

# LE *TRANSPORTEUR*

Magazine de la Fédération des transporteurs par autobus

Été 2015 • Volume 2 • numéro 1

## 2<sup>e</sup> CONGRÈS ANNUEL

FÉDÉRATION DES TRANSPORTEURS PAR AUTOBUS

BILAN ROUTIER 2014  
**LE TRANSPORT  
SCOLAIRE FAIT  
BONNE FIGURE**

SENSIBILISER LES  
PIÉTONS ET LES CYCLISTES  
**AUX ANGLES MORTS**

LAURÉATS DES  
**PRIX M'AS-TU VU ? 2015**



# Un TOUT NOUVEAU véhicule!



**Le Meridian,**  
un véhicule qui allie luxe,  
versatilité et sécurité.

- Transport exécutif
- Navette
- Transport adapté
- Transport médical
- Jusqu'à 20 passagers

**Vous pouvez obtenir dès maintenant  
de l'information sur ce véhicule, contactez-nous !**

**autobus**  
**Thomas**   
L'évolution en transport

Sortie 175, Route Transcanadienne  
2275, Canadien, Drummondville  
(Québec) J2C 7V9  
Tél. : (819) 474-2700  
Sans frais : 1 800 567-0971

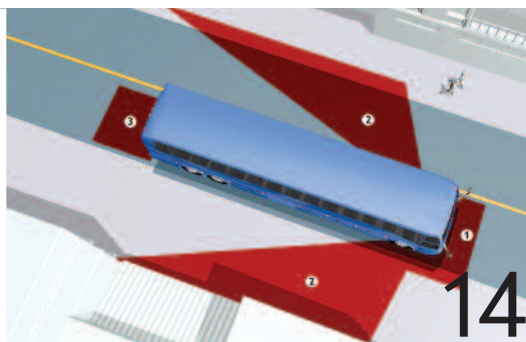
[info@autobusthomas.com](mailto:info@autobusthomas.com)

[autobusthomas.com](http://autobusthomas.com)



*Chef de file en solutions de transport de personnes*

# SOMMAIRE



- 5 **Mot du président**
- 8 **Éditorial**  
Dans la bonne direction
- 10 Bilan routier 2014  
Le transport scolaire fait bonne figure
- 11 Il n'y a pas de petits accidents.
- 13 Grand Défi Pierre Lavoie  
Une centaine d'autobus mobilisés pour la Grande récompense!
- 14 Sensibiliser les piétons et les cyclistes aux angles morts
- 17 Capsule Assurance  
L'assurance « Umbrella »
- 18 Les permis de transport selon les services
- 23 Maintien du lien d'emploi
- 25 Le projet de loi 42 et la réorganisation de certaines institutions du domaine du travail
- 28 La Fédération des transporteurs par autobus félicite les lauréats des Prix M'as-tu vu? 2015
- 30 Gratuité du transport scolaire: un thème électoral à venir

Publicité: Girardin Blue Bird

Le Transporteur est une publication de la Fédération des transporteurs par autobus. Elle est tirée à 1350 exemplaires et distribuée gratuitement quatre fois par année.

Les opinions émises par les collaborateurs n'engagent qu'eux-mêmes. Les commanditaires et les annonceurs conservent l'entière responsabilité du contenu de leur annonce.

Le contenu du magazine ne peut être reproduit sans mention de la source.

**Fédération des transporteurs par autobus**  
5700 boul. des Galeries, bureau 250  
Québec (Québec) G2K 0H5  
Téléphone: 418 476-8181  
Sans frais: 1 844 476-8181  
Télécopieur: 418 476-8177  
courrier@federationautobus.com

**Dépôt légal**  
Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2015

ISSN: 0835-0868 (imprimé)  
ISSN: 1913-3081 (en ligne)

**Rédaction et publicité**  
Martin Bureau

**Collaborateurs**  
Denis Gervais  
Me Stéphane Lamarre  
Guy Godin  
Eric Breton

**Conception graphique**  
Marie-Claude Bélanger

**Correction de textes**  
Mireille Bélanger

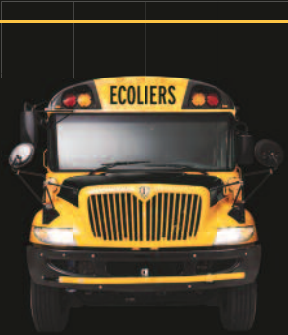
**Impression**  
Deschamps Impression  
Tél.: 418 667-3322  
Télec.: 418 667-8345

---

# IC BUS

## TOUJOURS LÀ POUR VOUS

---



- ✓ **Toujours** conforme aux normes EPA les plus récentes
- ✓ **Toujours** pas d'urée dans les véhicules
- ✓ **Toujours** éligible aux ajustements liés à l'environnement auprès de votre commission scolaire
- ✓ **Toujours** numéro 1 au Canada et en Amérique du Nord



**Autobus Leeds Transit**

Sans frais 1 866-210-6299  
[www.leadstransit.com](http://www.leadstransit.com)

555, J.-Owald-Forest  
St-Roch-de-l'Achigan (Québec)  
J0K 3H0



# MOT DU PRÉSIDENT

## Des messages clairs !

Au lendemain de notre 2<sup>e</sup> congrès annuel, je peux vous affirmer que l'intérêt des transporteurs pour leur industrie est plus grand que jamais. Le grand nombre d'entreprises inscrites, la participation accrue aux conférences et aux multiples fonctions démontrent bien le dynamisme de nos organisations face aux nombreux changements à venir dans le monde du transport des personnes.



Les conférences proposées lors du congrès ont su rallier l'ensemble des membres, peu importe leur secteur d'activités. Les sujets abordés avaient pour objectif d'informer et d'outiller nos entreprises afin d'adapter et d'améliorer nos façons de faire dans un monde en constante évolution. Ce rendez-vous annuel nous a également permis de constater les efforts déployés par la Fédération dans la défense des intérêts de ses membres tous les secteurs confondus.

Deux invités ont marqué plus particulièrement notre congrès cette année. En matinée, nous avons eu droit à la visite de l'ancienne ministre de l'Éducation et présidente du Conseil du trésor, Mme Michelle Courchesne qui, dans un premier temps, a commenté les agissements du gouvernement au pouvoir et, dans un deuxième temps, a présenté sa vision de la situation politique actuelle. ►

# BIENVENUE QUÉBEC 2015

## BIENVENUE QUÉBEC

LA BOURSE TOURISTIQUE  
INCONTOURNABLE POUR  
L'INDUSTRIE DU TOURISME  
DE GROUPE AU QUÉBEC.



**Soyez des nôtres les  
2, 3 et 4 novembre 2015  
au Centre de Foires  
de Sherbrooke.**

*Faites vite, il ne reste que  
quelques places disponibles!*



Pour plus d'information sur  
l'évènement, visitez notre site web au  
[www.bienvenueqc.ca](http://www.bienvenueqc.ca).

Son message a été très clair; il faut se réinventer et s'outiller afin de faire face aux possibles décisions du gouvernement qui impacteront notre industrie. Dans son allocution, Madame Courchesne a souligné l'approche très pragmatique de ce gouvernement et a signalé qu'il ne faut pas considérer comme acquis l'historique de certains dossiers.

Sur l'heure du midi, le ministre des Transports, M. Robert Poëti, s'est adressé aux transporteurs présents au congrès. Son allocution était porteuse de messages tout aussi clairs : « Si vous avez des attentes envers moi, moi aussi j'ai des attentes envers vous ». Il a également mentionné que le statu quo n'est pas une option et que les façons de faire d'il y a 15 ou 20 ans ne sont plus adéquates aujourd'hui. Peu importe le secteur de transport par autobus, il faut revoir nos façons de faire afin d'être plus efficace et plus efficient pour ainsi offrir la même qualité de service à moindre coût. Tout un défi !

La clarté des messages de nos invités ne laisse place à aucune interprétation. Il nous faut redoubler d'ardeur et faire face à ces défis afin que nos entreprises fassent partie intégrante d'une solution commune plutôt que de se voir imposer un mécanisme inadapté à nos réalités.

La Fédération travaille sur plusieurs fronts depuis quelques mois déjà. Différents scénarios sont étudiés selon les secteurs d'activités. Les préparatifs sont donc enclenchés de façon à documenter adéquatement chaque facette de notre industrie, notamment via des études dont certains résultats ont été présentés en atelier lors du congrès.

La Fédération ne lésinera pas sur les moyens et les démarches afin de garantir la pérennité de nos entreprises. Plus que jamais, elle aura besoin de l'appui et de la participation de tous ses membres lors des différentes activités telles que la campagne de sécurité et le Grand Défi Pierre Lavoie. Joignons nos efforts, impliquez-vous dans vos communautés, restez à l'affût de toute information touchant notre industrie et interpellez vos élus quant à vos problématiques régionales. Vous avez besoin de support? Sachez que votre Fédération est là pour vous. Elle peut vous aider et vous outiller pour mieux planifier vos actions et vos rencontres.

Les prochains mois et années seront cruciaux pour l'industrie du transport par autobus. Plus que jamais, il faut être proactif. Organisons-nous avant de se faire organiser ! ■



**Martin Paquette**

Président



## Dans la bonne direction

Nous l'avons entendu à maintes reprises... l'industrie du transport par autobus est en mouvance, et ce, dans tous nos secteurs d'activités. Ces changements à venir nous rappellent la précarité de nos acquis. Apprivoisons le changement avant qu'il nous dicte ses volontés. D'ailleurs, le thème de notre dernier congrès faisait état de cette réalité à laquelle nous devons faire face dans un avenir plus que rapproché.

Inutile de vous mentionner que la Fédération des transporteurs par autobus est déjà à pied d'œuvre afin de mettre en place des solutions durables pour assurer un avenir prometteur à cette industrie qu'est la nôtre. Chose certaine nous avançons.

