


DESTINATAIRE : Jean-François Meloche
Directeur
Gestion du territoire, du patrimoine et du soutien administratif
Arrondissement d'Outremont

EXPÉDITRICE : Annie Gerbeau 
Directrice des affaires civiles et avocate en chef adjointe
pour le directeur de service et avocat en chef de la Ville
Service des affaires juridiques

DATE : Le 28 octobre 2022

OBJET : Circulation et immobilisation des autobus scolaires sur le
territoire de l'arrondissement
N/Réf. : 22-002226

Le présent avis fait suite à votre demande d'avis juridique transmise à la Direction des affaires civiles le 14 septembre dernier concernant la circulation et l'immobilisation des autobus scolaires sur le territoire de l'arrondissement.

LES FAITS

L'arrondissement d'Outremont reçoit plusieurs plaintes de citoyens au sujet de la circulation des autobus scolaires sur l'ensemble des rues de l'arrondissement. Les plaintes sont liées au bruit excessif, à la pollution causée par le diesel, aux arrêts fréquents, aux entraves à la circulation, etc.

Suivant une conversation avec la soussignée en date du 15 septembre 2022, vous nous indiquez que ces autobus scolaires circulent dans l'arrondissement du lundi au vendredi durant le jour et jusqu'à très tard le soir. Ces autobus s'immobilisent de « porte-à-porte » sur la chaussée pour prendre et déposer les passagers.

L'arrondissement souhaite donc comprendre ses pouvoirs en matière de gestion de la circulation sur son territoire ainsi que les encadrements possibles. Plus particulièrement, vous souhaitez comprendre les pouvoirs de l'arrondissement en matière de circulation et d'immobilisation des autobus afin de trouver des solutions au service rendu de « porte-à-porte », donc aux arrêts fréquents et à la congestion de la circulation, ainsi que les pouvoirs permettant de limiter la circulation de ces véhicules.

Vous souhaitez également vérifier s'il est possible pour les autobus scolaires d'utiliser les zones d'arrêts des autobus de la Société de transport de Montréal (ci-après la

« STM ») pour faire monter et descendre les passagers ainsi que déterminer et comprendre les pouvoirs d'intervention du SPVM dans ce dossier.

LE DROIT

De nombreuses dispositions de plusieurs lois et règlements sont citées dans cet avis. Nous avons reproduit le tout en annexe.

L'ANALYSE

Règles et normes applicables au transport des autobus

Mentionnons tout d'abord que pour conduire un autobus, qu'il soit affecté ou non au transport des élèves, il faut être titulaire d'un permis d'une classe particulière délivré par la Société de l'assurance automobile du Québec¹ et se conformer à d'autres obligations liées à la conduite d'un véhicule lourd.

Notamment, le propriétaire et l'exploitant d'un véhicule lourd doivent s'inscrire au Registre des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds de la Commission des transports du Québec (ci-après la « CTQ ») pour mettre un autobus en circulation et l'exploiter². Tant que le propriétaire d'un véhicule lourd n'est pas inscrit à ce registre, le véhicule n'a pas le droit de circuler, même s'il est immatriculé. La personne qui contrevient à cette obligation commet une infraction et est passible d'une amende de 500 \$ à 1 500 \$³. Un agent de la paix peut saisir sur-le-champ un véhicule lourd qui circule sur un chemin en contravention d'une telle mesure d'interdiction d'exploitation⁴.

Également, la *Loi sur les transports*⁵ et le *Règlement sur le transport par autobus*⁶ prévoient qu'une personne qui désire offrir un service de transport par autobus doit, en règle générale, détenir un permis de transport par autobus délivré par la CTQ. Certains services de transport, identifiés au *Règlement sur le transport par autobus*, ne sont toutefois pas visés par cette obligation. C'est le cas notamment pour le transport d'élèves effectué pour une commission scolaire qui exerce les fonctions et pouvoirs reliés au transport des élèves ou pour un établissement d'enseignement privé autorisé à organiser le transport d'élèves pour l'entrée et la sortie quotidienne des classes ou pour des activités éducatives, sportives ou culturelles, sous certaines conditions.

¹ Article 65 du *Code de la sécurité routière* (RLRQ, c. C-24.2) et le *Règlement sur les permis* (RLRQ, c. C-24.2, r. 34).

² Article 5 de la *Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds* (RLRQ, c. P-30.3).

³ Id, article 48.

⁴ Id, article 39.

⁵ RLRQ, c. T-12.

⁶ RLRQ, c. T-12, r. 16.

Outre le fait que le conducteur d'un autobus doit être titulaire de la classe de permis appropriée au véhicule qu'il conduit, celui-ci doit aussi détenir un certificat de compétence délivré conformément à la *Loi sur les transports* s'il effectue du transport scolaire. En effet, l'article 48.12 de cette loi prévoit que toute personne doit, pour conduire un autobus affecté au transport d'écoliers au sens de la section I du chapitre IV du titre VIII du *Code de la sécurité routière*⁷ (ci-après le « Code »), être titulaire d'un certificat de compétence. Le conducteur d'un tel autobus est tenu de remettre à l'agent de la paix qui le lui demande son certificat pour examen et le propriétaire, le locataire ou la personne qui a le contrôle d'un autobus affecté au transport d'écoliers ne peut laisser conduire cet autobus par une personne qui n'est pas titulaire du certificat⁸. Une infraction à ces obligations est passible d'une amende de 250 \$ à 750 \$⁹.

Soulignons à cet effet que l'article 77.1 de la *Loi sur les transports* indique qu'un agent de la paix peut, lorsqu'il constate une infraction à une disposition de cette loi, signifier au conducteur un constat d'infraction avec un avertissement lui enjoignant de remédier à cette infraction et d'en fournir la preuve dans un délai de 72 heures. Le constat d'infraction devient nul, lorsque la preuve requise est fournie à un agent de la paix dans ce délai.

Par ailleurs, le *Règlement sur les véhicules routiers affectés au transport des élèves*¹⁰ prévoit, à son article 1, que tout transport d'élèves effectué sur un chemin public et organisé par un centre de services scolaire, une commission scolaire ou un établissement d'enseignement privé visé par la *Loi sur l'enseignement privé* (RLRQ, c. E-9.1), doit être effectué au moyen d'un autobus d'écoliers ou d'un véhicule affecté au transport des élèves. Dans le cadre d'une activité éducative, sportive ou culturelle, le transport des élèves organisé par les mêmes institutions peut être effectué au moyen d'un autobus multifonction, tel que défini au règlement.

