



PAR COURRIEL

Montréal, le 20 janvier 2025

Monsieur Éric Ducharme
Président-directeur général
Société de l'assurance automobile du Québec
333, boulevard Jean-Lesage
Québec (Québec) G1K 8Z2

Objet : Lettre de demande de rencontre concernant le règlement à venir visant la formation obligatoire pour l'obtention du permis de classe 1

Monsieur le Président-directeur général,

En tant que centre de formation TECNIC — Division Nord-Ouest du Québec, nous sommes affiliés à la bannière TECNIC. Nos écoles sont certifiées par la Société de l'assurance automobile du Québec. Notre mission est de contribuer à l'amélioration du bilan routier du Québec, de par l'enseignement de comportements sécuritaires et de meilleures pratiques de conduite, par la formation continue de nos enseignants, par l'utilisation d'outils pédagogiques à l'avant-garde, par notre environnement favorisant l'excellence de l'apprentissage, et par notre approche personnalisée à chaque conducteur, notamment en ce qui a trait à la conduite de véhicules lourds.

Les centres de formation TECNIC — Division Nord-Ouest du Québec proposent une formation pratique sur mesure, spécialement conçue pour répondre aux besoins des futurs conducteurs de véhicules lourds.

Nous vous interpellons aujourd'hui afin de vous transmettre nos commentaires en amont de la publication d'un règlement au sujet de la formation obligatoire pour l'obtention du permis de classe 1 — véhicule lourd, dans le cadre du Plan d'action en sécurité routière 2023-2028. Nous souhaitons aussi réagir à une correspondance de la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) datée du 9 janvier 2025 (ci-jointe) — lettre reçue en guise de réponse notre proposition de formation pratique sur mesure. Nous ne pouvons qu'exprimer ici notre déception ainsi que nos inquiétudes à l'égard de la réponse obtenue.

Nous y identifions trois éléments problématiques. D'abord, il est avancé une formation (PESR – Classe 1) d'une durée minimale qui reste, selon nous, trop longue avec 125 heures. Ensuite, on n'y reconnaît pas explicitement la valeur de la portion pratique de la formation que nous proposons. Finalement, on demeure muet quant aux mesures concrètes ayant un impact sur le coût et l'accessibilité aux formations menant à l'obtention de permis de classe 1.

Nous rappelons que la solution proposée consiste en l'adoption de normes différentes de formation pour l'obtention du permis de classe 1, qui seraient plus flexibles et adaptées à la réalité actuelle du marché. Nous maintenons qu'il est essentiel que les normes tiennent compte des différents modèles pédagogiques, comme la combinaison de formations pratiques intensives et de stages pratiques en entreprise, qui permettent d'assurer une formation de qualité tout en favorisant une intégration rapide des nouveaux conducteurs au marché de l'emploi. En misant sur des exigences équilibrées, il sera possible de répondre à la pénurie de chauffeurs tout en maintenant des standards élevés de sécurité et de professionnalisme.

Bien que nous appuyions la formation obligatoire, nous estimons que notre proposition est une solution plus avantageuse que la formation NORME 16 en termes de qualité et ce à coût nul pour l'État québécois. Devant l'imminence de la publication d'un projet de règlement pour consultations, nous insistons pour faire valoir l'importance de la flexibilité pour reconnaître les stages supervisés en entreprise dans cette future réglementation sur la formation obligatoire des camionneurs.

Dans le cas contraire où les stages ne seraient pas reconnus, des effets pervers pointent à l'horizon — notamment les difficultés de recrutement de camionneurs, sans compter les écueils dans la chaîne logistique pour les industries ainsi que les commerces. La formation pratique en entreprise (stage de 260 heures) supervisée par une école privée doit impérativement être reconnue dans le nouveau règlement.