### En transport scolaire

L'Université Laval a été mandaté par la Fédération afin de produire une étude comparative à trois volets sur le coût de revient d'un contrat de transport scolaire au Québec. Comme vous pouvez le constater, nous nous documentons afin d'être fin prêts pour les rencontres à venir, dès l'automne, avec le ministre de l'Éducation, de l'Enseignement supérieur et de la Recherche, M. François Blais. Nous pourrons ainsi comparer nos résultats avec ceux obtenus par le ministère, dans sa récente collecte d'informations ayant le but de produire des indicateurs de performance en transport scolaire. Notre objectif est de démontrer les coûts réels qu'engendrent les transporteurs dans l'opération d'un contrat de transport scolaire versus les analyses des dépenses des commissions scolaires pour lesdits contrats.

Le spectre des appels d'offres plane toujours. Nous devons démontrer que cette méthode d'attribution de contrats de transport scolaire risque fort d'ébranler, déséquilibrer voire même affaiblir un réseau reconnu pour sa sécurité et son efficacité, et ce, partout à travers le monde. Nous devons donc soumettre des propositions réalistes qui répondront aux attentes gouvernementales tout en préservant cet équilibre au sein de notre industrie, bâtie par des entrepreneurs d'ici au fil des dernières décennies.





## En transport urbain

Votre Fédération était présente lors du congrès de l'AQTIM où les représentants ont fait part à leurs membres de la volonté du ministère des Transports de revoir la gouvernance du transport collectif dans la grande région de Montréal. Quel impact cela aurait-il sur les Conseils intermunicipaux de transport (CIT) et des contrats octroyés aux entreprises privées? Quelle place ces dernières occuperont-elles dans cette nouvelle structure? Ces questions trouveront réponse probablement à l'automne.

## Transport interurbain - La lumière au bout du tunnel?

Suite à de multiples représentations de la Fédération auprès du ministre des Transports et de son ministère, M. Robert Poëti a acquiescé à l'une de nos propositions, soit de créer un groupe de travail composé notamment de transporteurs interurbains, afin de trouver des solutions durables à cette crise qui dure depuis trop longtemps déjà. Lorsqu'il s'est adressé aux transporteurs présents au congrès, il a mentionné qu'il était ouvert à modifier la législation actuelle, si cela s'avérait nécessaire, afin d'assurer un service de transport interurbain dans toutes les régions du Québec. Une première rencontre est d'ailleurs prévue dès juillet.

## Transport nolisé et touristique

L'industrie touristique québécoise vivra probablement son lot de changements avec le nouveau modèle d'affaires. Notre événement Bienvenue Québec est l'outil de prédilection pour faire la promotion du Québec et du tourisme de groupe. La Fédération travaille à positionner favorablement cet événement comme un moyen incontournable pour vendre le tourisme de groupe au Québec, et ce, partout dans le monde par le biais d'acheteurs internationaux.

Bref, un automne rempli de mandats et d'enjeux nous attend. Au cours des prochains mois, nous continuerons à nous outiller pour mieux faire face aux changements et ainsi assurer la stabilité de l'industrie du transport par autobus au Québec. ■

  
Luc Lafrance  
Directeur général



# Bilan routier 2014

## Le transport scolaire fait bonne figure

En mai dernier, la Société d'assurance automobile du Québec (SAAQ) publiait le bilan routier 2014 de la province: «*Pour une huitième année consécutive, le Québec peut se féliciter de connaître une amélioration marquée du bilan routier ainsi que son plus bas taux de mortalité sur les routes. Le nombre de personnes décédées dans un accident de la route a diminué de 14,1 %, s'établissant à 336 décès, soit 55 de moins qu'en 2013.*» Le bilan fait également mention d'une diminution de 8,7% de blessés graves et de 4,8% de blessés légers.

### Amélioration en transport par autobus scolaire

La sécurité en transport scolaire est une préoccupation de tous les instants. Les transporteurs scolaires et leurs conducteurs peuvent se féliciter du dernier bilan routier. Le nombre de victimes à bord des autobus scolaires est passé de 96 en 2013 à 48 en 2014, une diminution de 50 %. Le nombre de victimes non-occupants des autobus est passé de 195 en 2013 à 149 en 2014, une baisse de 23,5 %. Pour une 28<sup>e</sup> année consécutive, aucun décès de passager d'un autobus scolaire n'est survenu suite à un accident impliquant ce type de véhicule. En 2014, il y a eu un seul décès suite à un accident impliquant un autobus scolaire, c'est un de moins qu'en 2013.

Il est important de rappeler qu'au Québec, plus de 523 000 écoliers sont transportés matin et soir par autobus scolaires parcourant ainsi plus d'un million de kilomètres par jour. Malgré ce bilan enviable, il n'en reste pas moins que chaque victime est de trop, d'où l'importance de perpétuer nos efforts dans la campagne annuelle en transport scolaire, M'as-tu vu ?

### Aucun décès en transport par autobus

Le bilan routier est aussi positif pour le transport par autobus (incluant le transport urbain). Un seul décès est survenu dans un accident impliquant un autobus en 2014. C'est six décès de moins qu'en 2013. Toutefois, le nombre de victimes occupants d'un autobus a augmenté de 13,8 comparativement à 2013.

### Activités de sensibilisation concernant les angles morts des véhicules lourds

Devant une augmentation de 17 % du nombre de décès survenus dans des accidents impliquant un camion lourd ou un tracteur routier, la SAAQ a entrepris des activités de sensibilisation afin d'informer les usagers de la route aux angles morts des véhicules lourds. ■



# Il n'y a pas de petits accidents.

Guy Godin, conseiller en prévention - Via Prévention

Dans une démarche préventive, la définition de « accident de travail » ne doit pas être restrictive, ne doit pas se limiter aux événements qui causent des blessures corporelles ou des pertes matérielles importantes; elle doit être plus générale. En effet, dans l'article précédent, je définissais l'accident de travail comme un événement imprévu qui cause ou qui peut causer des blessures corporelles ou des dommages matériels.

Dans cette définition, j'insiste sur « QUI PEUT CAUSER » car c'est là qu'on retrouve les incidents, les passés-proche, les oufs ou encore les quasi-accidents ! Statistiquement, il y a beaucoup plus de « chance » d'avoir un « quasi-accident » qu'un accident grave ou avec blessure.

Une étude américaine, datant de 1969 effectuée dans 297 organisations où il est survenu 1 753 498 événements accidentels rapportés, a démontré que pour chaque accident grave on dénombre d'autres accidents. Le tout a été illustré sous forme de pyramide.

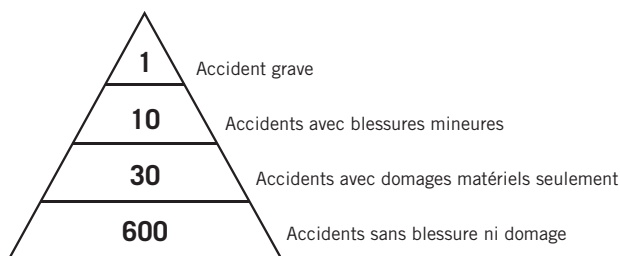


Figure 1 : La pyramide des accidents (Bird, 1969)

L'important ici ne sont pas les chiffres, mais bien le fait qu'il se produit beaucoup plus de « petits accidents sans conséquences » que d'accidents graves; les accidents les plus graves sont les plus rares alors que les oufs bénins sont fréquents. En prévention, nous sommes plus chanceux que malchanceux ! Il suffit très souvent de peu de chose pour qu'un ouf se transforme en accident mortel, voire en catastrophe; quelques secondes avant ou après, un geste de trop, un accès obstrué, un objet qui traîne...

Prenons l'exemple d'une usine où il y a un pont-roulant. Sur ce pont-roulant, il y a un marteau. Soudain, celui-ci tombe et termine sa chute sur la tête d'un travailleur. Nous serons tous d'accord pour dire qu'il s'agit ici d'un accident grave; il y aura probablement mort d'homme. Le même marteau tombe et égratigne au passage l'épaule d'un travailleur. On parle alors d'un accident avec blessure mineure. Toujours le même marteau tombe et échoue dans le pare-brise du véhicule du contremaitre. C'est un accident avec dommage matériel... C'est toujours le même accident dont il est question ici; le marteau tombe ! Et si ce marteau tombe à mes pieds, sans se briser ni briser le sol, on parle d'incident, de passé-proche, de ouf!, de quasi-accident, avec une petite frousse, peut-être, mais sans plus ! Pourtant ! Selon la logique de la Pyramide de Bird, le marteau est tombé 600 fois au sol avant de tomber sur la tête de quelqu'un ! Il y a eu 600 opportunités d'agir et de le ramasser avant qu'il ne cause l'accident grave !

Ces quasi-accidents mettent en lumière les lacunes, les besoins plus larges en matière de prévention des accidents de travail, que ce soit par rapport aux équipements, à l'aménagement des lieux de travail, aux règles et procédures de sécurité, aux méthodes de travail, à la formation, etc.. Il vous faut donc vous attarder à la base de la pyramide, porter un certain intérêt aux quasi-accidents, agir et corriger ce qui les cause avant qu'ils n'entraînent un accident plus grave, une catastrophe. Ce sera le sujet d'un prochain article.