L'article 2 du *Règlement sur les véhicules routiers affectés au transport des élèves* détermine ce qu'est un autobus d'écoliers. En résumé, il s'agit d'un autobus jaune muni des feux rouges intermittents et du signal d'arrêt obligatoire et dont le mot « ÉCOLIERS » est peint ou autrement indiqué sur les parois extérieures de l'autobus au-dessus du pare-brise et de la fenêtre arrière si son châssis est construit avant le 1^{er} juillet 1997.

Sans vouloir entrer dans l'analyse à savoir si le transport effectué par les autobus dont il est question dans le présent dossier est organisé par un centre de services scolaire, une commission scolaire ou un établissement d'enseignement privé visé par la *Loi sur l'enseignement privé*, nous nous sommes questionnés si ces autobus doivent être considérés comme étant « affectés au transport des élèves » considérant que le véhicule utilisé correspond à la définition d'un « autobus d'écoliers ».

⁷ RLRQ, c. C-24.2.

⁸ Articles 48.15 et 48.16 de la *Loi sur les transports* (RLRQ, c. T-12).

⁹ Articles 74.2.1 à 74.2.3 de la *Loi sur les transports* (RLRQ, c. T-12).

¹⁰ RLRQ, c. T-12, r. 17.

Le cas échéant, si ces autobus sont affectés au transport des élèves ou au transport d'écoliers, nous pourrions considérer qu'il s'agit d'autobus scolaires et, par conséquent, les dispositions particulières applicables à ce type de véhicules trouveront application, dont celles incluses dans la réglementation de l'arrondissement adoptée conformément à la loi.

À cet effet, la Cour supérieure, dans l'affaire *Chaput c. Ville de Montréal*¹¹, en appel d'un jugement rendu par la Cour municipale de Montréal, s'est penchée sur l'expression « affecté au transport d'écoliers » mentionné au Code. Dans cette affaire, il était reproché à l'accusé d'avoir, à titre de conducteur d'un véhicule, croisé un autobus affecté au transport d'écoliers dont le signal d'arrêt n'a pas été escamoté, allant ainsi à l'encontre de l'obligation prévue à l'article 460 du Code. Ce jugement mentionne notamment ce qui suit :

« [21] Selon le Tribunal, l'expression « autobus ou minibus affecté au transport d'écoliers » signifie que l'autobus a été fabriqué ou modifié pour le transport d'écoliers. La version anglaise énonce « bus or minibus used for the transportation of school children ».

[22] Si le législateur avait l'intention de dire que ces autobus doivent être en train de transporter des écoliers au moment même de l'infraction, il l'aurait spécifié comme il l'a fait pour exempter la responsabilité du conducteur d'un véhicule routier, dans le cas où il croise un autobus scolaire sur une chaussée adjacente séparée par un terre-plein (article 460, par. 2 CSR); voir *Ville de Longueuil c. Bonneau*, 2007 QCCS 561, par. 17, 18 (CanLII).

[...]

[26] Interpréter la législation autrement engendrerait une anarchie sur les chemins publics. En présence d'un autobus scolaire avec le signal d'arrêt actionné et les feux rouges intermittents, les conducteurs de véhicules routiers regarderaient si des enfants ou des adultes sont présents. Le conducteur déciderait, en conséquence, s'il immobiliserait ou non son véhicule; voir *Ville de Laval c. Bécharde*, précité, par. 17. On peut imaginer le cas où le conducteur croirait voir des adultes, mais qu'en réalité il s'agirait d'enfants; ou bien le cas où tous les enfants seraient descendus et partis, sauf un qui ne serait pas visible, ayant tardé à débarquer. Il est donc logique que l'article 460, qui vise la protection des écoliers, soit une infraction de responsabilité absolue.

[...]

[28] Par conséquent, le Tribunal est d'opinion que dans tous les cas où le conducteur d'un autobus scolaire - c'est-à-dire un autobus affecté au transport d'écoliers - met en marche les feux rouges intermittents ou actionne son signal d'arrêt obligatoire, le conducteur d'un véhicule routier doit immobiliser son véhicule, même en l'absence de passagers

¹¹ 2012 QCCS 2506.

embarquant, débarquant ou présents dans l'autobus, que ce soit des écoliers ou d'autres personnes. [...] » [Notre emphase]

Ainsi, suivant cette décision, il n'est pas requis que des élèves provenant d'une institution d'enseignement soient présents à bord d'un autobus scolaire pour établir qu'il s'agit d'un « autobus affecté au transport des écoliers ». Le type de passagers n'a pas d'importance. Dès que l'autobus a été fabriqué ou modifié pour le transport d'écoliers, et donc qu'il s'agit d'un autobus répondant à la définition « d'autobus d'écoliers » au sens du *Règlement sur les véhicules routiers affectés au transport des élèves*, les règles particulières applicables à ce type de véhicules prévues au Code s'appliquent. Il en est de même pour la réglementation municipale adoptée en vertu de ce Code.

De ce qui précède, nous pouvons donc considérer que les autobus dont il est question dans votre demande d'avis sont des autobus scolaires.

Pouvoirs liés à la circulation des autobus scolaires

Rappelons tout d'abord que le partage des compétences quant aux voies de circulation à la Ville de Montréal dépend principalement du fait qu'une voie soit identifiée ou non comme faisant partie du réseau artériel relevant du conseil de la ville en vertu de l'article 105 de la *Charte de la Ville de Montréal, métropole du Québec* (RLRQ, c. C-11.4) (ci-après la « Charte »). À cet effet, le *Règlement identifiant les réseaux de voirie artérielle et locale* (02-003) précise les routes qui forment le réseau artériel. Par ailleurs, le conseil de la ville a délégué aux arrondissements les activités d'entretien ainsi que l'adoption et l'application de la réglementation relative au contrôle de la circulation sur le réseau artériel conformément au *Règlement du conseil de la ville sur la délégation de certains pouvoirs relatifs au réseau de voirie artérielle aux conseils d'arrondissement* (08-055).

Toutes les voies qui ne sont pas identifiées au réseau artériel sont locales et la compétence à leur égard revient, selon l'article 142 de la Charte, aux arrondissements dans lesquels elles se trouvent.

Cela dit, le paragraphe 5^o de l'article 626 du Code prévoit qu'une municipalité locale peut, par règlement ou par ordonnance, le cas échéant, prohiber, avec ou sans exception, la circulation de tout véhicule routier dans les chemins qu'elle indique et, s'il y a lieu, pour la période qu'elle fixe, pourvu que cette prohibition soit indiquée par une signalisation ou par des agents de circulation. Comme précédemment mentionné, ce pouvoir d'adopter la réglementation relative au contrôle de la circulation relève de la compétence des arrondissements.

Ainsi, l'arrondissement peut prohiber la circulation sur un chemin public de tout véhicule routier qu'elle indique, et ce, de façon temporaire ou permanente.

