

DE : Madame Geneviève Guilbault
Ministre des Transports et de la Mobilité durable

Le 24 avril 2025

TITRE : Règlement modifiant le Règlement sur les permis

PARTIE ACCESSIBLE AU PUBLIC

1- Contexte

Le *Code de la sécurité routière* (chapitre C-24.2) (ci-après « CSR ») prévoit qu'une personne qui souhaite obtenir un premier permis de conduire autorisant la conduite d'une motocyclette (classes 6A, 6B, 6C ou 6E), d'un cyclomoteur (classe 6D) ou d'un autre véhicule de promenade (classe 5) doit avoir suivi avec succès un cours de conduite approprié à la conduite du véhicule visé par la classe de permis demandée. Cette disposition ne s'applique pas aux personnes qui souhaitent obtenir un permis autorisant notamment la conduite d'un ensemble de véhicules lourds (classe 1).

En effet, c'est le Règlement sur les permis (chapitre C 24.2, r. 34) (ci-après « Règlement ») qui prévoit les règles relatives à l'obtention d'un permis de la classe 1. Conformément à ces règles, une personne peut, si elle répond à certaines exigences, obtenir un permis de la classe 1 l'autorisant à conduire un ensemble de véhicules routiers sans avoir préalablement réussi avec succès une formation. C'est le cas notamment d'une personne âgée de plus de 25 ans qui est titulaire d'un permis d'apprenti-conducteur de la classe 1 depuis un mois et qui est ou a été titulaire d'un permis de conduire de la classe 5 pendant une durée totale de 36 mois.

Dans d'autres situations, une personne qui souhaite obtenir un permis de la classe 1 peut, pour l'obtenir plus rapidement, réussir avec succès une formation. Deux offres de formation sont offertes à ces personnes. Elles peuvent choisir de compléter le programme de formation pour la conduite de camions menant au diplôme d'études professionnelles du ministère de l'Éducation (DEP), ou encore, choisir de compléter un programme de 300 heures de conduite sur le chemin public d'un véhicule routier visé par le permis demandé, lequel doit comporter au moins 40 heures de conduite dispensées par une école de formation en conduite de véhicules lourds et un stage en entreprise comptant le nombre d'heures requis pour cumuler les 300 heures exigées.

Par ailleurs, certaines mentions pouvant être associées à la classe 1, c'est-à-dire l'autorisation de conduire un ensemble de véhicules routiers munis d'un système de freinage pneumatique (mention F) ou munis d'une transmission manuelle (mention M), peuvent être obtenues par une personne sans avoir préalablement réussi avec succès une formation en ces matières.

Enfin, le Règlement prévoit que si elle répond à certaines exigences, une personne peut obtenir un permis d'apprenti-conducteur autorisant la conduite d'un ensemble de véhicules routiers (classe 1), d'un autobus aménagé pour le transport de plus de 24 passagers (classe 2) ou d'un camion (classe 3) sans minimalement être titulaire d'un permis probatoire autorisant entre autres la conduite d'un véhicule de promenade (classe 5).

2- Raison d'être de l'intervention

Récemment, la *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* (2024, chapitre 10) (ci-après « PL 48 ») a apporté des modifications au CSR afin, notamment, d'habiliter le gouvernement à déterminer par règlement dans quels cas et à quelles conditions un candidat à l'obtention d'un permis de conduire doit avoir suivi avec succès un programme de formation établi par la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) ou une autre formation pour l'obtention d'une classe de permis demandée, dont la classe 1. Ces dispositions ne sont pas entrées en vigueur puisqu'il est nécessaire de modifier le Règlement pour introduire, entre autres, des dispositions qui rendront obligatoire la formation préalable à l'obtention d'un permis de conduire de la classe 1 et de certaines mentions associées à cette classe.

