

CTE-001M

C.P. PL 48

Loi modifiant principalement  
le Code de la sécurité routière

MOBILISE. CONCERTE. ORIENTE.

**FÉDÉRATION  
DES TRANSPORTEURS  
PAR AUTOBUS**



SCOLAIRE • NOLISÉ • SPÉCIALISÉ • URBAIN • INTERURBAIN

Mémoire présenté  
à la Commission des transports et  
de l'environnement,  
en lien avec 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 »**

Déposé par la Fédération des transporteurs par autobus

Janvier 2024

## PRÉAMBULE

La Fédération des transporteurs par autobus (« Fédération ») remercie la Commission des transports et de l'environnement (« Commission») de lui donner l'occasion de formuler, en consultations particulières, des commentaires sur les enjeux possibles en regard du projet de Loi 48 nommé « *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* » (« PL 48 »), déposé à l'Assemblée nationale du Québec, le 8 décembre 2023 par Madame Geneviève Guilbault, ministre des Transports et de la Mobilité durable.

La Fédération regroupe plus de 700 entreprises privées de transport par autobus de tout acabit, œuvrant dans plusieurs secteurs d'activités tels que le transport interurbain, urbain, nolisé-touristique, scolaire, adapté, aéroportuaire, médical et par abonnement. Elle a pour mission de favoriser la mobilité efficace et sécuritaire des personnes et ainsi, contribuer à l'image, la valorisation et la stabilité du transport collectif des personnes.

## COMMENTAIRES

Dans l'ensemble, la Fédération se dit favorable aux principales modifications apportées au *Code de la sécurité routière*<sup>1</sup> (« CSR ») par le PL 48, visant notamment la sécurité routière dans les zones scolaires.

Par ailleurs, la Fédération salue la volonté du ministère des Transports et de la Mobilité durable (« ministère ») d'uniformiser sur tout le territoire les limites de vitesse de 30 km/h dans les zones scolaires.

Cependant, nous désirons obtenir quelques précisions concernant les points suivants :

### 1. Apparition d'une nouvelle définition dans le Code de la sécurité routière (« CSR »)

L'article 2 du PL 48 vient introduire une nouvelle définition à l'article 4 du CSR<sup>2</sup>, soit la notion de **système de détection**. Ainsi, la nouvelle définition se lirait comme suit :

*« système de détection » : tout système photographique de détection permettant de mesurer ou de calculer la vitesse ou de surveiller un comportement routier, notamment le cinémomètre photographique et le système photographique de contrôle de circulation aux feux rouges.*

La Fédération constate que la nouvelle définition est laissée volontairement large afin d'y inclure de nouvelles technologies. Nous nous questionnons donc à savoir si le ministère a déjà une idée précise de quels autres appareils pourraient y être inclus?

### 2. Politique d'évaluation des propriétaires et exploitants de véhicules lourds (« PEVL »)<sup>3</sup>

En date des présentes, les infractions pour excès de vitesse ou non-respect d'un feu rouge enregistrées au moyen d'un cinémomètre ou d'un appareil de surveillance photographique, ne sont pas prises en considération dans l'évaluation du comportement d'un exploitant, et donc ne figurent pas à son dossier PEVL.

La Fédération se questionne donc à savoir si une infraction captée à l'aide d'un autre système de détection serait prémunie de la même exception. À cet effet, la Fédération militerait en faveur du statu quo en cette matière.

À cet effet, nous vous référons à ladite Politique PEVL dont un bref extrait de la table et pondération des infractions se trouve ici-bas :

<sup>1</sup> Code de la sécurité routière, chapitre C-24.2

<sup>2</sup> Ibid.

<sup>3</sup> Politique d'évaluation du comportement des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds ([gouv.qc.ca](http://gouv.qc.ca))

299 <sup>30</sup>	Excès de vitesse dans une municipalité (entre 11 et 20 km/h)	3	3
303.2	Vitesse supérieure à la limite indiquée sur la signalisation lors de travaux de construction ou d'entretien (entre 11 et 20 km/h)	3	3
310	Omission de se conformer à une signalisation	3	3

30 Depuis le 6 juin 2012, les infractions pour excès de vitesse (articles 299, 303.2, 327, 328 et 329) ou pour non-respect d'un feu rouge (art. 359) enregistrées au moyen d'un cinémomètre ou d'un appareil de surveillance photographique ne sont plus prises en considération dans l'évaluation du comportement de l'exploitant.

### 3. Formation obligatoire

Aux articles 67, 80 et 81 du PL 48, il est question de donner à la *Société de l'assurance automobile du Québec* (« Société ») et au gouvernement de nouveaux pouvoirs décisionnels en ce qui concerne la formation obligatoire à suivre pour l'obtention d'une classe de permis quelconque. Nous soulignons notamment, les suivants :

- ▶ Le candidat à l'obtention d'un permis de conduire doit, dans **les cas et aux conditions prévues par règlement**, avoir suivi avec succès le programme de formation pour la conduite d'un véhicule routier de la Société ou toute autre formation **déterminée par règlement** pour l'obtention de la classe de permis demandée ou pour l'inscription d'une mention à son permis;

*Le gouvernement peut, par règlement, fixer les montants maximal et minimal exigibles pour suivre la formation à la conduite d'un véhicule de promenade.*

*La Société établit le programme de formation pour la conduite d'un véhicule routier et en fixe les paramètres. Elle peut, **aux conditions qu'elle fixe**, reconnaître un établissement d'enseignement, une école de conduite, une entreprise ou tout organisme pour dispenser ce programme.*