À ce sujet, le *Règlement relatif à la circulation et au stationnement* (1171) (ci-après le « Règlement 1171 ») de l'arrondissement prévoit, au chapitre XI, des règles relatives

à la circulation des autobus. Selon ce règlement, la circulation des autobus est prohibée sur l'ensemble du territoire, sauf exception. L'une de ces exceptions vise les autobus scolaires affectés au transport des écoliers vers ou en provenance d'un établissement d'enseignement.

Il est donc présentement permis de circuler sur toutes les rues de votre arrondissement avec un autobus scolaire vers ou en provenance d'un établissement d'enseignement. Soulignons qu'à moins qu'un véhicule de police suive l'autobus scolaire en question pour déterminer si elle provient ou se dirige vers un établissement scolaire, l'exigence de direction prévue dans le Règlement 1171 est, à notre avis, impossible à appliquer. Il faut donc présumer, suivant notamment la première portion de l'analyse, que la présence d'un autobus scolaire sur votre territoire emporte qu'il est affecté au transport des écoliers et qu'il se dirige vers ou qu'il provient d'un établissement d'enseignement.

Cela dit, nous sommes d'avis que l'arrondissement pourrait modifier sa réglementation pour notamment limiter la circulation des autobus scolaires sur certaines voies de circulation. Le cas échéant, un tel règlement doit obtenir l'approbation du ministre des Transports pour entrer en vigueur¹². À noter que cette limitation devrait alors s'appliquer à tous les autobus scolaires circulant sur votre territoire, incluant ceux de tous les transporteurs scolaires provenant d'une quelconque commission scolaire. Rappelons qu'un règlement municipal doit s'appliquer à tous de la même façon parce qu'il est adopté dans l'intérêt public et non pas pour favoriser ou pénaliser un contribuable. Ainsi, une limitation à la circulation des autobus scolaires pourrait être jugée discriminatoire si elle vise uniquement la circulation des autobus dont il est question dans votre demande.

D'ailleurs, dans la décision *Société de transport de Laval c. Ville de Saint-Laurent*¹³, il a été jugé que le règlement municipal adopté par la Ville de Saint-Laurent en matière de circulation était discriminatoire puisqu'il avait pour effet immédiat d'interdire aux autobus de la Société de transport de Laval certains accès au métro Côte-Vertu. Les autres sociétés de transports et les autobus utilisés pour le transport d'écoliers étaient, quant à eux, visés par une exception. Le Tribunal conclut que le règlement est discriminatoire puisqu'il ne comporte pas l'interdiction aux autobus de circuler, mais bien à certains autobus limités dans les faits à la Société de transport de Laval.

Soulignons également que l'arrondissement ne pourrait pas interdire complètement la circulation des autobus scolaires. Une telle prohibition serait, à notre avis, abusive et déraisonnable.

Pour conclure cette section qui porte sur la circulation, mentionnons que le chapitre II du Règlement 1171 indique quelles sont les personnes autorisées à appliquer ce règlement. Il s'agit du directeur du Service de police de la Ville de Montréal ainsi que le chef de division Ressources humaines, matérielles et sécurité publique. D'ailleurs,

¹² Article 627 du *Code de la sécurité routière*.

¹³ 1998 CanLII 11823 (QC CS).

la résolution autorisant certaines personnes à délivrer des constats d'infraction pour votre territoire¹⁴ prévoit notamment que tous les agents de la paix, tous les directeurs de chacun des services de l'arrondissement et tout agent, inspecteur, officier, patrouilleur, sergent, lieutenant, capitaine, responsable, chef, agent de sécurité communautaire ou toute autre personne dont les fonctions consistent, en tout ou en partie, à assurer la sécurité publique, sont autorisés à délivrer un constat d'infraction pour toute infraction au Code ou à tout règlement adopté par le conseil d'arrondissement.

Pouvoirs liés à l'immobilisation des autobus scolaires et à la détermination de zones d'arrêt

Tout d'abord, mentionnons que l'article 382 du Code prévoit l'obligation pour le conducteur d'un autobus d'immobiliser son véhicule à l'extrême droite de la chaussée, sur l'accotement ou aux zones prévues à cette fin, lorsqu'il fait monter ou descendre des passagers. Selon les informations que nous avons obtenues, les autobus scolaires qui circulent sur votre territoire ne respecteraient pas cette obligation du Code lorsque ceux-ci s'immobilisent. Or, quiconque contrevient à cette disposition commet une infraction et est passible d'une amende de 60 \$ à 120 \$¹⁵.

Cela dit, les paragraphes 1^o et 7^o de l'article 295 du Code prévoient que la personne responsable de l'entretien d'un chemin public peut, au moyen d'une signalisation appropriée, déterminer des zones d'arrêt et interdire, restreindre ou autrement régir l'immobilisation ou le stationnement des véhicules routiers. Comme mentionné précédemment, ces pouvoirs du Code relèvent, à la Ville de Montréal, des conseils d'arrondissement tant sur le réseau de voirie locale que sur le réseau de voirie artérielle suivant une délégation de pouvoirs.

Ainsi, l'arrondissement a tous les pouvoirs pour régir l'immobilisation des autobus scolaires et prévoir, notamment, des zones d'arrêt leur permettant de s'immobiliser sur le bord de la chaussée.

À ce sujet, mentionnons que le paragraphe 6^o de l'article 8.7 du Règlement 1171 prévoit qu'il est interdit pour un véhicule routier, ce qui comprend les autobus, de s'immobiliser ou de stationner sur la chaussée, le long de tout véhicule arrêté ou stationné à la bordure ou sur le côté de la rue. Encore une fois ici, les autobus scolaires qui circulent sur votre territoire ne respecteraient pas cette obligation réglementaire lorsque ceux-ci s'immobilisent. Or, quiconque contrevient à cette disposition commet une infraction et est passible d'une amende de 61 \$¹⁶.

Également, les articles 11.1 et 11.2 du Règlement 1171 prévoient déjà l'autorité du conseil d'arrondissement de déterminer des zones d'arrêt pour autobus, lesquelles sont décrites à l'annexe I de ce règlement. Toutefois, cette annexe ne présente

¹⁴ Résolution CE19 1982.

¹⁵ Article 506 du *Code de la sécurité routière*.