Dans ce contexte, il faut rappeler que les modifications apportées par le PL 48 ont mis en place les conditions de base nécessaires à la mise en œuvre de l'engagement de la ministre des Transports et de la Mobilité durable d'imposer une formation obligatoire à un candidat à l'obtention d'un permis de la classe 1. En effet, en raison de la surreprésentation des accidents mortels impliquant des véhicules lourds, les ministres des Transports des provinces et des territoires canadiens ont pris l'engagement d'imposer une formation obligatoire à l'obtention du permis de conduire de la classe 1 et de ses mentions. Le gouvernement du Québec a ainsi ratifié l'Accord de conciliation – Formation de base préalable à l'obtention du permis de classe 1 – conduite de véhicules commerciaux par le Décret 819-2023 du 10 mai 2023. Par ailleurs, le 22 août 2023, la ministre des Transports et de la Mobilité durable avait de nouveau affirmé sa volonté de rendre obligatoire la formation préalable à l'obtention du permis de conduire de la classe 1 en intégrant celle-ci à l'action numéro 26 au Plan d'action en sécurité routière 2023-2028 (ci-après « PASR »).

Outre la nécessité d'introduire au Règlement des dispositions qui porteront sur la formation obligatoire des candidats à l'obtention d'un permis de la classe 1, il est requis de rapatrier au Règlement l'exigence d'avoir suivi avec succès la formation obligatoire pour la conduite d'une motocyclette, d'un cyclomoteur ou d'un autre véhicule de promenade puisqu'actuellement, cette exigence est prévue au CSR.

Enfin, le fait d'être déjà titulaire d'un permis probatoire ou d'un permis de conduire autorisant la conduite d'un véhicule de promenade ne figure pas parmi les conditions d'obtention d'un permis d'apprenti-conducteur de la classe 1, 2 ou 3, de sorte qu'une personne sans expérience de conduite peut présentement obtenir l'un de ces permis. Or, dans le contexte où le Québec s'est engagé à mettre en place la formation obligatoire préalable à l'obtention du permis de conduire de la classe 1 et de ses mentions, cette harmonisation serait en outre souhaitable à l'égard des conditions d'accès non seulement

pour l'obtention d'un permis de la classe 1, mais aussi pour les classes 2 et 3, et ce, dans un souci de cohérence des règles en cette matière.

3- Objectifs poursuivis

L'objectif poursuivi par l'ensemble des mesures proposées est d'améliorer les compétences des conducteurs de véhicules lourds, mais également d'assurer la cohérence des exigences des conditions d'obtention de certaines classes de permis.

En ce qui concerne la mesure relative à la formation obligatoire préalable à l'obtention d'un permis de conduire de la classe 1 et de ses mentions, elle vise notamment à désigner les formations qui seront reconnues pour l'obtention d'un tel permis, à répondre à diverses recommandations formulées par des coroners, à donner suite à la volonté de l'ensemble des administrations canadiennes d'harmoniser les conditions d'accès au réseau routier à l'échelle du pays et à mettre en œuvre l'engagement du gouvernement et de la ministre pris à cet effet.

4- Proposition

Il est proposé au gouvernement d'approuver le projet de *Règlement modifiant le Règlement sur les permis* ci-joint. Ce projet de règlement propose :

- de rapatrier au règlement l'exigence d'avoir suivi avec succès le programme de formation de la SAAQ pour la conduite d'une motocyclette, d'un cyclomoteur ou d'un autre véhicule de promenade qui était antérieurement prévue au CSR;
- d'astreindre toute personne qui souhaite obtenir un permis de conduire de la classe 1 à réussir le programme de formation de la SAAQ pour la conduite d'un véhicule visé par cette classe ou le programme de formation pour la conduite de camions menant au diplôme d'études professionnelles du ministère de l'Éducation;
- d'exiger du candidat à l'obtention d'un permis d'apprenti-conducteur des classes 1, 2 ou 3 qu'il soit minimalement titulaire d'un permis probatoire de la classe autorisant notamment la conduite d'un véhicule de promenade (classe 5);
- d'exiger du titulaire du permis de conduire de la classe 1 qui souhaite ajouter une mention l'autorisant à conduire un véhicule équipé de la transmission manuelle ou de freins pneumatiques, d'avoir suivi avec succès la partie de la formation requise concernant ces mentions;
- de prévoir une mesure transitoire permettant à un titulaire d'un permis d'apprenti-conducteur de la classe 1 d'obtenir un permis de conduire de cette classe selon les règles en vigueur avant la date de l'entrée en vigueur du projet de règlement, s'il complète le processus pour l'obtention de ce permis de conduire :
 - d'ici le 15 juin 2027, lorsqu'il est également titulaire d'un permis de conduire de la classe 5;
 - d'ici le 15 mars 2029, lorsqu'il est également titulaire d'un permis probatoire de la classe 5;

- d'apporter tout ajustement technique ou de concordance requis, notamment en considérant les modifications apportées par le chapitre 10 des lois de 2024.