Vouloir éliminer les accidents de travail en s'attaquant seulement à ceux qui sont les plus graves, c'est comme vouloir vider le fleuve St-Laurent avec un seau... ■

# Dominer l'industrie commence par une équipe gagnante



## MCI J4500

Meilleur vendeur dans le secteur privé en 2014 et depuis 11 années consécutives

## Setra S 417

Leader mondial des modèles de luxe

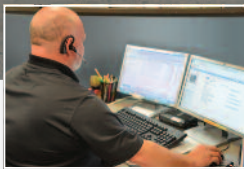
## MCI D-Series

Leader des ventes totales du marché en 2014, avec plus d'autocars de ce modèle que de tout autre



### Pièces

Taux de couverture de classe mondiale et stocks pour toutes les marques et tous les modèles



### Assistance

24 heures par jour, 7 jours sur 7, avec notre service interne ERSAs, le centre d'appels techniques et une vaste assistance sur le terrain



### Formation

LMS en ligne, webinaires LEARN et mises à niveau techniques



### Fabrication

Fabrication Transformation du programme "Qualité à la source"



### Rendement

Coût total d'exploitation le plus faible, temps de fonctionnement maximal

De son apparence attrayante au plus faible coût de possession du marché, en plus de technologies de sécurité comme le régulateur de vitesse adaptable et un système de réduction d'impact en option, nos autocars dominent l'industrie non seulement par le nombre de leurs ventes, mais aussi par leurs caractéristiques, leurs commodités et leur valeur. De plus, nous vous assurons

qu'il y aura toujours un membre de notre équipe pour régler vos problèmes et vous procurer la pièce nécessaire, grâce à notre service et à notre assistance sans pareils. Ce sont les éléments qui distinguent MCI des autres depuis 80 ans. Et nous continuons de nous démarquer ainsi encore aujourd'hui. Voyez ce que les autocars MCI J4500, MCI D-Series et Setra ont à vous offrir.

Pour essayer un de nos démonstrateurs MCI, veuillez communiquer avec M. Guy Charron, vice-président des ventes pour l'est du Canada, au [Guy.Charron@mcicoach.com](mailto:Guy.Charron@mcicoach.com) ou au **514 240 8448**

**Si vous passez à Montréal, venez faire un tour à notre tout nouveau centre de service à la fine pointe, situé au centre-ville et ouvert 24 heures par jour, 7 jours par semaine. 3500 rue St-Patrick, Montréal tel 800-663-3328**



Pour en savoir plus sur l'avantage du plus faible coût total d'exploitation du MCI J4500, balayez ce code

MCI

SETRA



Reliability Driven™  
Bâti pour durer™



[mcicoach.com](http://mcicoach.com)



# Grand Défi Pierre Lavoie

## Une centaine d'autobus mobilisés pour la Grande récompense!

Partenaire du Grand Défi Pierre Lavoie depuis la première édition, la Fédération des transporteurs par autobus et ses membres ont poursuivi leur implication, spécialement lors de La Grande récompense Desjardins.

Les membres transporteurs de la Fédération ont mis à la disposition du Grand Défi Pierre Lavoie 101 autobus pour transporter les 4 600 élèves à leur Grande récompense. Les écoles de toutes les régions du Québec ayant amassé le plus de cubes d'énergies ont dormi à Montréal et ont passé une journée mémorable à La Ronde où spectacle et surprises étaient au rendez-vous.

La Fédération remercie tous les transporteurs qui ont accepté de participer au déplacement des écoliers et des accompagnateurs des écoles gagnantes.

### La boucle

Encore cette année, la Fédération était représentée à cette épreuve où un maximum de 3 000 cyclistes étaient invités à rouler sur un circuit de 135 kilomètres dans la région de Montmagny. L'équipe de la Fédération était composée de :

- Jean-Guy Provost (Autobus Boucherville)
- Robin Goudreault (Autobus Robin)
- Sylvain Lemaire (Autobus Le Parcours)
- Mario Douville (Autobus Péradiens)
- Claude Bédard (Autobus Chevrette)
- Michel Tremblay (Interbus)

- Robin Tremblay (Interbus)
- Marc-André Pedneault (Interbus)
- Luc Pilote (Interbus)
- Nicolas Fréchette (Groupe conseil Giguère & Fréchette)
- Mario Sabourin (Camo-Route)
- Sébastien Roy (CFTR)
- Luc Lafrance (FTA)

**Félicitations à tous pour  
vos efforts et votre contribution.**

**ENSEMBLE** pour vous soutenir

FORMATION — QUALIFICATION — FINANCEMENT

**CAMO-ROUTE**  
www.camo-route.com

**CFTR**  
www.cftc.qc.ca

**CFTR**  
www.formationcftc.ca



# Sensibiliser les piétons et les cyclistes aux angles morts

Société de l'assurance automobile du Québec

Les accidents avec les véhicules lourds ont souvent des conséquences dramatiques pour les piétons ou cyclistes, puisque ces derniers n'ont aucune protection en cas d'impact. Bien que les conducteurs de véhicules lourds soient généralement prudents et attentifs, ils ne peuvent empêcher les gens de s'approcher trop près de leur véhicule et ainsi de se placer dans un de leurs angles morts.

En fait, la notion même d'angles morts demeure méconnue des gens, qui ne s'en méfient pas suffisamment. Pourtant, tout véhicule, peu importe sa taille, comporte des angles morts. En général, plus un véhicule est haut et long, plus ses angles morts sont grands. Ainsi, le véhicule lourd est très visible pour tous, mais son conducteur, lui, a un champ de vision très limité en raison de ses grands angles morts.



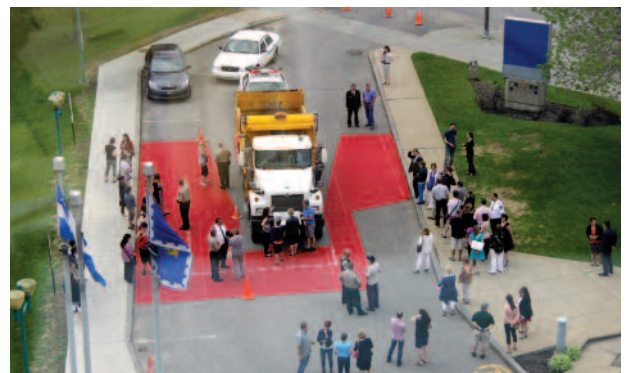
C'est pour sensibiliser les piétons et les cyclistes aux angles morts que la Société de l'assurance automobile du Québec a développé divers outils (marquage au sol, capsule d'animation, illustrations, etc.) qui serviront notamment lors d'activités ou d'événements à l'extérieur. Ces outils constituent également un rappel pour les conducteurs de véhicules lourds.

Une activité visant à démontrer l'ampleur des angles morts à l'aide de marquage au sol met à contribution l'expertise des contrôleurs routiers sur les comportements à adopter autour d'un véhicule lourd. Elle consiste à déployer sur le sol autour du véhicule, une représentation de ses angles morts.

Ainsi, les participants à cette activité peuvent :

- faire le tour du véhicule et constater l'imposante dimension de ses angles morts;
- s'asseoir au volant et réaliser que les zones marquées au sol sont quasi invisibles pour le conducteur.

Cette expérience permet de mieux comprendre, mais surtout de vivre la réalité d'un conducteur de véhicule lourd.



## Danger aux intersections

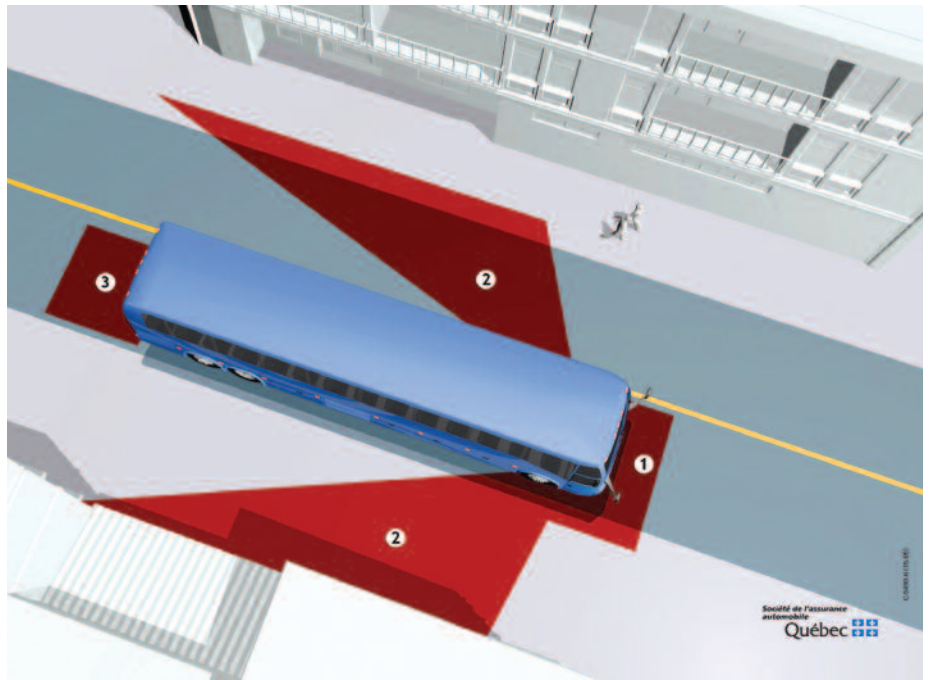
C'est aux intersections en milieu urbain que la situation est la plus préoccupante, puisque c'est là qu'a lieu la majorité des accidents impliquant un véhicule lourd et un piéton ou un cycliste :

- **Virage à droite**

Cette manœuvre est problématique parce que le conducteur ne voit pas le piéton ou le cycliste qui se trouve dans son angle mort du côté droit pendant qu'il tourne.

- **Traverse devant un véhicule lourd**

Cette manœuvre est problématique parce que l'angle mort à l'avant du véhicule peut être assez grand pour qu'un piéton ou un cycliste y circule sans être vu du conducteur au moment où il va se remettre en marche.



