

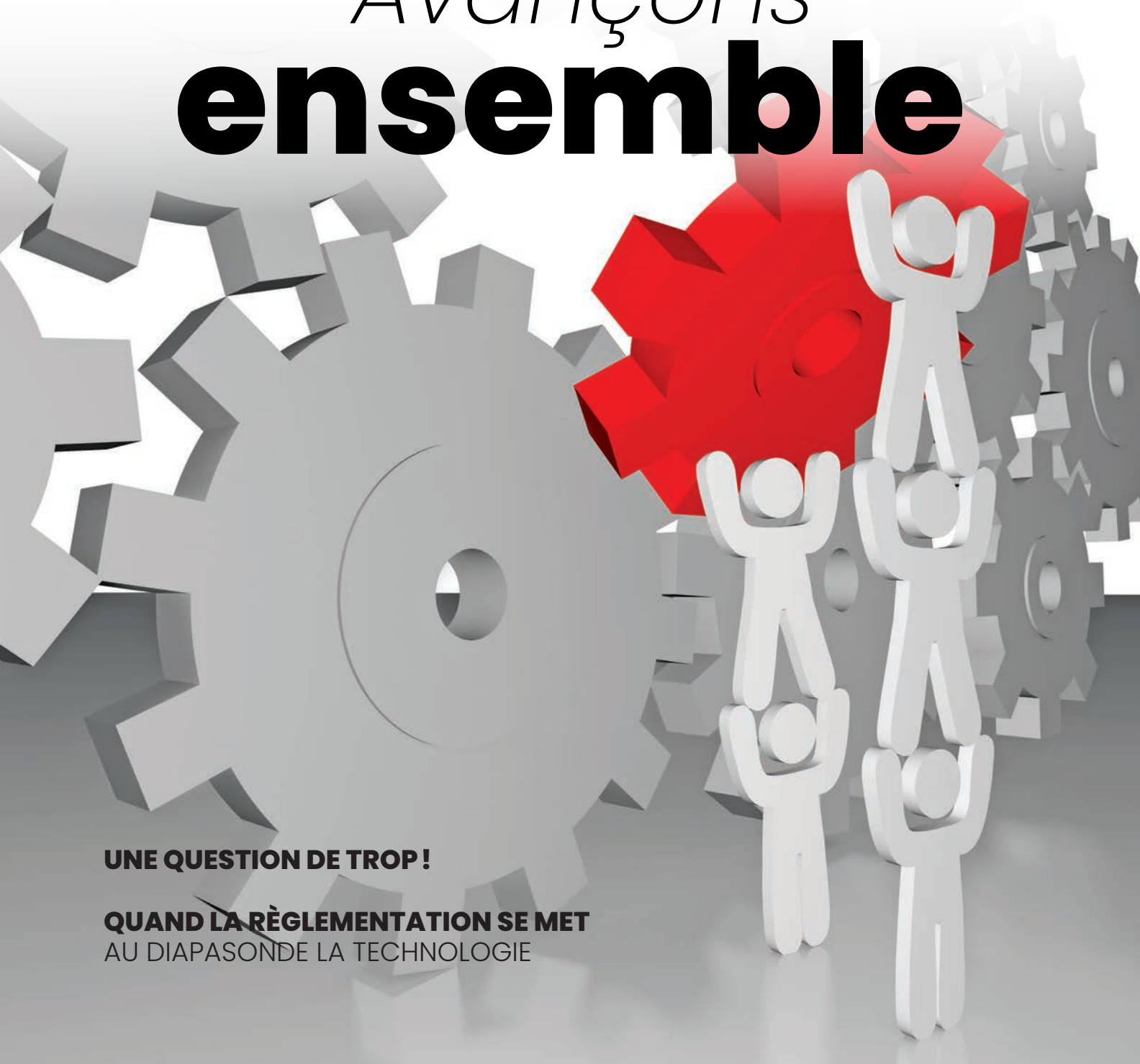
LE *TRANSPORTEUR*

Magazine de la Fédération des transporteurs par autobus

Édition printemps 2023



Avançons **ensemble**



UNE QUESTION DE TROP !

**QUAND LA RÈGLEMENTATION SE MET
AU DIAPASON DE LA TECHNOLOGIE**

Le légendaire C2 100 % électrique

Le Saf-T-Liner C2 Jouley,
la fiabilité
que vous recherchez

- Le meilleur véhicule électrique sur le marché grâce à la technologie  **PROTERRA**, qui a fait ses preuves sur plus de **32 millions de kilomètres**.
- Une **garantie de 8 ans** incluant les batteries.
- Une **autonomie de base allant jusqu'à 225 km** après recharge de 2 à 3 heures sur la borne.



LE SALON DU
VÉHICULE ÉLECTRIQUE
DE MONTRÉAL



Nous y étions!

Et notre Jouley 100 % électrique a suscité l'engouement de plusieurs visiteurs.