5- Autres options

Le *statu quo* ne permettrait pas de donner suite aux modifications qui ont été apportées au CSR par le chapitre 10 des lois de 2024. En effet, parmi ces nouvelles dispositions, certaines font en sorte que la formation obligatoire pour certaines classes de permis n'est plus prévue au CSR.

De plus, le *statu quo* ne permettrait pas d'introduire au Règlement les dispositions nécessaires à la mise en œuvre de la formation obligatoire pour l'ensemble des candidats à l'obtention d'un permis de la classe 1 et ainsi, donner suite à l'engagement du Québec et celui des autres administrations canadiennes d'harmoniser les conditions d'accès en lien avec l'obtention d'un permis de conduire un véhicule lourd à l'échelle du pays. Actuellement, les candidats à l'obtention d'un permis de la classe 1 ne sont pas tous soumis à l'obligation de réussir avec succès une formation préalable à l'obtention d'un tel permis.

Enfin, le *statu quo* ne permettrait pas d'assurer la cohérence des règles portant sur les conditions d'accès à l'obtention d'un permis d'apprenti-conducteur de la classe 1, 2 et 3.

6- Évaluation intégrée des incidences

Pour limiter les impacts de la mesure qui rendrait obligatoire la formation pour l'ensemble des candidats à la conduite d'un véhicule lourd, la SAAQ a tenu compte des demandes de l'industrie du camionnage. En effet, des entreprises ou d'autres organisations détenant des flottes de véhicules lourds, par exemple des entreprises en transport, des écoles de conduite et des municipalités, qui souhaitent dispenser la formation obligatoire à leurs nouveaux employés, pourront le faire en offrant eux-mêmes le nouveau programme de formation de la SAAQ. Dès la mise en œuvre de la mesure, une entreprise ou une autre organisation qui en fait la demande pourrait donc être autorisée par la SAAQ, à certaines conditions, à dispenser ce programme à titre de « prestataire de formation ».

La formation nécessaire aux candidats formateurs des prestataires de formation serait offerte sans frais par la SAAQ. De plus, pour les deux premières années du déploiement de la formation obligatoire, la SAAQ rendrait disponible aux prestataires de formation une aide financière jusqu'à 3 610 \$ par candidat formateur pour compenser son retrait de ses tâches habituelles ainsi que pour l'utilisation du véhicule lourd lors de sa formation. Les prestataires de formation pourraient ainsi minimiser les coûts de la formation de leurs candidats formateurs. Devenir prestataire de formation pourrait toutefois représenter un défi pour les entreprises de petite taille et, plus particulièrement, celles à l'extérieur des grands centres urbains qui devraient alors se tourner vers un autre prestataire de formation qui serait une école de conduite. Ces petites entreprises auraient toutefois la possibilité de se regrouper afin d'offrir la formation obligatoire.

Les écoles de conduite qui seront reconnues comme prestataires de formation pourraient aussi bénéficier de la formation sans frais offerte par la SAAQ et de l'aide financière d'un maximum de 3 610 \$ par candidat formateur ayant réussi la formation. Pour celles-ci, cette opportunité pourrait représenter une occasion d'affaires qui leur permettrait de développer une offre de service stable et avec une nouvelle clientèle. Elles pourront fixer le prix de la formation en fonction de leurs coûts d'exploitation, de leurs actifs et de la réalité de leur milieu.

