

MÉMOIRE DE

L'ASSOCIATION DU CAMIONNAGE DU QUÉBEC

présenté à

La COMMISSION DES TRANSPORTS ET DE L'ENVIRONNEMENT

dans le cadre de

La consultation particulière sur le projet de loi n° 48

REMARQUES INTRODUCTIVES

Le 7 décembre dernier, la Vice-première ministre et Ministre des Transports et de la Mobilité durable, Mme Geneviève Guilbault, a déposé le projet de loi n° 48, *Loi modifiant principalement le Code de la sécurité routière afin d'introduire des dispositions relatives aux systèmes de détection et d'autres dispositions en matière de sécurité routière*, dans lequel sont inclus notamment les articles sur la formation minimale obligatoire en vue de l'obtention d'un permis de conduire de classe 1, 2 ou 3. Avec la parution de la norme 16 du CCATM en janvier 2021, le gouvernement du Québec emboîte le pas des autres provinces canadiennes afin de rendre obligatoire la formation des conducteurs de véhicules lourds partout au Canada.

C'est avec plaisir que l'*Association du camionnage du Québec* souhaite partager ses commentaires sur ledit projet de loi n° 48.

PRÉSENTATION DE L'ASSOCIATION DU CAMIONNAGE DU QUÉBEC

Depuis plus de 70 ans, l'*Association du camionnage du Québec* regroupe de nombreux intervenants œuvrant dans l'industrie du camionnage.

Au moment de rédiger le présent mémoire, l'*Association du camionnage du Québec* représente plus de 500 membres, transporteurs publics ou privés et fournisseurs de services.

Les opérations combinées des membres de l'*Association du camionnage du Québec* représentent près de 80 % des opérations de transport contre rémunération au Québec et un chiffre d'affaires de 2,5 milliards de dollars annuellement.

L'*Association du camionnage du Québec* est donc représentative de l'industrie pour laquelle elle agit à titre de porte-parole.

De tous les temps, l'*Association du camionnage du Québec* a été un partenaire des autorités gouvernementales dans leurs initiatives pour améliorer la sécurité routière.

En ce sens, les membres de l'*Association du camionnage du Québec* se sont dotés, il y a de nombreuses années, d'un code de conduite qui fait notamment la promotion du respect de la législation et de la réglementation applicables à l'industrie du camionnage et qui énonce l'engagement de ses membres à œuvrer pour l'amélioration de la sécurité routière.

Les objectifs de l'*Association du camionnage du Québec* et ceux de la consultation particulière sont donc similaires.

Depuis ses débuts, l'*Association du camionnage du Québec* œuvre comme outil de formation et d'information pour ses membres. Elle les accompagne activement dans tous les changements qui impactent l'exercice de leurs activités.

Aussi, comme porte-étendard de la sécurité routière de même que comme porte-parole de l'industrie, la participation de l'*Association du camionnage du Québec* aux travaux de la présente consultation particulière est légitime.

De façon ordonnée, nous reprendrons les thèmes de sécurité routière proposés qui concernent directement notre industrie et vous ferons part de la position de l'*Association du camionnage du Québec* à l'égard de ceux-ci.

DISPOSITIONS RELATIVES AUX SYSTÈMES DE DÉTECTION

Concernant le chapitre sur les dispositions relatives aux systèmes de détection, nous sommes conscients que les propositions ont pour but de clarifier l'utilisation de ces systèmes dans un objectif final d'augmenter la sécurité routière de tous les usagers de la route. L'ACQ voit l'utilisation de ces systèmes comme un outil supplémentaire pour augmenter le contrôle des limites de vitesse sur des tronçons spécifiques et pour augmenter la sécurité sur les chantiers de construction. Toutefois, nous laisserons aux participants, que la Commission a invité, de commenter sur le sujet.