Vous nous avez manqué lors de cet événement? Aucun souci! Communiquez avec nous, ce sera un plaisir de discuter de vos besoins.



Chez Autobus Thomas, on vous accompagne

De l'analyse de votre flotte à l'installation électrique sur votre emplacement, en passant par la demande de subvention, nous serons avec vous, et ce, avec notre légendaire service après-vente, exactement tel que vous le connaissez.

N'hésitez plus, procurez-vous le Saf-T-Liner C2 Jouley!

autobus
Thomas inc.
L'évolution en transport

Sortie 175, Autoroute 20
2275, Canadien
Drummondville (Québec) J2C 7V9
Tél. : 819 474-2700
Sans frais : 1 800 567-0971
info@autobusthomas.com

40 ans de fiabilité et ça n'est pas près de changer!

autobusthomas.com





- 5** Mot du président du conseil d'administration
- 8** Mot du président-directeur général
- 10** Une question de trop!
- 15** Quand la réglementation se met au diapason de la technologie
- 17** De la preuve de besoin lors d'une demande de permis
- 21** Est-ce que le bruit s'est rendu jusqu'à votre atelier de mécanique?
- 25** La Fondation des transporteurs par autobus

Le Transporteur est une publication de la Fédération des transporteurs par autobus. Elle est tirée à 1100 exemplaires et distribuée gratuitement trois 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

Rédaction

Me Christine Deslauriers
Luc Lafrance
Stéphane Lefebvre
Me Tatiana M. Chaves B.
Bélynda Ouellet

Publicité

Bélynda Ouellet

Collaborateurs

Me Stéphane Lamarre
Sabina Samperi

Conception graphique

Marie-Claude Bélanger

Impression

Solisco numérique
Tél.: 418 842-0850
Téléc.: 418 842-3261



Autobus Leeds Transit

AU SERVICE DE L'INDUSTRIE DE L'AUTOBUS DEPUIS 1970

Vous voulez offrir le meilleur véhicule pour le transport de vos passagers? L'autobus IC électrique rencontre toutes les normes Canadiennes pour le transport scolaire. Conçu pour maximiser son autonomie, il est offert avec trois niveaux de batteries et distances.

- Batteries disponibles au choix de 210, et 315 kWh
- Distances estimées de 215, et 320 kilomètres
- Capacité de recharge en AC et DC
- Freinage régénératif à 3 niveaux
- Freins pneumatiques à disques Bendix
- Capacité V2G ou la technologie le permet
- Un réseau de concessionnaires pour vous supporter
- Options pour le chauffage.



La rétention du personnel est étroitement liée à l'ergonomie du poste de conduite et au confort de votre chauffeur.

POUR PLUS D'INFORMATION,
CONTACTEZ-NOUS :

1 866 411-9114 ou 450 588-5453

LEEDS TRANSIT
555, J.-Oswald-Forest
St-Roch-de-l'Achigan (QC)
J0K 3H0

leedstransit.com





Mot du président du conseil d'administration

STÉPHANE LEFEBVRE



« Encore plusieurs défis »

Malgré le renouvellement des contrats au cours des dernières années, il n'en demeure pas moins que plusieurs situations ambiguës doivent être clarifiées et des suivis sont nécessaires afin d'assurer la pérennité de nos entreprises de transport.

Nous en avons d'ailleurs parlé lors de la réunion du conseil provincial en avril dernier. Plusieurs transporteurs nous ont manifesté leurs inquiétudes, entre autres, face à l'électrification et l'application des nouvelles mesures mises en place comme la mesure d'équilibre prévue dans les règles budgétaires du transport scolaire.

Soyez assurés que nous avons bien pris acte de vos demandes et de votre insécurité.

La FTA continuera à travailler auprès du ministère des Transports à la reconduction du programme d'aide à l'acquisition d'autobus scolaires et à le bonifier afin de mieux répondre à l'augmentation des coûts des véhicules électriques. Nous travaillons aussi à développer des options possibles face aux besoins urgents de nouveaux autobus.

Toujours en lien avec l'électrification, on sait que la mesure de soutien à l'électrification du transport scolaire prévue dans les règles budgétaires du ministère de l'Éducation doit être revue en 2024. La FTA mettra tout en œuvre afin que cette mesure soit maintenue, voire bonifiée, pour répondre davantage à la situation actuelle.

Du côté du financement, on sait que la mesure d'équilibre, surtout la méthode de calcul pour définir l'ordre de grandeur, pose problème sur plusieurs aspects. Comme il a été mentionné au conseil provincial, la FTA a déjà relancé le ministère de l'Éducation et le Conseil du trésor à cet effet et ce sujet sera abordé au comité de travail que le gouvernement s'est engagé à mettre en place.

**26 AU 28
JUIN 2023**

INSCRIVEZ-VOUS
MAINTENANT

Parlons-en!