Par ailleurs, la mesure proposée pourrait engendrer des coûts nets d'implantation estimés à 85 000 \$ et des coûts récurrents annuels de 53 000 \$ pour les entreprises et les écoles de conduite qui seront prestataires de formation. Toutefois, il faut mentionner que certaines entreprises en transport et écoles de conduite participent déjà à l'offre de formation existante. Par conséquent, elles disposent des lieux, des ensembles de véhicules et des équipements standards appropriés pour offrir une formation, ce qui leur permettrait de limiter les coûts de la mesure.

L'obligation de suivre une formation et les coûts qui y sont associés pourraient toutefois dissuader certaines personnes intéressées à opter pour un métier qui requiert d'être titulaire d'un permis de la classe 1. Or, des allègements fiscaux prévus par le gouvernement dans son budget 2025-2026 en matière de formation ainsi qu'un programme de soutien financier offert par le ministère de l'Emploi et de la Solidarité sociale (MESS) aux personnes sans emploi participantes à temps plein au programme de formation obligatoire de la SAAQ, atténueront les coûts devant être assumés par le candidat, de même que leurs effets sur l'attrait de nouveaux conducteurs, particulièrement en contexte de pénurie de main-d'œuvre.

Plutôt que de compléter le nouveau programme de formation de la SAAQ, certaines personnes pourraient préférer compléter le programme de formation pour la conduite de camions menant au diplôme d'études professionnelles du ministère de l'Éducation (DEP). À cet égard, il faut rappeler que l'ensemble de l'offre de formation disponible en matière de conduite de véhicules lourds au Québec se distinguerait des autres administrations canadiennes en offrant aux personnes intéressées à opter pour un métier qui nécessite d'obtenir un permis de la classe 1 de choisir son prestataire de formation en fonction de ses besoins et de sa réalité. En effet, le nouveau programme de formation obligatoire de la SAAQ est d'une durée de 125 heures comparativement à la formation offerte dans le cadre du DEP existant qui est d'une durée de 615 heures. D'ailleurs, l'obligation de suivre une formation pourrait générer une hausse des inscriptions à ce DEP, considérant que cette formation est peu coûteuse pour l'étudiant étant donné son financement par l'État (125 \$ par étudiant). Pour cette raison, les listes d'attente des Centres de formation en transport (CFT), qui offrent la formation dans le cadre de ce DEP, pourraient augmenter. Actuellement, 40 % de la nouvelle main-d'œuvre est issue de celui-ci.

L'obligation de suivre une formation pourrait toutefois avoir un effet sur la disponibilité d'une nouvelle main-d'œuvre pour les entreprises en transport et autres organisations, particulièrement du fait qu'elle soit obligatoire et par son coût. Cependant, l'avantage distinctif du Québec, il faut le rappeler, réside dans l'ensemble des éléments composant son modèle de formation obligatoire qui proposerait deux offres de formation, soit le programme de la SAAQ et le DEP.

Par ailleurs, les nouveaux conducteurs de véhicules lourds verraient leurs compétences reconnues partout au Québec et au Canada dès leur entrée en emploi. Ainsi, outre de contribuer à l'harmonisation des compétences, la nouvelle mesure contribuerait à l'équité concurrentielle des conducteurs à l'emploi des entreprises du Québec par rapport à ceux des entreprises des autres provinces.

Dans le contexte où les différents prestataires de formation reconnus par la SAAQ offriraient le nouveau programme de formation obligatoire, des formalités administratives à leurs activités actuelles s'ajouteraient en concordance. Étant donné que ces nouvelles formalités découlent d'une mesure d'harmonisation, le ministère de l'Économie, de l'Innovation et de l'Énergie a approuvé une demande d'exemption du retrait de formalités administratives pour ces entreprises.

Enfin, il faut mentionner que l'impact anticipé sur les emplois actuels est nul puisque la formation obligatoire ne s'adresse pas aux conducteurs déjà titulaires du permis de conduire de la classe 1 ni aux apprentis conducteurs de cette classe au moment de l'entrée en vigueur des mesures proposées.

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

Les écoles de conduite, les centres de formation et l'industrie du transport routier ont été consultés quant à l'élaboration de la mesure relative à la formation obligatoire préalable à l'obtention d'un permis autorisant la conduite d'un véhicule lourd pour assurer que sa mise en œuvre réponde adéquatement aux besoins. De plus, deux entreprises de transport et deux écoles de conduite ont participé à un projet de mise à l'essai du programme de formation aux fins d'évaluation et d'amélioration de celui-ci.