AUTRES DISPOSITIONS EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

L'Association du camionnage du Québec accueille favorablement la proposition de modification de l'article 66.1 et l'ajout de l'article 66.2 au *Code de la sécurité routière*. Ces modifications s'alignent avec les recommandations de la norme 16 du Conseil Canadien des Administrateurs en Transport Motorisé (CCATM). Cette norme a été publiée à la suite du grave accident survenu dans la région de Tisdale en Saskatchewan en 2018 où un autobus, transportant l'équipe de hockey des Broncos de Humboldt, est entré en collision avec un camion semi-remorque qui a fait 16 victimes.

L'accident de Humboldt en 2018 a révélé de nombreux manquements au niveau de la sécurité dans l'industrie du camionnage, notamment le manque de formation minimale pour les conducteurs de véhicules lourds.¹

Depuis ce malheureux événement, le public a demandé aux gouvernements fédéral et provinciaux de revoir les conditions d'obtention d'un permis de conduire pour véhicule lourd afin d'augmenter la sécurité des usagers de la route. Le 21 janvier

¹ [Paragraphe 34, Décision sur la détermination de la peine, Court provincial de Saskatchewan, 2019 SKPC 19, 22 mars 2019.](#)

2019, à la suite de réunions entre Transports Canada et le Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière, le ministre des Transports, Marc Garneau, et ses homologues provinciaux ont annoncé la création d'une norme nationale de formation obligatoire pour tous les nouveaux conducteurs de camions commerciaux d'ici le 1er janvier 2020.²

Le Conseil Canadien des Administrateurs en Transport Motorisé a été chargé d'élaborer la norme nationale de formation obligatoire visant à ce que les futurs camionneurs de partout au Canada aient les connaissances et les compétences nécessaires pour conduire ces véhicules en toute sécurité.

Depuis la parution de la norme 16, la majorité des gouvernements provinciaux ont mis en place une obligation de suivre et de réussir une formation minimale et obligatoire pour l'obtention d'un permis de conduire pour véhicule lourd. En date du 1^{er} janvier 2024, seulement quatre provinces de l'Est du Canada (QC, NB, NE et IPE) n'ont pas de réglementation à ce sujet.

La formation obligatoire vise principalement les étudiants provenant des écoles de conduite, privées et publiques, et des entreprises de transport qui forment leurs propres conducteurs. Tout comme la formation pour l'obtention d'un permis de classe 5, il est essentiel que la Société d'Assurance Automobile du Québec (SAAQ) établisse un programme de formation obligatoire pour l'obtention d'un permis de conduire de véhicule lourd. La SAAQ se doit, par la même prémisse, d'accorder le droit d'enseigner aux écoles de conduite et entreprises de transport qui voudront dispenser cette formation. Elle doit pouvoir aussi révoquer ce droit si elle le juge nécessaire.

Actuellement, les conducteurs désirant obtenir un permis de classe 1 doivent réussir leurs examens théorique et pratiques, posséder au minimum une expérience de 2 ans en conduite de véhicule léger (permis de classe 5), avoir un

² [Article de l'Alliance Canadienne du camionnage, « MELT, ELDs Top Priorities Announced by Garneau for Improving Highway Safety », 21 janvier 2019.](#)

bon dossier de conduite et une santé adéquate. Aucune formation n'est requise au préalable au passage des examens de la SAAQ.

Un étudiant peut aussi obtenir un DEP en transport par camion accordé par le Centre de Formation en Transport Routier (CFTR) de St-Jérôme et par le Centre de Formation en Transport de Charlesbourg (CFTC). Ce programme, d'une durée de 615 heures, permet aux étudiants d'obtenir un permis de classe 1 avec une réussite aux examens de la Société. Le programme du DEP en transport par camion est unique au Canada et demeure une référence nationale en matière de formation pour les conducteurs de véhicules lourds.