Les conducteurs de véhicules lourds, les piétons et les cyclistes ont tous un rôle à jouer pour prévenir les accidents. Si chacun est plus vigilant et davantage conscient des zones dangereuses autour des véhicules lourds, les accidents seront moins nombreux et, en fin de compte, il sera possible de sauver des vies.

Pour plus d'information ou pour consulter certains des outils de sensibilisation qui seront utilisés, visitez le site Web de la SAAQ, au [www.saaq.gouv.qc.ca/anglesmorts](http://www.saaq.gouv.qc.ca/anglesmorts). ■

Société de l'assurance  
automobile

Québec



**GCGF**

Gestionnaire du programme d'assurance  
collective pour la Fédération des  
Transporteurs par Autobus

## ASSURANCE COLLECTIVE

Profitez d'un programme unique dans  
l'industrie avec un régime répondant à vos  
préférences et à votre budget.

### Communiquez avec votre spécialiste :

Yves Couture B.A.A.  
Groupe Conseil Giguère et Fréchette  
1-888-686-3264 poste 32  
ycouture@gcgf.qc.ca

# Le MINOTOUR SRW, sa polyvalence vous impressionnera !



## Le véhicule scolaire le plus compact sur le marché

- Idéal pour les trajets de niveaux préscolaire et primaire.
- Le Minotour SRW, tout en étant construit avec les mêmes spécifications rigoureuses que le Minotour DRW, assure aux gestionnaires de flotte la fiabilité, la robustesse et la maniabilité tant recherchées.
- Offert en version 20 passagers avec possibilité de configuration de 4 ou 5 rangées.

Le Minotour est conçu pour vous, profitez pleinement de ses avantages et offrez la sécurité à ceux que vous transportez.



Sortie 175, Route-Transcanadienne  
2275, Canadien, Drummondville  
(Québec) J2C 7V9  
Tél.: (819) 474-2700  
Sans frais: 1 800 567-0971

[info@autobusthomas.com](mailto:info@autobusthomas.com)

[autobusthomas.com](http://autobusthomas.com)



Contactez votre représentant dès maintenant !





# L'assurance « Umbrella »

Par Denis Gervais, PAA , C. d'A. Ass., Guy Bergeron et associés

## Est-ce que j'ai besoin d'une assurance responsabilité civile dite « Umbrella » ou « Excédentaire » ?

limites supplémentaires aux couvertures responsabilité civile de base appelées assurance de première ligne. Cette garantie couvre l'excédent des pertes en responsabilité civile pour dommages matériels ou blessures corporelles, lorsque les limites d'assurance responsabilité civile générale ou responsabilité automobile sont épuisées. De plus, elle protège contre certains risques exclus de vos assurances responsabilité de base.

Cette garantie s'exerce généralement dans le monde entier. Vous pouvez choisir ces limites par tranche de million de dollars en excédent des montants de base offerts par votre assurance de première ligne.

L'assurance « Umbrella » a souvent une portée plus large que celle des assurances en première ligne.

Considérant l'augmentation des recours en justice et l'importance des sommes accordées par les tribunaux en cas de litige, il est approprié de souscrire une police d'assurance de la responsabilité civile « Umbrella » pour bénéficier d'une protection additionnelle afin de protéger votre situation financière. Au Canada, plusieurs jugements donnent lieu à une responsabilité conjointe et solidaire. Par conséquent, même si la négligence d'une personne équivaut à seulement un pour cent, il se peut que cette dernière ait à payer la totalité des dommages si les autres personnes visées par la poursuite n'ont aucun actif ou qu'elles ne sont pas couvertes par une assurance. L'assurance de la responsabilité civile « Umbrella » procure donc une certaine tranquillité d'esprit. Il existe des formulaires pour les entreprises de toutes sortes de même que pour la responsabilité personnelle.

L'assurance « Umbrella » personnelle ou commerciale devrait vous intéresser particulièrement si vous :

- Êtes une personnalité bien en vue qui pourrait être la cible de poursuites judiciaires.
- Voyagez à l'étranger, notamment aux États-Unis ou si vous conduisez votre véhicule ou un véhicule loué en dehors du Québec où il n'y a pas de système « No Fault » et où les réclamations pour blessures corporelles sont susceptibles d'être élevées.
- Êtes propriétaire de maison, d'un condo, d'une résidence secondaire, d'un immeuble de location. Vous habitez dans un grand complexe d'habitation.
- Êtes propriétaire de piscine, bateau, voilier.
- Êtes propriétaire de motoneige ou VTT. N'oubliez pas que la Société d'assurance automobile du Québec (SAAQ) ne prévoit aucun paiement en cas de blessures corporelles lors d'un accident. À l'exception de quelques cas bien précis, c'est votre assureur qui paierait pour les blessures causées à autrui et pour lesquelles vous seriez tenu responsable.
- Êtes propriétaire d'un animal qui pourrait s'échapper et mordre un jeune enfant le défigurant totalement.

Pour plus de détails, veuillez communiquer avec votre courtier ou votre représentant. ■



# Les permis de transport selon les services

M<sup>e</sup> Stéphane Lamarre, Cain Lamarre Casgrain Wells



Il arrive souvent fois que le transporteur par autobus soit sollicité pour offrir des services de transport. Se pose alors la question de savoir si un permis est nécessaire pour offrir ces services et si oui, quel est le type de permis requis.

Le présent article vise donc à faire un survol des différents types de permis.

## Description des différents types de permis :

L'article 9 du Règlement sur le transport par autobus prévoit huit types de permis de transport dans lesquels sont :

1. le transport urbain;
2. le transport interurbain;
3. le transport aéroportuaire;
4. le transport touristique;
5. le transport des élèves;
6. le transport par abonnement;
7. le transport nolisé;
8. le transport expérimental.

C'est donc la réalité du service offert qui servira à déterminer quel est le type de permis qui doit être demandé.

Tel qu'indiqué, la détermination exacte du type de permis est essentielle, et ce, puisque le demandeur de permis sera lié par le choix qu'il fera à cet égard.

Ainsi, une personne qui fait une demande de permis en identifiant la mauvaise catégorie de permis au regard des services à être offerts, verra sa demande rejetée.

Afin de permettre de déterminer quels sont les types de permis, le législateur a défini les caractéristiques propres à chacun de ceux-ci.

Celles-ci se retrouvent aux articles 22 à 55 du Règlement sur le transport par autobus.

## Permis de transport urbain et interurbain<sup>1</sup>

Ces deux types de permis sont traités conjointement par le législateur considérant que ceux-ci sont de proches parents.

Un permis de transport urbain permettra à un titulaire de fournir un service à l'intérieur du territoire d'une municipalité indiquée à son permis, alors que le permis de transport interurbain permettra, quant à lui, au titulaire d'offrir un service entre deux ou plusieurs municipalités indiquées à son permis.

Les services visés par chacun de ces deux types de permis doivent être offerts au public en général et sont soumis à un horaire et une tarification approuvés par la Commission des transports du Québec.

Toutefois, le paragraphe 1 de l'article 3 du Règlement sur le transport par autobus prévoit des exceptions à la détention d'un permis pour le transport urbain ou interurbain au regard du transport de personnes handicapées.

Cet article ce lit comme suit :

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

- 1 un transport de personnes handicapées effectué :
  - a) en vertu d'une entente conclue entre une municipalité et un organisme sans but lucratif qui assure l'organisation d'un service spécial de transport pour les personnes handicapées conformément à l'article 48.39 de la Loi sur les transports (chapitre T-12);

<sup>1</sup> Articles 22 à 26 du Règlement sur le transport par autobus

b) en vertu d'un contrat octroyé par une société de transport en commun instituée par la Loi sur les sociétés de transport en commun (chapitre S-30.01), un conseil intermunicipal de transport, une régie intermunicipale, une municipalité ou un regroupement de municipalités; >>>

L'adoption de ces exceptions est logique considérant que les sociétés de transport en commun, les conseils intermunicipaux de transport, les municipalités et les régies intermunicipales n'ont pas, dans le cadre des services de transport urbain et interurbain qu'elles sont autorisées à offrir, à être titulaires de permis octroyés par la Commission des transports du Québec.<sup>2</sup>

### Permis de transport aéroportuaire<sup>3</sup>

Le transport aéroportuaire, quant à lui, vise un service à être offert à partir ou à destination d'un aéroport ou encore entre deux aéroports.

Ce service est généralement offert au public en général et est assujéti à une tarification et un horaire qui doivent être approuvés par la Commission des transports du Québec.

Toutefois, certains permis de transport aéroportuaire ont été émis pour une clientèle spécifique.

C'est notamment le cas des permis aéroportuaires émis pour les passagers d'une ligne aérienne donnée ou encore pour le personnel des lignes aériennes.<sup>4</sup>

### Permis de transport touristique<sup>5</sup>

En ce qui concerne le transport touristique, le permis est émis pour offrir des visites touristiques sur un parcours, à des endroits et selon un horaire indiqué au permis.

Généralement, la tarification au regard d'un permis de transport touristique est établie sur une base individuelle.

Toutefois, le Règlement sur le transport par autobus prévoit que cette tarification peut être établie par véhicule. À ce moment, la Commission des transports du Québec indique au permis une durée minimale plutôt que l'horaire.

Une caractéristique importante du transport touristique est qu'un guide touristique doit accompagner les passagers tout au long du parcours pour renseigner ceux-ci sur les points d'intérêts observés en cours de route.

En ce sens, un permis de transport touristique n'est pas qu'un déplacement passif et doit impliquer des explications sur les attraits touristiques rencontrés.

Le guide touristique peut toutefois être le conducteur de l'autobus.

### Permis de transport scolaire<sup>6</sup>

Un permis de transport scolaire permet de desservir une clientèle scolaire à destination des écoles identifiées au permis.