¹⁶ Article 2 du *Règlement fixant le montant des amendes à l'égard des infractions en matière de stationnement ou d'immobilisation des véhicules* (18-020).

actuellement aucune zone d'arrêt déterminée. L'arrondissement pourrait donc voir à modifier son règlement pour y ajouter des zones et régir l'immobilisation des autobus en conséquence. À titre d'exemple, l'arrondissement pourrait prévoir, au moyen d'une signalisation appropriée, qu'il est interdit à tout véhicule, à l'exception des autobus scolaires, de s'immobiliser ou de stationner dans la zone d'arrêt pendant la période où la chaussée est ainsi réservée. Le règlement devrait également prévoir que les autobus scolaires doivent s'immobiliser dans ces zones d'arrêt déterminées lorsqu'ils font monter ou descendre des passagers. Rappelons que ces obligations devront, pour éviter notamment une contestation à l'effet que la réglementation est discriminatoire, s'appliquer à tous les autobus scolaires qui circulent sur votre territoire.

Par ailleurs, nous désirons porter à votre attention que la détermination de zones d'arrêt pourrait avoir un impact sur les parcours d'autobus scolaires déterminés par les différentes institutions scolaires. Nous avons d'ailleurs pris connaissance des échanges entre l'arrondissement et le Centre de service scolaire Marguerite-Bourgeoys, lequel vous informe notamment que les parcours des autobus peuvent être modifiés d'une année à l'autre selon les élèves qui sont desservis. Or, les règles relatives à l'organisation du transport des élèves d'un centre de services sont déterminées par le *Règlement sur le transport des élèves* (RLRQ, c. I-13.3, r. 12) et, notamment, le transport d'élèves doit faire l'objet d'octroi de contrats avec divers transporteurs. À première vue, il n'apparaît pas que les normes réglementaires que pourraient déterminer l'arrondissement en matière de zones d'arrêt soient inconciliables avec la législation provinciale. Le cas échéant, la réglementation municipale serait inopérante. L'établissement de zones d'arrêt par l'arrondissement pourrait toutefois entraîner un préjudice ou certains inconvénients aux institutions d'enseignement, puisque cela aurait un impact sur les contrats en cours. Nous vous invitons donc à consulter préalablement tout centre de services ou autre organisation qui établit des parcours d'autobus scolaires sur le territoire de l'arrondissement avant d'établir des zones d'arrêt déterminées.

Dans un autre ordre d'idées, il importe de souligner que la compétence relative à l'application des règles relatives au stationnement ou à l'immobilisation des véhicules pour la délivrance de constats d'infraction ne relève pas de l'arrondissement contrairement aux règles visant la circulation.

En effet, le conseil de la ville, conformément à l'article 85.5 de la Charte, s'est déclaré compétent, jusqu'au 25 août 2024, quant à l'application de la réglementation en matière de stationnement pour la délivrance de constats d'infraction sur le réseau de voirie locale¹⁷. Une exception est également prévue au *Règlement du conseil de la ville sur la délégation de certains pouvoirs relatifs au réseau de voirie artérielle aux conseils d'arrondissement* (08-055) en ce qui concerne le réseau artériel¹⁸.

¹⁷ Résolution CM22 0977.

¹⁸ À noter que le conseil de la ville s'est également déclaré compétent, jusqu'au 13 juin 2027, à l'égard de la fixation du montant des amendes pour des infractions en matière de stationnement et d'immobilisation des véhicules sur le réseau de voirie locale (CM22 0978). Suivant cette déclaration de compétence, le conseil de la ville a adopté le *Règlement fixant le montant des amendes à l'égard*

Par conséquent, l'arrondissement est compétent pour adopter des normes relatives à la circulation et au stationnement (incluant l'immobilisation) conformément au Code et à les appliquer, sauf lorsqu'il s'agit de délivrer un constat d'infraction pour une infraction à une disposition relative au stationnement ou à l'immobilisation des véhicules. En d'autres mots, l'arrondissement n'est pas compétent pour délivrer un constat d'infraction lors d'une infraction en matière de stationnement ou d'immobilisation des véhicules, dont les autobus scolaires sur son territoire. Pour pouvoir agir en la matière, la déclaration de compétence précitée devrait prévoir une exception pour permettre, par exemple, à l'ensemble des arrondissements, d'appliquer leur réglementation lorsqu'il s'agit d'une norme en matière d'immobilisation des autobus.

Dans cette situation, ce sont les personnes autorisées à délivrer des constats d'infraction, notamment les agents de stationnement ainsi que les policiers, qui voient à appliquer la réglementation en matière de stationnement ou d'immobilisation. En effet, les agents de stationnement sont des employés relevant du conseil de la ville et les policiers ont, en vertu de la Loi sur la police¹⁹, compétence pour prévenir et réprimer les infractions aux règlements municipaux.

Possibilité d'utiliser les zones d'arrêt des autobus de la STM

L'article 78 de la *Loi sur les sociétés de transport en commun*²⁰ confère à toute société de transport, dont la STM, le pouvoir d'utiliser tout chemin public qu'elle juge nécessaire pour l'établissement, à sa discrétion, de ses parcours et de ses circuits.

Dans le cas de la STM, la loi prévoit, notamment, que ce pouvoir ne s'exerce que dans la mesure prévue dans une entente conclue avec l'Autorité régionale de transport métropolitain (ci-après « l'ARTM ») en vertu de l'article 8 de la *Loi sur l'Autorité régionale de transport métropolitain*²¹. À cette fin, chaque société doit conseiller l'ARTM dans l'établissement, la modification ou la suppression des parcours et circuits. À Montréal, c'est donc l'ARTM qui décide des parcours et circuits des autobus de la STM.

Or, en vertu de la *Loi sur l'Autorité régionale de transport métropolitain*, l'ARTM a le pouvoir de désigner des corridors routiers qui constituent le réseau artériel métropolitain. Sur ce réseau, l'ARTM peut déterminer tous les paramètres, par exemples les types d'usagers, les heures d'opération et les concepts d'aménagements. L'article 36 de cette loi mentionne que toute décision prise par l'ARTM en lien avec le réseau artériel métropolitain doit être approuvée par la Communauté métropolitaine de Montréal et que toute décision ainsi approuvée a

des infractions en matière de stationnement ou d'immobilisation des véhicules (18-020), lequel a pour effet de remplacer une disposition réglementaire fixant une amende minimale inférieure à celle fixée par ce règlement pour une infraction de même nature.

¹⁹ Article 69 de la *Loi sur la police* (RLRQ, c. P-13.1).

²⁰ RLRQ, c. S-30.01.

²¹ RLRQ, c. A-33.3.

**GAGNIER
GUAY
BIRON**
AVOCATS
NOTAIRES

préséance sur toute décision prise par une municipalité ou un organisme public de transport en commun.