Par ailleurs, dans la recherche d'options pour alléger les coûts pour les candidats au permis de conduire de la classe 1 qui doivent assumer les coûts de la formation, les ministères de l'Emploi et de la Solidarité sociale, de l'Éducation, de l'Économie, de l'Innovation et de l'Énergie, des Transports et de la Mobilité durable et des Finances ainsi que le Secrétariat du Conseil du trésor ont été consultés.

8- Mise en œuvre, suivi et évaluation

Ce projet de règlement ne prévoit pas de mécanisme spécifique pour sa mise en œuvre et son suivi.

Néanmoins, au début de la deuxième année de mise en œuvre du nouveau programme de formation obligatoire, la SAAQ prévoit évaluer les mesures de financement offertes aux prestataires de formation ainsi qu'aux candidats.

En outre, elle prévoit évaluer la performance de son nouveau programme de formation par le suivi du bilan routier, des taux de réussite aux examens de compétence et par le biais de sondages administrés aux candidats.

L'évaluation de la performance des prestataires de formation sera quant à elle évaluée par le biais d'appréciations qualitatives, de sondages, de visites de conformité, de mécanismes d'analyse des plaintes, et ce, dans le but d'assurer la qualité de l'enseignement, la sécurité des élèves et une offre de service à la clientèle adéquate. De plus, la SAAQ prévoit accompagner de façon continue les prestataires de formation et encourager l'échange des bonnes pratiques entre eux.

Il est proposé que le nouveau programme de formation obligatoire entre en vigueur le 15 décembre 2025.

9- Implications financières

Ce projet réglementaire entraîne des coûts d'implantation de 5,8 M\$ pour ajuster les processus d'affaires et les systèmes informatiques de la SAAQ ainsi que pour assurer le déploiement du nouveau programme de formation de la SAAQ. Les coûts annuels récurrents à la suite de la mise en œuvre sont de l'ordre de 1 M\$.

Afin d'alléger les coûts pour les candidats qui suivront la formation et pour en favoriser l'accès, le MESS offrira un soutien financier aux personnes sans emploi participantes à temps plein à cette formation. Ce soutien financier est évalué à 10 M\$ et sera offert sur une période de 24 mois suivant l'entrée en vigueur du nouveau programme.

10- Analyse comparative

Dans un contexte d'amélioration de la sécurité routière, les administrations canadiennes et américaines exigent de leurs conducteurs davantage de formations pour être autorisés à conduire un véhicule lourd. C'est notamment le cas de l'Ontario, du Manitoba, de la Saskatchewan, de l'Alberta, de la Colombie-Britannique, de Terre-Neuve-et-Labrador, du Nouveau-Brunswick, de l'Île-du-Prince-Édouard et des Territoires du Nord-Ouest.

Le contenu de la formation proposée par la Norme 16 du Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM) correspond à ce que la majorité des administrations canadiennes visent comme base commune minimale. Ainsi, bien que toutes les administrations visent l'intégration de la majorité des dispositions d'une norme, la réalité du marché, le cadre législatif et les objectifs gouvernementaux (économique, de sécurité routière, etc.) de chacune, impose généralement de faire des choix ou même parfois d'optimiser les exigences de base.

À l'heure actuelle, le Québec est la seule administration canadienne à permettre à un candidat en apprentissage à la conduite d'un véhicule lourd d'être uniquement titulaire d'un permis d'apprenti-conducteur de la classe autorisant la conduite d'un véhicule de promenade.

Relativement aux coûts pour suivre une formation obligatoire préalable à l'autorisation de conduire un véhicule lourd, tel le nouveau programme de formation de la SAAQ qu'il est souhaité d'implanter, les autres administrations canadiennes laissent aux établissements de formation établir les tarifs que devront payer leurs élèves, lesquels varient entre 7 000 \$ et 15 000 \$. Seule l'Alberta fixe un prix plafond de 10 000 \$.

La ministre des Transports et de la Mobilité durable,

GENEVIÈVE GUILBAULT