Notons toutefois que le paragraphe 3 de l'article 3 du Règlement sur le transport par autobus prévoit une importante exemption à l'obligation de détenir un permis pour effectuer du transport scolaire.

Cette disposition se lit comme suit :

#### <<< Article 3, paragraphe 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 une commission scolaire qui exerce les fonctions et pouvoirs reliés au transport des élèves et prévus 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 >>>*

Ainsi, le transporteur scolaire, sous contrat avec une commission scolaire ou un établissement d'enseignement privé autorisé par le ministère de l'Éducation, de l'Enseignement supérieur et de la Recherche (MEESR) à organiser le transport des élèves, pour l'entrée et la sortie quotidiennes des classes ou le midi pour permettre aux élèves d'aller dîner, sera exempté de l'obligation de détenir un permis pour le transport scolaire.

C'est cette exception qui fait en sorte que la majorité des services de transport scolaire au Québec sont offerts sans que les transporteurs ne détiennent de permis prévu au Règlement sur le transport par autobus.

Toutefois, un service de transport des élèves qui serait effectué pour le compte d'une commission scolaire ou d'un établissement d'enseignement privé qui ne serait pas autorisé à organiser le transport des élèves par le MEESR obligerait le transporteur à détenir un permis pour le transport des élèves.<sup>7</sup>

C'est également le cas d'un service de transport des élèves qui ne viserait qu'un transport le dimanche soir et le vendredi soir, par exemple, puisque ce genre de service ne remplit pas le critère d'entrée et de sortie quotidiennes des classes prévu au paragraphe 3 de l'article 3 du Règlement sur le transport par autobus.<sup>8</sup> ▶

<sup>2</sup> Article 80 de la Loi sur les sociétés de transport en commun, L.R.Q., c. S-30.1; Article 48.32 de la Loi sur les transports, L.R.Q., c. T-12; Article 33.1 de la Loi sur les conseils intermunicipaux de transport dans la région de Montréal, L.R.Q. c. C-60.1

<sup>3</sup> Articles 27 à 29 du Règlement sur le transport par autobus

<sup>4</sup> Voir, notamment à ce sujet, Services internationaux Skyport inc., décision QPVC07-00009 :

<sup>5</sup> Articles 30 à 31 du Règlement sur le transport par autobus

<sup>6</sup> Article 32 du Règlement sur le transport par autobus

<sup>7</sup> Voir, à titre d'exemple, Autobus Idéal inc. c. Zalman Lauferman, MPVC10-00144

<sup>8</sup> Voir, à titre d'exemple, Les Autobus Rigaud inc., QPVC93-00011

Pour effectuer le transport des élèves, le transporteur doit utiliser des véhicules rencontrant les caractéristiques que l'on retrouve au Règlement sur les véhicules routiers affectés au transport des élèves<sup>9</sup>. Dans le langage vernaculaire, ces véhicules sont identifiés comme étant des véhicules « jaune de chrome », avec feux rouges intermittents et d'un panneau d'arrêt escamotable.

Ce règlement prévoit toutefois beaucoup plus que ces seules caractéristiques. Ainsi, ce règlement prévoit, notamment des normes de construction du châssis et de la carrosserie, de l'habitacle, de même que des inscriptions obligatoires, et ce, afin que les élèves soient transportés dans des véhicules sécuritaires.

### Permis de transport par abonnement<sup>10</sup>

Un permis de service de transport par abonnement est, quant à lui, un type de permis bien particulier.

L'article 33 du Règlement sur le transport par autobus identifie ainsi le transport par abonnement :

« Le titulaire d'un permis pour le service de transport par abonnement est autorisé à fournir à une clientèle indiquée à son permis un service régulier de transport pour l'exercice d'activités communes de cette clientèle vers des endroits indiqués à son permis. »

Ce type de permis de transport est souvent difficile à définir puisqu'il peut parfois être proche parent du permis de transport nolisé que nous verrons plus loin.

La Commission des transports du Québec a déjà défini ainsi le transport par abonnement : « pour constituer un service de transport par abonnement, il faut que la clientèle exerce, d'une façon générale, une activité commune et cette clientèle doit avoir des caractéristiques uniformes ».<sup>11</sup>

La clientèle doit donc prendre l'autobus pour aller exercer une activité commune.

La Commission des transports du Québec dans la décision MPVC07-00058<sup>12</sup> a clairement indiqué que l'activité commune des passagers ne pouvait pas être le mouvement de transport en lui-même. Il faut donc que ces personnes se rendent à un endroit précis pour exercer une activité commune.

Les permis de transport par abonnement émis le plus fréquemment visent des travailleurs se rendant à leur lieu de travail, des enfants se rendant au terrain de jeux ou encore des équipes sportives.

À une certaine époque, la Commission des transports du Québec interprétait le critère de l'activité commune d'une façon très stricte. Ainsi, la Commission des transports du Québec a déjà refusé d'émettre un permis de transport par abonnement parce que celui-ci

avait comme clientèle les joueurs, les entraîneurs et les spectateurs d'une équipe sportive et ce, jusqu'à destination, les joueurs, les entraîneurs et les spectateurs n'avaient pas la même activité.

Toutefois, il semble que la Commission des transports du Québec tend à avoir une interprétation moins stricte pour peu que généralement, l'activité de chacun des passagers s'inscrive dans le même contexte général.<sup>13</sup>

Un autre élément important du permis de transport par abonnement est, tel que nous l'avons vu, la notion de régularité.

Cette notion n'est pas définie dans le règlement sur le transport par autobus de sorte que l'on doit lui donner un sens commun.

À cet égard, la Commission des transports n'exige pas un horaire précis, mais il faut qu'il y ait une récurrence telle que les mouvements de transport visés par le permis par abonnement ne soient pas exceptionnels.

Cette raison est importante puisque, tel que nous le verrons plus loin, un service qui serait purement sur demande ne relèverait pas du transport par abonnement mais bien du transport nolisé.

Une exception existe toutefois à cet égard puisque la Commission des transports du Québec a émis des permis de transport par abonnement avec un horaire sur demande dans le cas très précis des services de transport médicaux à être offerts pour une clientèle se rendant recevoir des soins. Nous croyons qu'il s'agit là d'une exception il ne doit pas être interprété comme permettant d'offrir des services de transport par abonnement qui, généralement, sont sur demande.

### Permis de transport nolisé :<sup>14</sup>

Une première caractéristique du transport nolisé, si l'on compare à certains des types de permis de transport par autobus ci-haut décrits est que le service qui est offert vise un groupe et non pas le public en général.

Un titulaire de permis pour le transport nolisé est autorisé à effectuer des voyages dont le point de départ est indiqué à son permis et ce, vers une destination quelconque.

Il existe certains endroits pour lesquels aucun titulaire de permis de transport nolisé n'a été autorisé. Ces endroits peuvent être desservis par tous les titulaires de permis de transport nolisé. Il est important de comprendre toutefois que cette possibilité n'existe que pour les titulaires de permis de transport nolisé et non aux titulaires d'autres types de permis.

L'autre élément fondamental est que ces services doivent être offerts sur demande. Ainsi, un service qui ne serait pas offert sur demande mais qui serait répété pour devenir un service régulier ne serait pas considéré comme étant un transport nolisé, le transport nolisé étant, par définition, un type de transport irrégulier.

<sup>9</sup>R.R.Q., c. T-12, R. 17

<sup>10</sup> Articles 33 et 34 du Règlement sur le transport par autobus

<sup>11</sup> Autocar Préférence Itée c. Autocar Royal inc. et als, Décision QPVC 98-00112

<sup>12</sup> Services internationaux Skypoint inc. c. Transport Adirondack inc. et als, décision MPVC07-00058

<sup>13</sup> Autocar Excellence inc., décision MPVC08-00216

<sup>14</sup> Article 35 à 52.2 règlement transport par autobus

L'article 36 du règlement sur le transport par autobus prévoit spécifiquement qu'un service de transport nolisé ne doit pas être répété de manière à constituer un service de transport par autobus visé par une autre catégorie.

La problématique avec cet énoncé est la difficulté de déterminer ce qui constitue un transport répété de manière à constituer un service de transport par autobus d'une autre catégorie.

D'ailleurs, la Cour d'appel du Québec, lorsque confrontée à l'interprétation de cette notion particulière, fait état de cette difficulté lorsqu'elle s'exprime ainsi :

« À partir de combien de fois par semaine le service offert par chacun des transporteurs organisateurs devient-il un service « répété » de manière à constituer un service d'autobus interurbain ? L'imprécision du règlement, encore une fois, ne nous permet pas de répondre à cette question de façon satisfaisante<sup>15</sup> »

Un titulaire de permis de transport nolisé a le droit, tel que ci-devant indiqué, d'effectuer un voyage à partir des endroits indiqués à son permis. Il sera toutefois autorisé à cueillir jusqu'à vingt-cinq pour cent de ses passagers à des endroits qui ne sont pas indiqués à son permis<sup>16</sup>.

Pour exploiter un permis de transport nolisé, un titulaire doit déposer sa tarification auprès de la Commission des transports du Québec. Cette tarification peut être établie sur une base horaire, sur une base quotidienne ou selon le kilométrage et un mouvement de transport peut voir la tarification varier d'une journée à l'autre<sup>17</sup>. Il existe toutefois une exception à la règle relative à la tarification ci-devant mentionnée. Ainsi, il sera possible que la tarification soit établie selon un tarif par passager, mais uniquement lorsque c'est le transporteur qui agit comme organisateur du voyage.

L'article 52 du Règlement sur le transport par autobus prévoit qu'un contrat de transport nolisé doit minimalement contenir certaines informations.