À l'automne dernier, la SAAQ a mis en place son projet pilote avec la participation de 2 écoles de conduite privées et 2 entreprises de transport. Le but du projet pilote était d'évaluer le curriculum proposé pour la nouvelle formation obligatoire. Quatre groupes de cinq étudiants ont suivi la formation avec un taux de réussite de 85% pour le volet théorique. Le projet devrait être complété avec le volet pratique à la fin janvier. Les résultats finaux seront connus en février et le curriculum devrait être révisé au besoin afin de produire la version finale. La SAAQ mettra aussi en place un programme de certification pour les enseignants afin de s'assurer de l'uniformité de la formation dispensée partout au Québec.

À la lumière de ce qui précède, il nous semble clair que l'industrie du camionnage est déjà conscientisée à cette réalité et encourage l'introduction d'une réglementation mettant en place un apprentissage qui respecte les normes nationales de sécurité.

Une obligation de suivre la nouvelle formation de la SAAQ entraînera pour les candidats éventuels des coûts qui seront plus élevés que les coûts actuels de formation dans les écoles de conduite privées et/ou en entreprises. Avec la pénurie de main-d'œuvre des conducteurs de véhicules lourds qui sévit dans notre industrie, des organismes, au niveau provincial et fédéral, viennent en aide afin de promouvoir et aider financièrement les candidats à l'obtention d'une formation complète en conduite de véhicules lourds. Par exemple, le Comité sectoriel de

main d'œuvre en transport routier, Camo-Route, a obtenu une subvention de 6 millions de dollars pour le projet de formation en alternance travail-études au diplôme d'études professionnelles (DEP) en transport par camion.³ Parallèlement, au niveau fédéral, RH Camionnage Canada a sécurisé 46,3 millions de dollars ayant servis pour la subvention de formation des conducteurs dans le cadre d'une formation minimale obligatoire ainsi que des incitatifs salariaux pour l'embauche et l'intégration de ces chauffeurs.⁴

Nonobstant ces leviers, il est primordial de mettre à la disposition des candidats ou des écoles, privées, publiques et en entreprises, des modes de financement afin d'amoinrir les coûts reliés à la formation, comme par exemple, un accès au programme de prêts et bourses. Il serait d'autant plus primordial de ne pas accentuer cette pénurie de main-d'œuvre qui pourrait ralentir les activités de l'industrie du camionnage au Québec.⁵

Dans ce contexte, *l'Association du camionnage du Québec* est tout à fait en accord avec les articles proposés dans le projet de loi n° 48.

³ [Article du Magazine Transport Routier, « Camo-Route reçoit 6 millions \\$ pour soutenir les entreprises dans la formation de leurs employés », 8 novembre 2023.](#)

⁴ [Communiqué de presse, Emploi et Développement social Canada, « Le gouvernement du Canada investit dans la formation axée sur les compétences pour remédier aux pénuries de main d'œuvre dans l'industrie du camionnage », 21 février 2023.](#)

⁵ [Diagnostic sectoriel de main-d'œuvre, transport routier de marchandises, Camo-Route, novembre 2023.](#)

CONCLUSION

Le respect des règles applicables à l'industrie du camionnage est une valeur inhérente à la mission de l'Association du camionnage du Québec.

Les propositions offertes dans le projet de loi n° 48 rejoignent les objectifs de sécurité routière poursuivis par l'*Association du camionnage du Québec*, notamment avec les dispositions concernant la formation obligatoire des conducteurs pour l'obtention d'un permis de conduire pour véhicule lourd (classes 1, 2 et 3) servant à améliorer la sécurité des usagers de la route.

En ce sens, l'*Association du camionnage du Québec* est favorable à l'obligation de suivre une formation spécifique telle que définie par la SAAQ pour l'obtention d'un permis de conduire de classe 1, 2 ou 3. Il s'agit d'une étape importante pour s'assurer de l'uniformité de la formation minimale des conducteurs de véhicules lourds au Québec et au Canada.

Nous tenons à remercier les membres de la Commission. Nous sommes à votre disposition pour toutes questions complémentaires.

L'Association du camionnage du Québec

Montréal, 1^{er} février 2024