*La Société peut, en outre, **déléguer** à tout organisme son pouvoir de reconnaissance. Néanmoins, seule la Société peut suspendre ou révoquer la reconnaissance accordée en cas de non-respect des conditions fixées.*

*La Société établit également, **aux conditions qu'elle fixe et pour chacune des classes de permis**, incluant pour toute mention s'y rapportant, **la formation** que les personnes appelées à dispenser le programme de formation pour la conduite doivent suivre. Elle peut dispenser elle-même cette formation ou elle peut autoriser aux conditions qu'elle fixe un établissement d'enseignement, une école de conduite, une entreprise ou tout organisme à la dispenser.*

► Le gouvernement **peut, par règlement** :

6.3.1 prévoir dans quels cas et à quelles conditions un candidat à l'obtention d'un permis de conduire **doit avoir suivi avec succès une formation pour la conduite d'un véhicule pour la classe de permis demandée ou pour l'inscription d'une mention à son permis** ;

6.3.2° déterminer **la formation à suivre par le candidat** à l'obtention d'un permis de conduire de la classe demandée ou pour l'inscription d'une mention à son permis, les parties théoriques et pratiques qu'elle doit comporter, le moment où l'obligation d'avoir suivi avec succès l'une ou l'autre de ces parties est requise ainsi que les cas où un candidat est exempté de suivre la formation;

(...)

La Fédération se questionne donc sur l'intention du gouvernement d'introduire une formation obligatoire, comme il a été fait pour le permis de classe 1 dans le transport de marchandises, afin d'harmoniser les règles d'accès avec celles des autres provinces canadiennes, pour l'obtention du permis de classe 2, soit celui pour conduire un autobus transportant plus de 24 passagers.<sup>4</sup>

Nous réitérons que pour obtenir un permis de classe 2, un conducteur doit se soumettre aux éléments suivants :

- Être titulaire d'un permis de conduire valide de classe 5 depuis au moins 2 ans;
- Avoir un bon dossier de conduite, ce qui veut dire avoir moins de 4 points d'inaptitude inscrits à son dossier, que son permis n'ait pas été suspendu ou révoqué, au cours des 2 dernières années, à la suite d'une accumulation de points d'inaptitudes ou d'une infraction au Code criminel;
- Avoir subi une évaluation médicale et un test visuel;
- Avoir réussi un examen théorique et 2 examens pratiques;
- Détenir un certificat de compétence suivant une formation de 15 heures offerte par le Centre de formation en transport de Charlesbourg (« CFTC ») ou le Centre de formation en transport routier de St-Jérôme (« CFTR »), pour effectuer du transport scolaire.

Vous n'êtes pas sans savoir que notre industrie vit présentement une grave situation de pénurie de main-d'œuvre qui cause dans certaines régions des bris de services privant ainsi des milliers d'enfants de leur transport scolaire matin et soir. Bien que la Fédération tente de multiples approches afin d'aider ses membres à surmonter cette pénurie, un risque important et réel demeure.

Ainsi, nous craignons qu'une éventuelle décision de la part du gouvernement d'ajouter une formation obligatoire pour l'obtention du permis de classe 2, à des critères d'admissibilité déjà très exhaustifs,

---

<sup>4</sup> [Une nouvelle formation obligatoire pour l'obtention d'un permis de la classe 1 - SAAQ \(gouv.qc.ca\)](http://www.saaq.gouv.qc.ca)

risque de décourager les nouveaux candidats qui pourraient préférer un domaine demandant moins de formation à rémunération semblable. Par ailleurs, nous tenons à vous informer qu'aucune autre administration canadienne n'a rendu une formation obligatoire pour l'obtention d'un permis pour conduire des autobus.

La Fédération est donc d'avis que les campagnes de sensibilisation auprès des transporteurs et de leurs conducteurs seraient plus efficaces et limiterait les conséquences d'une formation supplémentaire dans le recrutement de la main-d'œuvre, le tout, sans perdre de vue l'objectif fondamental du renforcement de la sécurité routière.

#### **4. Pouvoir du contrôleur routier**

La Fédération salue le nouveau pouvoir du contrôleur routier prévu à l'article 519.70 CSR<sup>5</sup> à l'effet que ce dernier puisse exiger que le véhicule soit conduit dans un endroit sécuritaire pour en effectuer l'inspection et que cette distance soit limitée à 15 kilomètres du lieu d'interception. Cependant, nous désirons vous rappeler, que la pratique actuelle veut que le contrôleur routier n'intercepte pas un autobus scolaire lorsqu'il y a des élèves à bord ou lorsque l'autobus fait l'embarquement ou le débarquement dans la cour d'école. La Fédération demande respectueusement à ce que cette pratique demeure lorsque la situation le permet.

## **CONCLUSION**

La Fédération et ses membres tiennent à réitérer leur entière collaboration à l'amélioration du réseau routier, lequel inclut, notamment, le transport sécuritaire des élèves.

Ils sont ouverts aux propositions qui font progresser l'efficacité du transport sans toutefois diminuer la qualité des services actuellement offerts. La sécurité des passagers et des autres usagers de la route est au cœur des valeurs des transporteurs du Québec, lesquels ne cessent d'agir pour son maintien et son amélioration.

Les recommandations avancées dans le présent mémoire n'ont aucun autre objectif que celui d'encourager le progrès de l'industrie, l'efficacité des procédures administratives et bien entendu d'assurer la pérennité des services et de la main-d'œuvre en transport de personnes.

---

<sup>5</sup> Code de la sécurité routière, chapitre C-24.2