Ces informations sont :

« 52. Le titulaire d'un permis pour le service de transport nolisé qui effectue un voyage doit conclure avant le voyage avec son client un contrat qui contient les renseignements suivants :

- 1 son nom et son adresse;
- 2 le numéro de son permis;
- 3 le nom et l'adresse du client;
- 4 la catégorie de l'autobus;
- 5 la date et la durée du voyage;

- 6 le point de départ et la destination du voyage;
- 7 le nombre de passagers à cueillir à chaque endroit;
- 8 le nombre de kilomètres à parcourir;
- 9 le prix du voyage.

Ce titulaire doit remettre une copie du contrat à son client. »

Les articles 52.1 et 52.2 du Règlement sur le transport par autobus prévoient certaines exceptions lorsque le transport nolisé est effectué par un titulaire de permis dont le principal établissement est situé hors Québec.

Ces exceptions sont :

« 52.1. Les articles 3, 7 à 8.1, 11, 38, 42 à 44 et 50 ne s'appliquent pas au titulaire d'un permis pour le service de transport nolisé dont le principal établissement est situé hors du Québec et qui est autorisé en vertu de ce permis à effectuer des voyages à partir d'un aéroport international situé au Québec, si les conditions suivantes sont réunies :

- 1 le voyage est effectué en exécution d'un contrat conclu entre le titulaire et un agent de voyage;
- 2 une copie de ce contrat demeure à bord du véhicule pendant toute la durée du voyage;
- 3 la destination finale est située hors du Québec.

52.2. Les articles 3, 7 à 8.1, 11, 38, 42 à 44 et 50 ne s'appliquent pas au titulaire d'un permis pour le service de transport nolisé dont le principal établissement est situé hors du Québec et qui est autorisé en vertu de ce permis à effectuer des voyages dont le point de départ est situé hors du Québec et la destination finale est située au Québec. »

Évidemment, dès que l'une ou l'autre des conditions prévues aux articles 52.1 ou 52.2 n'est pas rencontrée, l'ensemble des règles est applicable.

### Le permis de transport expérimental<sup>18</sup>

Comme l'indique sa désignation, ce type de permis est émis pour permettre d'offrir un nouveau type de véhicule ou un nouveau type de service.

Une personne qui fait une telle demande doit autoriser par écrit les enquêteurs de la Commission des transports du Québec et/ou du ministère des Transports du Québec à assister aux essais et à procéder à leur évaluation. ►

<sup>15</sup> Greyhound Lines inc. et al. c. Autocar Chartrand et al, 500-09-008008-997, jugement du 7 mai 2002

<sup>16</sup> Article 44 du Règlement sur le transport par autobus.

<sup>17</sup> Article 45 et 46 du Règlement sur le transport par autobus

<sup>18</sup> Articles 53- 55 du Règlement sur le transport par autobus

La personne qui désire obtenir un permis de transport expérimental pour un nouveau type d'équipement doit préalablement être titulaire d'un permis de transport par autobus. Elle doit également, au moment de sa demande, fournir un certificat de vérification mécanique de la Société de l'assurance automobile du Québec attestant que le nouvel équipement est conforme aux caractéristiques exigées par le Code de la sécurité routière<sup>19</sup>.

Une personne qui désirerait obtenir un permis de transport expérimental pour un nouveau service n'a pas, quant à elle, à être préalablement titulaire d'un permis de transport par autobus. Elle doit toutefois démontrer à la Commission des transports du Québec que le nouveau service n'entre dans aucune des catégories de permis que l'on a vues précédemment au sein du présent ouvrage.

Les exemples de permis de transport expérimental sont peu nombreux.

On peut toutefois citer à titre d'exemple le cas d'une entreprise qui s'est vu émettre un permis de transport expérimental pour un véhicule revêtant les caractéristiques de plusieurs types de véhicules définis au Règlement sur le transport par autobus, sans toutefois entrer spécifiquement dans un de ceux-ci.<sup>20</sup>

Évidemment, chaque cas est un cas d'espèce qui doit être évalué à son mérite. En ce sens, cet article ne doit pas être considéré comme une opinion juridique. ■

<sup>19</sup> Article 54 du règlement sur le transport par autobus

<sup>20</sup> 9191-6254 Québec inc. c. Intercar inc. et al, décision QPVC09--00054

Pour que vos véhicules  
reprennent la route rapidement.



Travaux et réparations de toute envergure  
Services complets liés à la carrosserie  
Travail étroit avec votre assureur en cas d'accident  
Service de soudure spécialisé

(450) 443-1137  
info@maxipeinture.com

Carrosserie Maxi Peinture  
3530, rue Richelieu  
Saint-Hubert (QC) J3Y 7B1



# Maintien du lien d'emploi

Mylène Bouchard, gestionnaire des réclamations,  
Fédération des transporteurs par autobus



La CSST est un assureur et détermine ce que vous coûtera votre assurance en se fondant sur deux éléments : les risques professionnels associés aux activités de votre entreprise et le coût des accidents et des maladies du travail. En somme, plus le retour au travail est rapide, moins les coûts sont élevés. L'employeur a deux moyens efficaces pour maîtriser la hausse de sa prime : **la prévention et le maintien du lien d'emploi.**

Il est essentiel durant l'absence de maintenir le lien d'emploi puisqu'il est une source de soutien pour l'employé. Il est donc primordial de la part de l'employeur de communiquer avec le travailleur pendant son absence. Cette communication sera bénéfique pour le travailleur et permettra à l'employeur d'évaluer, ensemble, les difficultés ainsi que les opportunités concernant un éventuel retour au travail.

## Avantages du maintien du lien d'emploi

### Pour l'employeur :

- Conserver l'expérience d'un travailleur qualifié;
- éviter les frais liés à un remplacement;
- diminuer sa cotisation à la CSST.

### Pour le travailleur :

- Retrouver son emploi ou un emploi convenable qu'il est capable d'exercer;
- conserver son revenu;
- éviter les conséquences d'une absence prolongée du marché du travail (perte d'autonomie et de qualification professionnelle, problèmes financiers, problèmes familiaux, etc.).

Un moyen efficace de maintenir le lien d'emploi est de réintégrer le travailleur présentant des limitations fonctionnelles temporaires, qui ne sont pas consolidées, tôt après l'accident.

La réinsertion du travailleur peut se faire, soit par un retour au travail progressif (allègement des horaires), la modification du poste régulier ou par **l'assignation temporaire.**

Comme vous le savez, un accident de travail coûte cher ! Pour diminuer cet impact financier, il faut prendre des mesures de prévention; mais, lorsqu'il est trop tard et qu'un événement est survenu, vous avez une autre solution pour réduire l'impact financier soit d'offrir de l'assignation temporaire. L'assignation temporaire est une bonne solution pour favoriser un retour plus rapide du travailleur à son travail régulier. Elle diminue également les coûts financiers imputés au dossier par la CSST au dossier de l'employeur et aux dossiers financiers de l'ensemble des membres de la mutuelle.

Pour que l'assignation temporaire ait lieu, le médecin de l'employé doit être d'accord avec le travail proposé par l'employeur et son accord doit porter sur les trois conditions de l'article 179 de la LATMP soit : (Centre patronal de santé et sécurité du travail)

1. Le travailleur est raisonnablement en mesure d'accomplir ce travail;
2. Ce travail ne comporte pas de danger pour la santé, la sécurité et l'intégrité physique du travailleur, compte tenu de sa lésion;
3. Ce travail est favorable à la réadaptation du travailleur.

L'employeur qui désire proposer une assignation temporaire à un travailleur doit fournir une description complète au médecin traitant : ►

- du poste de travail envisagé, ainsi que de la durée de l'assignation;
- des tâches à accomplir et de la charge de travail;
- des conditions de l'emploi et des horaires prévus.

D'ailleurs, il est préférable que le formulaire d'assignation temporaire soit remis à tout travailleur qui consulte un médecin en raison d'un accident du travail ou d'une maladie professionnelle, et ce, lors de chaque visite médicale.

## Les avantages de l'assignation temporaire :

### Pour l'employeur :

- Favoriser un retour au travail régulier plus rapide;
- exercer un meilleur suivi du dossier d'accident du travail;
- soutenir l'intérêt du travailleur pour son emploi et l'aider à retrouver progressivement sa pleine capacité de travail;
- bénéficier de l'expertise et de l'apport de production du travailleur;
- favoriser l'amélioration des relations du travail avec l'ensemble des travailleurs;
- contribuer à diminuer les coûts imputés à son dossier financier à la CSST;
- améliorer ses relations avec ses travailleurs.

### Pour le travailleur :

- Maintenir son salaire et les avantages liés à l'emploi qu'il occupait tout en demeurant dans son milieu de travail;
- éviter les effets néfastes de l'inactivité, dont la chronicité;
- favoriser la réadaptation du travailleur pour reprendre son emploi;
- permettre de se découvrir de nouvelles habiletés, contribuer aux activités de l'entreprise et renforcer son sentiment d'appartenance à l'entreprise.

En conclusion, favoriser le maintien du lien d'emploi par, entre autres, de l'assignation temporaire est une démarche où les deux parties, employeur et travailleur, sortent gagnants. ■

Sources : Les renseignements contenus dans cet article sont tirés des documents suivants :

[http://www.csst.qc.ca/NR/rdonlyres/BD5444D5-1C37-4E0F-A8F7-AE4EF6BDE8F9/0/DC200\\_383\\_11.pdf](http://www.csst.qc.ca/NR/rdonlyres/BD5444D5-1C37-4E0F-A8F7-AE4EF6BDE8F9/0/DC200_383_11.pdf)  
Brochure: «Ce que vous devez savoir sur nous. Renseignements généraux».

Le maintien du lien d'emploi, pour un prompt et durable retour au travail, CSST.