La lecture des pouvoirs prévus dans la *Loi sur l'Autorité régionale de transport métropolitain* nous permet de conclure que malgré le fait que l'arrondissement détient plusieurs pouvoirs en matière de circulation et d'immobilisation des autobus, celui-ci ne peut utiliser les zones d'arrêt des autobus de la STM sans l'autorisation de l'ARTM. Au surplus, toute décision prise par l'arrondissement pourrait être contrecarrée par une décision de l'ARTM et approuvée par la Communauté métropolitaine de Montréal. Nous vous invitons à communiquer avec nous si vous souhaitez faire approuver toute entente en lien avec cet aspect du dossier.

CONCLUSION

Les autobus scolaires qui circulent sur le territoire de l'arrondissement sont soumis à l'application des dispositions particulières applicables à ce type de véhicules prévues dans la législation ainsi qu'à toute disposition du Règlement 1171 à cet égard.

L'arrondissement peut modifier sa réglementation, sur approbation du ministre, pour notamment limiter leur circulation sur certaines voies de circulation. Les policiers ainsi que certains employés de l'arrondissement sont compétents pour appliquer la réglementation relative à la circulation et délivrer des constats d'infraction.

En matière d'immobilisation, l'arrondissement a tous les pouvoirs de réglementer et pourrait prévoir, notamment, des zones d'arrêt pour permettre aux autobus scolaires de s'immobiliser sur le bord de la chaussée. Les policiers ainsi que les agents de stationnement sont compétents pour appliquer la réglementation en matière de stationnement ou d'immobilisation.

Finalement, nous sommes d'avis qu'il est requis d'obtenir l'autorisation de l'ARTM pour permettre aux autobus scolaires d'utiliser les mêmes zones d'arrêt que les autobus de la STM.

Le présent avis est transmis sous le sceau du secret professionnel et doit être traité comme tel. Les renseignements qui y sont contenus sont confidentiels.

Espérant ces informations utiles, n'hésitez pas à communiquer avec nous pour toute question ou précision relative au présent avis.

GAGNIER GUAY BIRON



Evelyne Généreux, avocate
evelyne.genereux@montreal.ca
Ligne directe : 514 872-8594



Jean-Philippe Guay, avocat
Chef de division – Droit public et législation
jean-philippe.guay@montreal.ca

GAGNIER
GUAY
BIRON
AVOCATS
NOTAIRES

c. c. Me Patrice F. Guay, directeur de service et avocat en chef de la Ville de Montréal
Service des affaires juridiques

ANNEXE

Loi sur les transports (RLRQ, c. T-12)

« **SECTION V.2** TRANSPORT DES ÉLÈVES

48.12. Toute personne doit, pour conduire un autobus ou un minibus affecté au transport d'écoliers, au sens de la section I du chapitre IV du titre VIII du Code de la sécurité routière (chapitre C-24.2), ou un véhicule affecté au transport des élèves au sens du Règlement sur les véhicules routiers affectés au transport des élèves (chapitre T-12, r. 17), être titulaire d'un certificat de compétence délivré conformément à un règlement du gouvernement.

48.13. Pour être titulaire d'un certificat de compétence, une personne doit avoir suivi un cours de formation dispensé par une personne habilitée par règlement, acquitté les frais fixés par celle-ci pour ce cours et respecté ses exigences pour la réussite de ce cours.

48.14. Tout conducteur d'un autobus ou d'un minibus affecté au transport d'écoliers ou d'un véhicule affecté au transport des élèves doit avoir avec lui son certificat de compétence.

48.15. Le conducteur d'un autobus ou d'un minibus affecté au transport d'écoliers ou d'un véhicule affecté au transport des élèves doit remettre à l'agent de la paix qui le lui demande son certificat de compétence pour examen.

L'agent de la paix doit remettre ce certificat dès qu'il l'a examiné.

48.16. Le propriétaire, le locataire ou la personne qui a le contrôle d'un autobus ou d'un minibus affecté au transport d'écoliers ou d'un véhicule affecté au transport des élèves ne peut laisser conduire cet autobus ou ce minibus ou ce véhicule par une personne qui n'est pas titulaire du certificat prescrit à l'article 48.12.

[...]

SECTION VIII DISPOSITIONS PÉNALES

[...]

74.2.1. Quiconque enfreint l'article 48.12 commet une infraction et est passible d'une amende de 250 \$ à 750 \$.

74.2.2. Quiconque enfreint l'article 48.14 commet une infraction et est passible d'une amende de 250 \$ à 750 \$.

74.2.3. Quiconque enfreint le premier alinéa de l'article 48.15 commet une infraction et est passible d'une amende de 250 \$ à 750 \$.

74.2.4. Quiconque enfreint l'article 48.16 commet une infraction et est passible d'une amende de 250 \$ à 750 \$.

[...]

77.1. Lorsqu'il constate une infraction à une disposition de la présente loi, d'un règlement ou d'une ordonnance, l'agent de la paix peut signifier au conducteur un constat d'infraction avec un avertissement enjoignant au défendeur de remédier à cette infraction et d'en fournir la preuve dans un délai de 72 heures. Le constat d'infraction devient nul, lorsque la preuve requise est fournie à un agent de la paix dans ce délai. Il incombe au défendeur d'établir qu'il a remédié à l'infraction dans ce délai.

Lorsqu'un avertissement est joint au constat d'infraction, le délai prévu à l'article 160 du Code de procédure pénale (chapitre C-25.1) ne commence à courir qu'à l'expiration du délai indiqué dans l'avertissement.

Règlement sur le transport par autobus (RLRQ, c. T-12, r. 16)

« **SECTION I**
DISPOSITIONS GÉNÉRALES RELATIVES AUX PERMIS

1. Pour effectuer un transport rémunéré de personnes par autobus ou minibus, une personne doit être titulaire d'un permis de transport par autobus délivré par la Commission des transports du Québec.

[...]

3. Aucun permis n'est requis pour fournir les services de transport suivants :

[...]

