Fédération des commissions scolaires du Québec, de la Fédération des établissements d'enseignement privés, des centres de formation en transport de Charlesbourg et de Saint-Jérôme, de la Fédération des comités de parents du Québec et de la Fédération des transporteurs par autobus. Ces organismes ont eu l'occasion de commenter les solutions proposées.

Il est à noter que la troisième solution proposée, relative au transport des élèves intégré aux services des OTC, a été élaborée à la suite d'une analyse réalisée conjointement entre le ministère des Transports et le ministère de l'Éducation et de l'Enseignement supérieur.

### Oppositions et appuis

La Fédération des transporteurs par autobus est le seul organisme consulté à s'être opposé à certaines mesures proposées, soit principalement à la clarification des règles entourant le transport des élèves intégré aux services de transport en commun (proposition 4.3). Pour des motifs liés aux intérêts économiques de ses membres (augmentation souhaitée de la part de marché des transporteurs privés qui en détiennent déjà environ 93 %), elle demandait que cette pratique soit restreinte plutôt que confirmée. Des inquiétudes concernant la sécurité des élèves transportés ont également été soulevées quant à l'autorisation des fourgonnettes de 12 à 15 passagers pour le transport d'élèves lors d'activités parascolaires (proposition 4.2). L'Association des propriétaires de machinerie lourde et la Fédération des établissements d'enseignement privé appuient toutefois fortement l'autorisation de l'utilisation des fourgonnettes de 12 à 15 passagers pour le transport parascolaire.

Tous les arguments soulevés par ces organisations ont fait l'objet d'une analyse rigoureuse et ont été pris en considération dans l'élaboration des solutions proposées.

## **8- Mise en œuvre, suivi et évaluation**

Chacun des six volets de la proposition sera effectif dès l'entrée en vigueur du projet de Règlement. Les intervenants concernés seront dès lors rencontrés par l'entremise du Comité sur la sécurité du transport des élèves et des outils d'informations leurs seront présentés afin que leurs membres respectifs soient dûment informés des nouvelles mesures en vigueur.

À la suite de l'édiction du projet de Règlement, le site Web du ministère des Transports sera mis à jour afin de présenter les grandes lignes des modifications réglementaires. De plus, un mémo sera transmis à l'ensemble des commissions scolaires et à la Fédération des établissements d'enseignement privés afin de présenter les modifications

réglementaires, lequel comportera plus particulièrement les lignes directrices applicables à l'utilisation de fourgonnettes de 12 à 15 passagers pour le transport des élèves à l'occasion d'activités parascolaires.

## **9- Implications financières**

Les différents éléments de la solution proposée au présent mémoire ne comportent pas d'implication financière supplémentaire pour le gouvernement.

## **10- Analyse comparative**

### Inscriptions et couleurs permises sur les autobus scolaires ailleurs au Canada

La plupart des administrations canadiennes intègrent la norme D250-16, intitulée « Autobus scolaires » et publiée par le Groupe CSA, traitant de la conception des autobus scolaires, à leur réglementation. Pour l'instant, cette norme ne traite pas de l'identification des autobus scolaires électriques.

Tout comme la réglementation québécoise, la norme D250-16 impose la présence des mentions « Écoliers » et « Arrêtez quand les feux rouges clignotent » en noir sur fond jaune. Contrairement à la réglementation québécoise, la D250-16 exige également que le type de carburant utilisé soit indiqué à côté du tuyau de remplissage de l'autobus scolaire, sans toutefois traiter spécifiquement des véhicules électriques. Le Québec est toutefois actuellement la seule province à limiter les inscriptions pouvant apparaître sur les autobus scolaires.

Quant à la couleur de la carrosserie des autobus scolaires, il semble que partout au Canada, incluant au Québec, elle doit être jaune de chrome, exceptées certaines composantes qui doivent (ou peuvent) être noires, telles que les pare-chocs, le capot, le contour des feux, etc. Aucune autre couleur n'est permise sur la carrosserie, excepté le logo du fabricant de véhicules. Il ne serait pas permis qu'un pare-chocs soit peint en vert, par exemple, tenant toujours compte que les autobus électriques ne sont pas pris en considération.

### Utilisation de fourgonnettes (autobus) de 12 à 15 passagers pour le transport lors d'activités parascolaires ailleurs au Canada

Selon le rapport du CCATM sur la sécurité des fourgonnettes 15 passagers, un sondage pancanadien révèle que l'Ontario, la Colombie-Britannique, la Saskatchewan, le Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest, permettraient l'utilisation des fourgonnettes de 12 à 15 passagers pour le transport quotidien entre l'école et la maison et pour le transport lié à des activités parascolaires. Cependant, la Saskatchewan restreint le nombre d'écoliers à 8 ou moins.

Quant à l'Alberta, elle permettrait l'utilisation des fourgonnettes de 12 à 15 passagers pour les activités parascolaires, mais non pour le transport quotidien entre l'école et la maison.

Pour leur part, le Nouveau-Brunswick, la Nouvelle-Écosse, Terre-Neuve et Labrador et l'Île-du-Prince-Édouard interdisent l'utilisation des fourgonnettes 12 à 15 passagers pour le transport quotidien entre l'école et la maison, ainsi que pour les activités parascolaires.

En 2015, Transports Canada introduit la définition d'un AMAS dans son Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles pour répondre aux besoins des intervenants provinciaux en transport scolaire, laquelle offre le même niveau de sécurité lors d'une collision qu'un autobus scolaire.

Autorisation de l'ajout et de l'utilisation d'une lampe stroboscopique blanche sur le toit d'un autobus scolaire

La norme d'application volontaire D250-16 intitulée « Autobus scolaires » et publiée par le Groupe CSA sert de référence dans la fabrication des autobus scolaires pour l'ensemble des juridictions canadiennes et prévoit les modalités d'installation et de fabrication des lampes stroboscopiques blanches destinées aux autobus scolaires. La plupart des juridictions canadiennes, incluant l'Ontario, intègrent la norme D250 à leur droit interne.

Le ministre des Transports,

FRANCOIS BONNARDEL