Nous nous permettons de rappeler [les propos de M. François Bonnardel](#), alors ministre des Transports, — lorsqu'il affirmait qu'il surveillerait de quelle façon la norme sera établie au fédéral et que le Québec « *s'ajustera en temps et lieu* » — tout en ajoutant qu'il ne souhaitait pas « *ajouter de contraintes additionnelles aux personnes souhaitant travailler dans l'industrie du camionnage* ». M. Bonnardel avait affirmé cela à la suite de la réunion annuelle des ministres responsables des Transports et de la Sécurité routière de partout au Canada et qui s'était tenue le 21 janvier 2019 à Montréal. Nous logeons exactement à la même enseigne que l'ancien ministre des Transports — la pénurie de conducteurs de véhicules lourds relève d'un enjeu d'intérêt public et nous devons prendre les mesures nécessaires pour faciliter l'accès à la profession.

Dans cette perspective, nous sollicitons officiellement une rencontre rapide avec vous, en votre qualité de président-directeur général de la SAAQ afin de discuter de cette nécessaire flexibilité dans la future réglementation. En guise de suivi, nous attendrons un retour dans les prochains jours afin d'obtenir, de votre part, des plages de disponibilités pour un entretien permettant de vous présenter de quelle façon notre proposition peut s'arrimer à la modification réglementaire attendue sans que cela ne constitue un virage à 180 degrés. Le tout permettra sans l'ombre d'un doute de contribuer à l'atteinte de nos objectifs communs.

En terminant, nous souhaitons que cette correspondance soit déposée de manière officielle dans le cadre des consultations prébudgétaires du gouvernement du Québec. La rigidité des paramètres de formation anticipés pour obtenir le permis de classe 1 aura un impact économique négatif sur le Québec, notamment en diminuant l'accès à la profession pour les futurs conducteurs, qui verront la facture de leur formation augmenter drastiquement si la réglementation à venir est autant rigide qu'anticipée. Nous sommes aussi préoccupés quant à l'enjeu du financement des mesures de soutien pour les futurs conducteurs.

Veillez recevoir, Monsieur le Président-directeur général, l'expression de mes meilleurs sentiments.

Le directeur des opérations — TECNIC Division Nord-Ouest du Québec,

Claude Labrèche

Claude Labrèche

p. j. Nouvelle orientation en matière de formation des conducteurs de véhicules lourds : partenariat et solutions pour l'atteinte des objectifs gouvernementaux en matière de transports et de sécurité sur la route — décembre 2024

SAAQ – Nouvelle orientation en matière de formation des conducteurs de véhicules lourds : partenariat et solutions pour l'atteinte des objectifs gouvernementaux en matière de transports et de sécurité sur la route (9 janvier 2025)

c. c. M. Eric Girard, ministre des Finances du Québec

Mme Geneviève Guilbault, ministre des Transports et de la Mobilité durable du Québec

Mme Caroline Pilon, directrice générale de l'évaluation des compétences de conduite à la Société de l'assurance automobile du Québec

Mme Nathalie Messias, directrice générale de Camo-Route



Nouvelle orientation en matière de formation des conducteurs de véhicules lourds : partenariat et solutions pour l'atteinte des objectifs gouvernementaux en matière de transports et de sécurité sur la route

Centre de formation TECNIC – Division Nord-Ouest du Québec

Décembre 2024

Liste des recommandations

1. Que les autorités gouvernementales responsables, notamment la SAAQ, reconnaissent la pénurie de conducteurs de véhicules lourds comme un enjeu d'intérêt public et prennent les mesures nécessaires pour faciliter l'accès à la profession;
2. Que la formation menant à l'obtention d'un permis de classe 1 devienne obligatoire afin d'assurer la sécurité du public sur la route;
3. Que les programmes de formation menant à l'obtention d'un permis de classe 1 offert par les centres privés soient soumis à des normes plus flexibles en matière d'heures de cours et de structure que la norme pancanadienne, afin de combler les besoins de conducteurs.
4. Que la SAAQ permette de former les conducteurs avec un plus petit nombre d'heures de classe minimum que la norme pancanadienne - tout en en reconnaissant que les pratiques complémentaires comme les stages font partie de la formation;
5. Que la SAAQ assure la mise à niveau des enseignants des centres de formation privés de manière efficace et sans perturber la capacité de formation des camionneurs de ces derniers;
6. Que la SAAQ mette en place des mesures visant à améliorer l'accès aux programmes de formation des futurs conducteurs de véhicules lourds qui permettront d'assurer une formation de qualité autant dans le secteur public que privé.