3° tout transport d'élèves organisé pour l'entrée et la sortie quotidienne des classes ou, le midi, pour permettre aux élèves d'aller dîner à domicile et effectué pour un centre de services scolaire ou une commission scolaire qui exerce les fonctions et pouvoirs reliés au transport des élèves prévus, selon le cas, aux articles 291 à 299 de la Loi sur l'instruction publique (chapitre I-13.3) ou aux articles 431 à 431.8 de la Loi sur l'instruction publique pour les autochtones Cris, Inuit et Naskapis (chapitre I-14) pour un établissement d'enseignement privé autorisé à organiser le transport d'élèves en vertu du deuxième alinéa de l'article 62 de la Loi sur l'enseignement privé (chapitre E-9.1);

3.1° tout autre transport d'élèves pour des activités éducatives, sportives ou culturelles effectué pour un centre de services scolaire, une commission scolaire ou un établissement d'enseignement privé visé au paragraphe 3, à la condition que le conducteur de l'autobus ait en sa possession, pendant ce transport, une copie du contrat en vertu duquel il est effectué ou une copie de la demande de service faite par cette commission ou cet établissement;

3.2° tout transport effectué par un centre de services scolaire, une commission scolaire ou par un établissement d'enseignement privé, pour ses élèves; [...] »

Règlement sur les véhicules routiers affectés au transport des élèves (RLRQ, c. T-12, r. 17)

**« CHAPITRE I
DISPOSITIONS GÉNÉRALES**

1. Doit être effectué au moyen d'un autobus ou d'un minibus d'écoliers ou d'un véhicule affecté au transport des élèves conformes au présent règlement, tout transport d'élèves effectué sur un chemin public au sens du Code de la sécurité routière (chapitre C-24.2) et organisé par un centre de services scolaire, une commission scolaire ou un établissement d'enseignement privé visé par la Loi sur l'enseignement privé (chapitre E-9.1), à l'exception du transport des élèves inscrits aux services de formation professionnelle ou aux services éducatifs pour les adultes.

Toutefois, le transport des élèves organisé par un centre de services scolaire, une commission scolaire ou un établissement d'enseignement privé, dans le cadre d'une activité éducative, sportive ou culturelle, peut être effectué au moyen d'un autobus multifonction pour les activités scolaires ou d'un autobus de 12 à 15 passagers conformes au présent règlement.

Malgré le premier alinéa, peut être effectué au moyen d'un autobus construit pour le transport urbain, le transport des élèves de l'enseignement secondaire qui est intégré au service du Réseau de transport métropolitain ou d'une société de transport en commun instituée en vertu de la Loi sur les sociétés de transport en commun (chapitre S-30.01), à condition que le parcours soit ouvert à l'ensemble de la clientèle et que son horaire soit diffusé publiquement de la même manière que celui des autres parcours.

2. Est un autobus ou un minibus d'écoliers, celui qui :

1° porte la marque nationale de sécurité ou l'étiquette de déclaration de conformité visées respectivement aux articles 3 et 6 du Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles (C.R.C., c. 1038), tels qu'ils se lisent au moment où ils doivent être appliqués;

2° si son châssis est construit avant le 1er juillet 1997, porte les inscriptions visées à l'article 30, est muni des feux rouges intermittents et du signal d'arrêt obligatoire visés aux articles 34 et 35, est peint de la couleur et de la manière visées à l'article 11 et respecte les normes visées aux articles 8, 10, 15, 19, 29, 31 et au deuxième alinéa de l'article 33;

3° si son châssis est construit avant le 29 août 2005 et est muni des feux jaunes d'avertissement alternatifs visés à l'article 34.

L'autobus et le minibus visés au paragraphe 1 doivent être conformes aux dispositions du chapitre II.

[...]

4.1. Est un autobus multifonction pour les activités scolaires, un autobus multifonction pour les activités scolaires tel que défini au Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles (C.R.C., c. 1038) et qui porte la marque nationale de sécurité au sens de la Loi sur la sécurité automobile (L.C. 1993, c. 16) ou l'étiquette de conformité prévue par ce règlement pour ce type de véhicule.

[...]

CHAPITRE IV POURSUITES

50. Les poursuites pénales intentées pour une infraction à l'une des dispositions suivantes du présent règlement sont prises, selon le cas:

1° à l'encontre de quiconque effectue ou fait effectuer un transport d'élèves en utilisant un véhicule autre que ceux permis par les dispositions de l'article 1;

[...]

2° à l'encontre du propriétaire qui utilise un autobus ou un minibus d'écoliers qui n'est pas conforme aux exigences de l'une des dispositions des articles 7 à 36;

[...]

Loi sur l'instruction publique (RLRQ, c. I-13.3)

« § 3. — *Comité consultatif de transport*

188. Chaque centre de services scolaire qui organise le transport des élèves doit instituer un comité consultatif de transport dont la composition, le fonctionnement et les fonctions doivent être conformes au règlement du gouvernement.

[...]

§ 9. — *Fonctions et pouvoirs reliés au transport des élèves*

291. Un centre de services scolaire peut, avec l'autorisation du ministre, organiser le transport de tout ou partie de ses élèves.

Il peut effectuer lui-même ce transport, avec l'autorisation du ministre, ou contracter à cette fin avec un transporteur.

[...]

297. Le centre de services scolaire peut accorder un contrat de transport d'élèves après négociation de gré à gré ou après demande de soumissions publiques.

En cas de demande de soumissions publiques, le centre de services scolaire doit retenir la plus basse soumission conforme. Toutefois, le ministre peut

exceptionnellement autoriser le centre de services scolaire à accorder le contrat à un autre soumissionnaire conforme et assortir cette autorisation de conditions. Le centre de services scolaire peut aussi rejeter toutes les soumissions et soit en demander de nouvelles, soit conclure, dans les cas prévus par règlement du gouvernement, un contrat après négociation de gré à gré.

Le contrat de transport d'élèves est conclu conformément à ce qui est prévu par règlement du gouvernement et est constaté par écrit. Ce contrat doit prévoir l'obligation, pour le transporteur, d'adopter des mesures visant à prévenir et à contrer toute forme d'intimidation ou de violence lors du transport des élèves et, le cas échéant, d'informer le directeur de l'école fréquentée par un élève qu'il transporte de tout acte d'intimidation ou de violence qui survient lors de ce transport. Ce contrat doit également prévoir l'obligation pour le transporteur de s'assurer, en collaboration avec le centre de services scolaire, que le conducteur possède, dans les plus brefs délais, une formation adéquate en matière de lutte contre l'intimidation et la violence.

La durée du contrat est déterminée conformément aux normes établies par règlement du gouvernement. La durée maximale ne peut toutefois, en l'absence de règlement, excéder trois années scolaires.

[...]

453. Le gouvernement peut réglementer le transport des élèves pour :

1° déterminer les étapes du processus d'attribution d'un contrat de transport des élèves;

2° prévoir, à chaque étape, des restrictions et des conditions pour l'attribution d'un contrat;

3° limiter à certains transporteurs le pouvoir d'un centre de services scolaire de négocier de gré à gré;

4° prescrire les stipulations minimales d'un contrat et établir des normes quant à sa durée;

5° fixer les normes relatives au coût pouvant être réclamé pour ce service.

Un règlement visé par le présent article peut permettre au ministre de soustraire les contrats de transport des élèves qu'il indique de l'application de certaines dispositions de ce règlement.