CSST. (s.d.). consulté le février 2013, sur CSST: [www.csst.qc.ca](http://www.csst.qc.ca)  
[http://www.csst.qc.ca/travailleurs/assignation\\_temporaire/Pages/travailleur\\_assignation\\_temporaire.aspx](http://www.csst.qc.ca/travailleurs/assignation_temporaire/Pages/travailleur_assignation_temporaire.aspx)

Guide de la mutuelle de prévention; Guide pour la gestion des réclamations en matière d'accidents de travail et de maladies professionnelles, guide pratique en matière d'assignation temporaire et politique de maintien du lien d'emploi

# MORENCY

SOCIÉTÉ D'AVOCATS

QUÉBEC  
MONTREAL  
LÉVIS  
LONGUEUIL  
ST-JEAN-SUR-RICHELIEU  
LAVAL

PARCE  
QUE NOTRE  
TRAVAIL EST  
MENÉ DE MAIN  
DE MAITRE

**ÇA FAIT TOUTE LA  
DIFFÉRENCE !**

Nos clients bénéficient de services  
spécialisés pour tous les aspects de  
leurs affaires et de leurs litiges.

Une approche multidisciplinaire nous  
permet de répondre aux besoins de  
notre clientèle de transporteurs.

POUR EN SAVOIR PLUS,  
COMMUNIQUEZ AVEC M<sup>e</sup> SERGE BOUCHARD  
[sbouchar@morencyavocats.com](mailto:sbouchar@morencyavocats.com)  
418 651-9900  
514 845-3533





MORENCYAVOCATS.COM





# Le projet de loi 42 et la réorganisation de certaines institutions du domaine du travail

Yves Brassard, conseiller en relations de travail,  
Fédération des transporteurs par autobus



Le projet de loi 42 regroupant la Commission de l'équité salariale (CES), la Commission des normes du travail (CNT) et la Commission de la santé et de la sécurité du travail (CSST) a été déposé à l'Assemblée nationale le 15 avril 2015. Il institue le Tribunal administratif du travail (TAT). Cette nouvelle instance assumera désormais les compétences de la Commission des lésions professionnelles (CLP) et de la Commission des relations du travail (CRT), auxquelles elle succédera.

Le projet de loi détermine la compétence de ce nouveau tribunal, prévoit les règles de procédure qui s'appliquent aux affaires qu'elle entend, instaure l'encadrement applicable à ses membres, notamment en ce qui concerne leur sélection et nomination, et établit les règles qui régissent la conduite de ses affaires.

Les activités de la Commission de l'équité salariale, de la Commission des normes du travail et la Commission de la santé et de la sécurité du travail sont regroupées et leurs noms sont modifiés pour celui de Commission des droits, de la santé et de la sécurité du travail. Le projet de loi no 42 nécessite des modifications à 39 lois existantes qui régissent le domaine du travail et de l'emploi au Québec. Des dispositions transitoires permettront la continuation des activités regroupées au sein des organismes visés par le projet de loi.

Les membres de la CRT et de la CLP deviennent membres du nouveau Tribunal administratif du travail (TAT), sauf les membres patronaux et syndicaux de la CLP, dont le mandat prend fin dès la sanction de la loi et dont les fonctions ne sont pas reprises au sein du TAT.

Le siège social du nouveau tribunal sera situé sur le territoire de la Ville de Québec, à l'endroit déterminé par le gouvernement. Le TAT aura un bureau à Montréal. Il est prévu dans le projet de loi 42 que le TAT pourra avoir d'autres bureaux dans les régions

administratives où le volume d'affaires le justifie. Actuellement, la CSST et la CLP possèdent chacune des bureaux régionaux à travers le Québec. Quant à la CRT et la CES, leurs bureaux sont situés à Québec et Montréal; ces organismes ne possèdent pas de bureaux dans d'autres régions administratives du Québec.

Le Tribunal administratif du Québec (TAT) comporte 4 divisions, soit les relations de travail, la santé et la sécurité du travail, les services essentiels et la construction et la qualification professionnelle. La division des relations de travail décide des affaires découlant de l'application du Code du travail ou d'une disposition d'une autre loi. Ces pouvoirs sont actuellement dévolus à la CRT. La division de la santé et de la sécurité du travail décide des affaires découlant de l'application de la Loi sur les accidents de travail et les maladies professionnelles (LATMP), actuellement décidés par la CLP, et de celles de la Loi sur la santé et la sécurité du travail (LSST), actuellement sous la juridiction de la CLP et de la CRT. La division des services essentiels décide des affaires découlant de l'application du chapitre V.1 du Code du travail, lesquelles sont actuellement décidées par la CRT et qui étaient auparavant sous la juridiction du Conseil des services essentiels, a été aboli par le gouvernement. Finalement, la 4<sup>e</sup> division, celle de la construction et de la qualification professionnelle, est instruite des affaires découlant de l'application de l'article 11.1 ou 164.1 de la Loi sur le bâtiment, de l'article 41.4 de la Loi sur la formation et la qualification professionnelle de la ►

# EGR

EGRassurance.ca

**Courtier en assurance de dommages**  
Conseiller en gestion de risques d'entreprise,  
assurance et cautionnement

NOUS SOMMES FIERS D'OFFRIR AUX MEMBRES DE LA **FÉDÉRATION DES TRANSPORTEURS PAR AUTOBUS** NOTRE PROGRAMME D'ASSURANCE AUTOMOBILE CONÇU ET ADAPTÉ À LEURS BESOINS TANT EN MATIÈRE DE RESPONSABILITÉ CIVILE QUE POUR LES DOMMAGES AUX VÉHICULES.

CE PROGRAMME S'ADRESSE AUX ENTREPRISES DE TRANSPORT SCOLAIRE, NOLISÉ, SPÉCIALISÉ, URBAIN, INTERURBAIN OU TOURISTIQUE.

VOTRE ENTREPRISE PEUT ÉGALEMENT BÉNÉFICIER DE NOS CONSEILS POUR L'ENSEMBLE DE VOS BESOINS EN ASSURANCE.

EXÉCUTER LES MANDATS QUE VOUS NOUS CONFIEZ AVEC DILIGENCE, PROFESSIONNALISME ET INTÉGRITÉ, VOILÀ NOTRE ENGAGEMENT!

**GUY BERGERON  
& ASSOCIÉS**

MAINTENANT **EGR INC.**  
2954, boul. Laurier, bureau 440, Québec (Québec) G1V 4T2  
T: 418.658.8771 F: 418.622.8850 1.888.879.7777  
Voir aussi [prattemorrisette.ca](http://prattemorrisette.ca)



**CAIN LAMARRE CASGRAIN WELLS**  
S.E.N.C.R.L. / AVOCATS

Me François Rouette | Me Stéphane Lamarre | Me Benoît Groleau  
514 393-4580 | 418 522-4580 | [clcw.ca](http://clcw.ca)

MONTRÉAL QUÉBEC SAGUENAY SHERBROOKE DRUMMONDVILLE RIMOUSKI ROUYN-NORANDA SAINT-GEORGES VAL-D'OR ALMA SEPT-ÎLES RIVIÈRE-DU-LOUP AMOS SAINT-FÉLICIEN ROBERVAL PLESSISVILLE AMQUI

main-d'œuvre, de l'article 9.3 de la Loi sur les mécaniciens de machines fixes et de certaines dispositions de la Loi sur les relations du travail, la formation professionnelle et la gestion de la main-d'œuvre dans l'industrie de la construction.

Le TAT a le pouvoir de décider de toute question de droit ou de fait nécessaire à l'exercice de sa compétence. Ses pouvoirs sont énumérés à l'article 9 du projet de loi 42.

Il peut :

1. Rejeter sommairement ou assujettir à certaines conditions toute affaire qu'il juge abusive ou dilatoire;
2. Refuser de statuer sur le mérite d'une plainte portée en vertu du Code du travail lorsqu'il estime que celle-ci peut être réglée par une sentence d'un arbitre de grief, sauf s'il s'agit d'une plainte visée à l'article 16 du Code du travail (congédiement et autres mesures pour activités syndicales) ou aux articles 123 et 123.1 de la Loi sur les normes du travail (pratique interdite et mise à la retraite);
3. Rendre toute ordonnance, y compris une ordonnance provisoire, qu'il estime propre à sauvegarder les droits des parties;
4. Confirmer, modifier ou infirmer la décision, l'ordre ou l'ordonnance contestée et, s'il y a lieu, rendre la décision, l'ordre ou l'ordonnance qui, à son avis, aurait dû être rendue en premier lieu;
5. Rendre toute décision qu'il juge appropriée;
6. Entériner un accord, s'il est conforme à la Loi.

Le TAT et ses membres sont investis des pouvoirs et de l'immunité des commissaires nommés en vertu de la loi sur les commissions d'enquête, sauf du pouvoir d'ordonner l'emprisonnement. Le projet de loi 42 stipule à l'article 52 que seul un avocat ou un notaire qui possède une connaissance de la législation applicable et une expérience pertinente de 10 ans à l'exercice des fonctions, peut être membre du TAT. Le mandat d'un membre ne peut prendre fin avant terme que par son admission à la retraite ou sa démission, ou s'il est destitué ou autrement démis de ses fonctions. Actuellement, on sait, par exemple, que les membres et les commissaires de la CLP sont nommés pour un mandat d'une durée de 5 ans, renouvelable ou non. Le TAT est dirigé par un président et des vice-présidents qui ont un mandat d'une durée fixe de 5 ans.

La position de l'Ordre des conseillers en ressources humaines agréés du Québec (CRHA)

L'ordre des CRHA, dont je fais partie, voit d'un bon œil le regroupement des 3 commissions et la création du Tribunal administratif du Québec, car ce tribunal est spécialisé dans l'ensemble des questions

touchant le monde du travail. Toutefois, elle s'interroge sur la pertinence de limiter aux seuls avocats et notaires membres du Barreau du Québec le rôle de juge administratif de ce futur tribunal.