PAR COURRIEL

Québec, le 9 janvier 2025

Monsieur Guillaume Beaudin
Agent en affaires publiques
L'Orange bleue affaires publiques inc.
Pour le Centre de formation Tecnic –
Division Nord-Ouest du Québec

Objet : Nouvelle orientation en matière de formation des conducteurs de véhicules lourds : partenariat et solutions pour l'atteinte des objectifs gouvernementaux en matière de transports et de sécurité sur la route

Monsieur Beaudin,

Votre communication du 5 décembre dernier adressée à la ministre des Transports et de la Mobilité durable, M^{me} Geneviève Guilbault, au sujet de vos préoccupations quant aux répercussions sur les nouveaux conducteurs, nous a été transmise pour considération et réponse.

La mise en place d'une telle formation est essentielle afin d'améliorer le bilan routier et la sécurité routière. À titre d'exemple, en 2021, les véhicules lourds représentaient 4 % des véhicules en circulation, alors qu'ils étaient impliqués dans 24 % des accidents mortels au Québec. La formation obligatoire pour la conduite d'un véhicule lourd s'inscrit plus largement dans le Plan d'action en sécurité routière 2023-2028 annoncé par la ministre des Transports et de la Mobilité durable le 22 août 2023.

Le PESR - classe 1 a été développé par la Société en partenariat avec les Centres de formation en transport publics (CFT). Il a fait l'objet d'une présentation à divers acteurs de l'industrie du transport, dont votre école de conduite, pour fins de commentaires à l'été 2023, mais pour lesquels la Société n'a pas eu de retour pendant la période allouée aux partenaires.

Les commentaires reçus dans le cadre des consultations ont tous été considérés. D'ailleurs, la Société a entendu la préoccupation de l'industrie quant à la durée de la formation prévue initialement de 135 heures lorsqu'elle a pris la décision que le Programme d'éducation à la sécurité routière (PESR) - classe 1 serait d'une durée de 125 heures, soit l'un des programmes dont la formation est la moins longue au Canada. Le contenu et la forme du programme sont basés sur les exigences de la



Norme 16 canadienne. Cette uniformité de formation permettra l'harmonisation des règles de circulation des véhicules nécessitant la classe 1 à travers le Canada et au maintien de règles concurrentielles et équitables pour l'ensemble de l'industrie.

Une mise à l'essai du programme de formation a aussi été réalisée de septembre 2023 à janvier 2024 avec deux écoles de conduite et deux entreprises de transport. Rappelons que la mise à l'essai avait pour objectif de tester les formations destinées aux formateurs et aux nouveaux conducteurs auprès de réels candidats et de recueillir les commentaires des partenaires participants pour procéder aux ajustements requis. Le bilan fort positif de la mise à l'essai a été partagé aux partenaires au printemps 2024.

Afin de faciliter l'accès au permis, le Québec est la seule administration canadienne qui envisage de proposer deux voies d'accès menant au permis de conduire de la classe 1, soit le Programme d'études professionnelles « Transport par camion » du ministère de l'Éducation et le PESR-classe 1 de la Société. De plus, la Société pourra autoriser les entreprises, les écoles privées et publiques ainsi que tout autre organisme intéressé à offrir la formation, s'assurant ainsi de l'accessibilité de la formation partout au Québec. Sachez également que la Société déploiera un programme de soutien à la formation des formateurs aux futurs prestataires reconnus.

La Société est consciente de la préoccupation du milieu du transport relativement aux effets du coût de cette formation sur l'attrait de nouveaux conducteurs dans l'industrie. C'est pourquoi elle poursuit ses discussions avec les différents partenaires gouvernementaux pour proposer des mesures de soutien.

Soyez assuré, Monsieur Beaudin, que la Société continuera de travailler en collaboration avec l'industrie du transport ainsi qu'avec les écoles de conduite pour recueillir leurs commentaires et trouver les meilleures alternatives pour améliorer la sécurité routière.

Veuillez accepter, Monsieur Beaudin, nos meilleures salutations.

Caroline Pilon
Directrice générale de l'évaluation des compétences de conduite