454. Le gouvernement peut, par règlement, déterminer la composition, le mode de fonctionnement et les fonctions du comité consultatif de transport des élèves. »

Règlement sur le transport des élèves (RLRQ, c. I-13.3, r. 12)

« **SECTION II**
COMITÉ CONSULTATIF DE TRANSPORT DES ÉLÈVES

[...]

9. Le comité donne son avis sur la planification, la coordination, le financement et l'administration du transport des élèves.

10. Le comité donne son avis sur le plan d'organisation du transport des élèves du centre de services et sur les modalités d'octroi des contrats de transport d'élèves, avant que le centre de services n'adopte ce plan ou ne fixe ces modalités d'octroi.

[...]

15. Sous réserve de l'article 13, le centre de services ou l'établissement d'enseignement est autorisé, avant de procéder par soumissions publiques, à négocier de gré à gré un contrat avec un transporteur avec lequel il était lié par contrat l'année scolaire précédente pour du transport qui doit être effectué au moyen d'un autobus ou minibus.

Cependant, cette négociation de gré à gré peut être conduite avec toute personne s'il s'agit d'un transport qui doit être effectué au moyen d'un véhicule affecté au transport des élèves. »

Loi sur l'autorité régionale de transport métropolitain (RLRQ, c. A-33.3)

**« SECTION VI
RÉSEAU ARTÉRIEL MÉTROPOLITAIN**

31. L'Autorité désigne, parmi les chemins publics sur son territoire, les corridors routiers qui constituent le réseau artériel métropolitain.

Elle doit étudier le réseau routier et consulter, avant toute prise de décision en vertu de l'article 32, le ministre ainsi que les municipalités locales et les organismes publics de transport en commun concernés.

32. L'Autorité peut déterminer à l'égard des corridors routiers qui constituent le réseau artériel métropolitain :

- 1° des mesures préférentielles favorisant la circulation des autobus;
- 2° des restrictions à la circulation des véhicules lourds;
- 3° des mesures favorisant un réseau cyclable et piétonnier métropolitain;
- 4° les usages compatibles aux abords de ces corridors routiers.

L'Autorité peut également:

- 1° désigner des voies de circulation réservées à l'usage exclusif de certaines catégories de véhicules routiers ou des seuls véhicules routiers qui transportent le nombre minimal de personnes qu'elle indique;

2° avec l'approbation de la personne responsable de l'entretien d'un chemin public ou, à défaut, lorsque cette personne n'est pas le ministre, de la Communauté métropolitaine de Montréal, signaler les voies de circulation réservées qu'elle désigne et prendre toute mesure visant à en assurer une utilisation sécuritaire.

L'Autorité peut conclure avec la personne responsable de l'entretien d'un chemin public tout contrat visant à compenser en tout ou en partie les coûts liés aux décisions qu'elle a prises à l'égard du réseau artériel métropolitain.

Toute signalisation installée par l'Autorité est réputée l'avoir été par la personne responsable de l'entretien d'un chemin public en vertu du paragraphe 4° de l'article 295 du Code de la sécurité routière (chapitre C-24.2).

36. Toute décision prise par l'Autorité en vertu de la présente section doit être approuvée par la Communauté métropolitaine de Montréal, sauf lorsqu'elle concerne un chemin public dont le ministre est responsable de l'entretien. Dans un tel cas, l'approbation du ministre est requise.

Toute décision approuvée conformément au premier alinéa a préséance sur toute décision prise par une municipalité ou un organisme public de transport en commun. »

Loi sur les sociétés de transport en commun (RLRQ, c. S-30.01)

**« CHAPITRE II
FONCTIONS ET POUVOIRS**

**SECTION I
POUVOIRS EN MATIÈRE D'ORGANISATION DES SERVICES**

78. Une société exploite une entreprise de transport en commun dans son territoire, mais peut assurer une liaison vers des lieux situés hors de celui-ci.

À ces fins, elle peut utiliser tout chemin public qu'elle juge nécessaire pour l'établissement, à sa discrétion, de ses parcours et de ses circuits.

Dans le cas de la Société de transport de Laval, de la Société de transport de Longueuil et de la Société de transport de Montréal, les pouvoirs prévus au présent article ne s'exercent que dans la mesure prévue dans une entente conclue avec l'Autorité régionale de transport métropolitain en vertu de l'article 8 de la Loi sur l'Autorité régionale de transport métropolitain (chapitre A-33.3). À cette fin, chaque société doit conseiller l'Autorité dans l'établissement, la modification ou la suppression des parcours et circuits. Chaque société doit également lui proposer un plan de desserte pour son territoire. »

Code de la sécurité routière (RLRQ, c. C-24.2)

« 4. Dans le présent code, à moins que le contexte n'indique un sens différent, on entend par les mots : [...]

« autobus » : un véhicule automobile, autre qu'un minibus, aménagé pour le transport de plus de neuf occupants à la fois et utilisé principalement à cette fin, ou équipé de dispositifs d'immobilisation de fauteuils roulants; [...] »

« **295.** La personne responsable de l'entretien d'un chemin public peut, au moyen d'une signalisation appropriée :

1° déterminer des zones d'arrêt;

[...]

7° interdire, restreindre ou autrement régir l'immobilisation ou le stationnement des véhicules routiers; [...] »

« **432.** Le conducteur d'un autobus ou d'un minibus doit, lorsqu'il fait monter ou descendre des passagers, immobiliser son véhicule à l'extrême droite de la chaussée, sur l'accotement ou aux zones prévues à cette fin. Avant d'effectuer cette manœuvre, le conducteur doit s'assurer qu'il peut le faire sans danger et, dans le cas où il souhaite immobiliser son véhicule sur l'accotement, que ce dernier est en bon état. »

« **CHAPITRE IV** DISPOSITIONS PARTICULIÈRES APPLICABLES À CERTAINS VÉHICULES

SECTION I VÉHICULES AFFECTÉS AU TRANSPORT D'ÉCOLIERS

454. La présente section s'applique au transport des écoliers, à l'exception d'un transport effectué en vertu d'un permis délivré à cet effet par la Commission des transports du Québec et pour lequel peut être utilisé un autobus ou un minibus autre qu'un autobus ou minibus affecté au transport d'écoliers au sens d'un règlement pris en vertu de la Loi sur les transports (chapitre T-12).

455. Le conducteur d'un autobus ou minibus affecté au transport d'écoliers doit s'assurer que toutes les personnes sont assises avant de mettre son véhicule en mouvement et qu'elles le demeurent pendant le trajet.

456. Le conducteur d'un autobus ou minibus affecté au transport d'écoliers doit, lorsqu'il s'arrête pour faire monter ou descendre des personnes, donner l'alerte en mettant en marche les feux rouges intermittents et actionner le signal d'arrêt obligatoire visés à l'article 229 tant que les personnes ne sont pas en sécurité.