Dans son mémoire présenté le 12 mai 2015 devant la Commission de l'économie et du travail, l'Ordre des CRHA fait valoir que les professionnels CRIA et CRHA possèdent les connaissances en droit et les compétences nécessaires pour occuper une telle fonction. Ainsi, l'Ordre recommande que l'article 52 du projet de loi soit modifié, afin d'inclure la profession de conseiller en ressources humaines agréé et de conseiller en relations industrielles agréé.

## Principaux changements à noter et conclusion

Le projet de loi 42 vise essentiellement les structures administratives. Les attributions des organismes actuels, soit la CES, la CNT et la CSST, sont préservés au sein du Tribunal administratif du Québec (TAT) et de la Commission des droits, de la santé et de la sécurité du travail. La gouvernance paritaire des organismes actuels est préservée, sauf celle de la CLP, dont les affaires sont actuellement décidées par trois personnes qui y siègent lors des audiences, soit un juge administratif (commissaire), un membre représentant les associations d'employeurs et un membre représentant les associations de travailleurs. Dorénavant, les litiges seront décidés par un juge administratif seulement.

Nous soulignons quelques changements importants, soit à l'intervention d'un travailleur visé par certaines demandes de partage de coût, des lésions professionnelles (article 329 LATMP) (ce qui n'est pas possible actuellement). La possibilité pour un travailleur qui porte plainte en vertu de l'article 47.3 du Code du travail pour tout manquement au devoir de représentation de son syndicat, de demander que sa réclamation soit référée à l'arbitrage dans les 6 mois suivant le manquement du syndicat. (Actuellement, le recours à l'article 47.3 du CT est limité à un manquement du syndicat dans un contexte de mesures disciplinaires, de renvoi ou de harcèlement psychologique).

La portée de l'article 98 de la Loi sur l'équité salariale est élargie, car il sera désormais possible qu'un différend en matière d'évaluation du maintien de l'équité salariale effectué conjointement par un employeur et une association accréditée puisse être soumis. (Seul un recours portant sur les situations d'établissement d'un programme conjoint d'équité salariale peut actuellement être déposé).

Nous suivrons de près l'évolution du projet de loi 42 au cours des prochains mois et nous aurons certainement l'opportunité d'y revenir. ■



# La Fédération des transporteurs par autobus félicite les lauréats des *Prix M'as-tu vu ?* 2015

C'est dans le cadre du 2<sup>e</sup> congrès de la Fédération des transporteurs par autobus que les *Prix M'as-tu vu ?* de la 27<sup>e</sup> édition de la Campagne de sécurité ont été décernés. Les membres du jury, formé spécialement pour l'occasion, ont évalué toutes les candidatures reçues pour l'obtention de ces prix. Ils se sont dits fort impressionnés par la qualité et la pertinence des dossiers soumis. La Fédération tient à remercier et féliciter tous les transporteurs et leurs partenaires qui ont présenté une candidature pour l'une ou l'autre des catégories.

## Le *Prix M'as-tu vu ?* de la Meilleure campagne



*Les transporteurs de la Commission scolaire de la Seigneurie-des-Mille-Îles*

Lors du gala de clôture, les transporteurs de la Commission scolaire de la Seigneurie-des-Mille-Îles soit Autobus Robert Paquette, Autobus Gérald Séguin, Autobus Yves Séguin, Autobus GD, Autobus Deux-Montagnes, Groupe Renaud et Autobus Chartrand se sont vu remettre le Prix de la Meilleure campagne de sécurité 2015. L'originalité de leurs activités et les efforts déployés sur l'ensemble de leur territoire ont contribué à sensibiliser et informer les élèves du primaire, du secondaire ainsi que les usagers de la route à

l'importance d'adopter des comportements sécuritaires abords des autobus et dans les zones scolaires.

Les représentants du comité des transporteurs de la commission scolaire de la Seigneurie-des-Milles-Îles ont reçu des mains de M. Denis Gervais, de Guy Bergeron & associés le trophée emblématique de la meilleure campagne de sécurité.

## Le Prix *M'as-tu vu?* de la Meilleure activité de la campagne



*Autobus Laval et la commission scolaire des Premières-Seigneuries*

Le Prix de la meilleure activité de la campagne 2015 a été décerné à Autobus Laval pour l'activité Colisée. Cette action a atteint son objectif de sensibilisation auprès des parents et des écoliers présents lors d'un événement majeur de la Ville de Québec, le Tournoi international de hockey pee-wee. C'est avec la participation de Bubusse, de deux élèves du primaire et des représentants de la commission scolaire des Premières-Seigneuries qu'Autobus Laval a procédé à une vaste distribution d'autocollants et de dépliants rappelant les règles de sécurités à respecter à bord et en présence d'autobus scolaires. Madame Louise Giroux d'Autobus Laval, Madame Hélène Chabot commissaire à la commission scolaire ont procédé à la mise en jeu officiel lors d'un match disputé au Colisée Pepsi du Québec.

Les Prix *M'as-tu vu?* soulignent l'apport des transporteurs et de leurs partenaires, tels que les commissions scolaires et les corps policiers quant au déploiement régional de la Campagne de sécurité en transport scolaire. Nous souhaitons que les transporteurs et leurs précieux partenaires s'approprient cette activité annuelle et continuent leur excellent travail sur le terrain durant la campagne.

Nous tenons à féliciter tous ceux qui ont déposé leur candidature pour l'une ou l'autre des catégories. Votre contribution active à cette campagne est plus que bénéfique. ■

**FÉDÉRATION  
DES TRANSPORTEURS  
PAR AUTOBUS**

**CAMPAGNE  
DE SÉCURITÉ  
EN TRANSPORT SCOLAIRE**

Du 1<sup>er</sup> au 12 février 2016

**M'AS-TU  
VU ?**

# Gratuité du transport scolaire : un thème électoral à venir

Eric Breton, Rédacteur en chef de Transports scolaires  
Directeur administratif "Europe" de l'AIJEP



Sauf revirement complet au Parlement, hypothèse hautement improbable, il ne fait plus de doute que le transport scolaire sera confié aux bons soins de nos treize grandes régions à compter du 1<sup>er</sup> septembre 2017. Les pressions multiples et répétées de parlementaires, notamment au Sénat, les tentatives de persuasion des directions centrales des ministères compétents par l'ANATEEP, n'y auront rien fait. Le gouvernement, s'il a bien reculé sur le transfert des collèges et de la voirie, maintient son cap pour les transports d'élèves, la région selon lui étant le bon échelon pour gérer les questions de mobilité. Dont acte.

Parmi les délicats problèmes d'organisation (délégation de compétences, proximité et réactivité sur le terrain,...) et de financement à anticiper, les régions auront à faire face au redoutable écueil de la gratuité assurée aux familles par environ le quart des départements. Car, au sein d'une même région, la tarification des transports scolaires est différente et les familles ne sont pas toutes « logées à la même enseigne »... Prenons le Centre-Val de Loire. Le Cher, l'Indre et le Loir-et-Cher assurent la gratuité du transport scolaire, au contraire de l'Indre et Loire et du Loiret. Maurice Leroy, Président (UDI) du Loir et Cher, réélu aux dernières élections, a d'ailleurs annoncé dans la foulée que la gratuité serait maintenue au moins jusqu'en 2017 pour les 21 000 élèves transportés. Que dit l'ancien ministre de la Ville ? « C'est un choix politique assumé, qui fait consensus. Nous sommes un département rural, ce serait insoutenable de faire subir une nouvelle contribution financière aux familles ». La future région va donc être confrontée à un choix cornélien car elle aura la tentation très forte d'harmoniser par le bas... en remettant en cause la gratuité ! Mais gare aux réactions des familles concernées. Ce problème sera encore plus évident dans des régions comme l'Aquitaine, la Franche-Comté ou surtout Midi-Pyrénées où les départements gratuits sont largement représentés.

On imagine mal d'ailleurs comment cette question du financement des transports scolaires pourrait ne pas s'inviter dans la campagne des prochaines élections régionales, en décembre 2015 ! Cette gratuité du transport scolaire est sensible et s'est d'ailleurs souvent portée sur le niveau politique. Selon certaines sources, il semblerait que, suite aux promesses faites lors des dernières élections, au moins un département pourrait basculer dans le « camp des gratuits ». Alors bon courage aux régions !

Nous n'en rajouterons pas. Mais la logique budgétaire, aussi importante soit elle, n'est qu'un des aspects d'une même réalité. Le transport scolaire est une politique publique décentralisée de grande proximité. L'opinion publique y est très réactive. Les responsabilités inhérentes à l'organisation des transports d'élèves (lire l'article au centre de ce numéro) ne seront pas moins fortes lorsque les régions seront aux commandes. ■



ASSOCIATION INTERNATIONALE  
POUR LA SÉCURITÉ  
DU TRANSPORT DES JEUNES



**LA SÉCURITÉ,  
C'EST UN ENJEU  
QUI NOUS  
TRANSPORTE.**

Chez Intact Assurance,  
nous sommes fiers de nous associer à une  
Fédération de transporteurs par autobus qui  
fait la promotion de la sécurité des passagers.  
Car, selon nous, l'assurance s'intéresse  
d'abord aux personnes.

[intact.ca](http://intact.ca)

AUTO • HABITATION • ENTREPRISES



**Repartez du bon pied.**

La **Sécurité** de  
Vos **Enfants**  
C'est **Notre Affaire**

Fabriquer des autobus de qualité, sécuritaires, fiables et durables, tout en offrant un service vraiment humain et attentionné...

C'est encore la plus belle promesse que nous puissions vous faire pour vous démontrer où sont nos priorités.



**GIRARDIN**  
 **BLUE BIRD**



[www.girardinbluebird.com](http://www.girardinbluebird.com)