Le premier alinéa ne s'applique pas à un tel véhicule lorsqu'il est utilisé pour transporter exclusivement des écoliers qui se déplacent en fauteuil roulant.

457. Lorsque des autobus ou minibus affectés au transport d'écoliers sont immobilisés à la file et que le conducteur de l'un de ces véhicules fait monter ou descendre des personnes, les conducteurs des autobus ou minibus qui suivent doivent également mettre en marche les feux rouges intermittents de leurs véhicules et actionner leur signal d'arrêt obligatoire.

458. Le conducteur d'un autobus ou minibus affecté au transport d'écoliers ne peut mettre en marche les feux rouges intermittents de son véhicule ni actionner son signal d'arrêt obligatoire que dans les circonstances prévues aux articles 456 et 457.

459. Nul ne peut mettre en marche les feux rouges intermittents d'un véhicule ni actionner le signal d'arrêt obligatoire lorsque le véhicule qui en est muni n'est pas utilisé pour effectuer le transport auquel s'applique la présente section. [...] »

« **626.** Une municipalité peut, par règlement ou, si la loi lui permet d'en édicter, par ordonnance :

[...]

5° prohiber, avec ou sans exception, la circulation de tout véhicule routier dans les chemins qu'elle indique et, s'il y a lieu, pour la période qu'elle fixe, pourvu que cette prohibition soit indiquée par une signalisation ou par des agents de circulation;

[...]

12° prendre les mesures nécessaires pour prévenir la congestion de la circulation ou y remédier; [...] »

« **627.** Malgré toute disposition contraire ou inconciliable d'une loi générale ou spéciale, tout règlement et toute résolution ou, si la loi lui permet d'en édicter, ordonnance pris par une municipalité relativement aux moyens ou systèmes de transport par véhicules soumis à la compétence de la Commission des transports du Québec, à la construction des véhicules, à la circulation des véhicules lourds, à la circulation des véhicules transportant des matières dangereuses et à l'utilisation des véhicules ailleurs que sur les chemins publics doivent, pour entrer en vigueur, être approuvés par le ministre des Transports.

Le présent article ne s'applique pas au transport rémunéré de personnes par automobile régi par la Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile (chapitre T-11.2). »

Règlement relatif à la circulation et au stationnement (1171)

« **8.7.** Interdiction d'immobilisation et de stationnement

Nul ne peut immobiliser ou stationner un véhicule routier :

[...]

6. sur la chaussée, le long de tout véhicule arrêté ou stationné à la bordure ou sur le côté de la rue; [...] »

« **CHAPITRE XI**
RÈGLES APPLICABLES AUX AUTOBUS ET MINIBUS

11.1. Autorité du conseil

Le conseil peut déterminer des zones d'arrêt qu'il doit clairement identifier au moyen d'une signalisation appropriée.

11.2. Zones d'arrêt

Il est décrété que sont des zones d'arrêt pour autobus ou minibus, les endroits décrits à l'annexe « I » du présent règlement, laquelle en fait partie intégrante.

11.3. Interprétation

Dans le présent chapitre, l'expression « autobus » est celle définie par le Code de la sécurité routière.

11.4. Règle générale

Sauf sur toute la longueur de l'avenue Van Horne, la circulation d'autobus est prohibée sur le territoire de l'arrondissement.

11.5. Exceptions

Malgré la prohibition édictée par l'article 11.4, la circulation d'autobus est autorisée ailleurs sur le territoire de l'arrondissement aux seules conditions suivantes :

- 11.5.1. s'il s'agit d'autobus de la Société de transport de Montréal ou d'un autre organisme public de transport en commun;
- 11.5.2. sur toutes les rues, lorsqu'il s'agit d'autobus scolaires affectés au transport des écoliers vers ou en provenance d'un établissement d'enseignement;
- 11.5.3. s'il s'agit d'un autobus affrété par la ville de Montréal ou l'un de ses arrondissements pour assurer le transport des personnes dans le cadre d'un programme éducatif, de loisirs ou culturel;
- 11.5.4. s'il s'agit d'un autobus pour événements spéciaux selon les conditions prévues au paragraphe 11.6.
- 11.5.5. s'il s'agit d'un autobus servant au transport interurbain, inter-provincial et international de personnes, seulement sur les avenues suivantes :
 - l'avenue Atlantic;
 - la partie de l'avenue Durocher comprise entre les avenues Atlantic et Beaubien;
 - l'avenue Beaubien.

11.6. Autobus pour événement spéciaux

11.6.1. On entend par « autobus pour événements spéciaux » tout autobus transportant un groupe de passagers qui, dans un but commun et au

moyen d'un seul contrat avec le transporteur, ont acquis le droit exclusif d'utiliser ledit autobus pour voyager ensemble comme groupe pour une sortie commune et selon un itinéraire défini. Leur usage est ponctuel et occasionnel. Sont expressément exclus de cette définition :

- tout autobus servant au transport interurbain, inter-provincial et international de personnes, sauf le cas prévu à l'article 11.4, la présence de tels autobus est prohibée sur le territoire de l'arrondissement;
- tout autobus qui, bien que possédant certains des attributs de la définition « d'autobus pour événements spéciaux », est utilisé à une fréquence, selon un itinéraire ou avec une régularité tels qu'il est assimilé à un service de transport interurbain, inter-provincial ou international.

11.6.2. Malgré la prohibition édictée à l'article 11.4, les « autobus pour événements spéciaux » peuvent circuler sur le territoire de l'arrondissement sur les voies de circulation suivantes entre 7h et 21h30, tous les jours :

- l'avenue Laurier;
- l'avenue Davaar;
- l'avenue McEachran;
- l'avenue Rockland;
- l'avenue Van Horne;
- l'avenue Vincent D'Indy;
- la partie du boulevard Dollard comprise entre les avenues Van Horne et Lajoie;
- le chemin de la Côte-Sainte-Catherine;
- la partie de l'avenue de l'Épée comprise entre les avenues Laurier et Fairmount;
- la partie de l'avenue Fairmount comprise entre les avenues de l'Épée et Bloomfield;
- la partie de l'avenue Bloomfield comprise entre les avenues Fairmount et Laurier;
- la partie de l'avenue Lajoie comprise entre les avenues Davaar et Dollard;
- la partie du boulevard Mont-Royal comprise entre les avenues Vincent-d'Indy et Claude-Champagne;
- l'avenue Claude-Champagne;
- le viaduc Rockland.

11.7. Immobilisation et stationnement

[...]

11.7.2. L'immobilisation « d'autobus pour événements spéciaux », notamment aux fins de prendre ou de déposer des passagers, doit se faire en bordure du trottoir.