**TOURNOI DE GOLF &
CONGRÈS ANNUEL**

***Expérimentez
nos
nouveau***

Concernant ce comité, comme on l'a mentionné à plusieurs reprises, il devrait être actif depuis plusieurs mois et un premier rapport devait être déposé au 31 mars. Malheureusement, et ce malgré plusieurs relances de la FTA, ce comité n'est pas encore mis en place (selon les dernières informations, une rencontre devrait avoir lieu en mai!!!).

Pour la FTA, ce comité permettra d'aborder plusieurs sujets, entre autres, le financement du transport scolaire et l'électrification ainsi que la problématique de la main-d'œuvre.

Toutes ces démarches ne peuvent se faire seules. Les représentants de la FTA multiplieront les interventions mais ils ont besoin de l'appui des membres, de vous tous. Il est donc important d'informer vos députés et vos contacts politiques respectifs sur l'état de la situation.

Il ne faut pas oublier nos autres secteurs d'activité tels que le nolisé, l'interurbain, l'urbain et le spécialisé. Toute l'équipe de la permanence s'implique et appuie les représentants de la FTA pour faire avancer les différents dossiers touchant tous ces secteurs d'activité.

Soyez assurés que tout est mis en œuvre pour défendre les intérêts de notre industrie, vos intérêts. Votre soutien, votre implication et votre confiance sont essentiels pour les semaines et les mois à venir.

Au plaisir de vous revoir bientôt.





Mot du président-directeur général

LUC LAFRANCE



Le rôle de votre Fédération

Durant la dernière année, la FTA a été sollicitée de toute part par ses membres transporteurs afin que celle-ci défende leurs intérêts dans les différents secteurs d'opération.

Plus particulièrement, pour le secteur scolaire il y a eu plusieurs rebondissements. Les membres ont interpellé leurs représentants tout au long de l'année que ce soit pour le renouvellement des contrats de transport scolaire, l'indexation, la bonification des contrats, l'électrification des autobus, la pénurie de main-d'œuvre et autres.

La FTA a assumé ses responsabilités pour l'ensemble de ces enjeux, et ce dans la limite de sa capacité d'intervention. Elle est intervenue régulièrement auprès du gouvernement du Québec, que ce soit auprès du ministère de l'Éducation, du ministère des Transports, des différents députés de toute allégeance et plus récemment, directement auprès du Conseil du trésor.

Malheureusement, la FTA ne peut pas tout régler, certains enjeux sont davantage des enjeux locaux pour lesquels la FTA ne peut intervenir, mais bien sûr elle met tout en œuvre pour supporter ses membres aux prises avec des enjeux locaux par le biais d'argumentaires ou de conseils.

Du côté des enjeux de l'industrie, la FTA a fait plusieurs avancées au cours de la dernière année malheureusement, ce n'est pas parfait. Les attentes étaient très grandes et le travail est loin d'être terminé, nous continuons à multiplier les interventions afin d'améliorer les conditions avec lesquelles vous avez à opérer.

C'est le cas notamment, de la création du Comité de travail auquel s'est engagé le gouvernement à mettre en place. Nous souhaitons que les travaux de ce comité démarrent avant la fin de 2022, mais pour différentes raisons, celui-ci n'a pas encore été mis en place au moment d'écrire ses lignes. Nous continuons donc à presser le gouvernement et encore là, nous sommes limités dans nos moyens d'intervention.

Bien sûr, nous pourrions prendre des moyens légaux pour inciter le gouvernement à respecter ses engagements, mais cela n'a jamais été et ne sera pas la façon de faire de la FTA. Nous souhaitons malgré tout maintenir nos excellentes relations avec le gouvernement. Nous croyons que nous avons plus de chance de faire avancer nos dossiers en travaillant en collaboration avec nos partenaires gouvernementaux.

C'est la même chose dans les autres secteurs notamment, dans le secteur du transport interurbain où le programme d'aide financière, le PARTIA, est venu à échéance au mois de mars dernier et que les transporteurs interurbains ont peine à reprendre le niveau de services offerts avant la pandémie, soit en 2019. Plusieurs interventions ont été faites et nous attendons le retour du ministère des Transports.

La FTA souhaite aussi reprendre les discussions concernant les différents enjeux de ce secteur de l'industrie qui avaient été soulevés avant la pandémie et qui demeurent toujours d'actualité.

Du côté du transport nolisé, la reprise a été plus forte que prévu l'an dernier. Ce qui est une bonne nouvelle en soi, sauf que le manque de véhicules et de main-d'œuvre est venu ternir cette reprise.

La FTA a eu, au cours des derniers mois, plusieurs échanges avec le ministère du Tourisme et l'Association des réceptifs et forfaitaires du Québec afin de mieux comprendre de part et d'autre, la situation et trouver des pistes de solution.

Bref, l'industrie du transport par autobus fait face à plusieurs enjeux et la FTA met tout en œuvre pour défendre les intérêts de ses membres. À quelques occasions, les résultats tardent à venir ou les objectifs ne sont tout simplement pas atteints. Mais sachez que cela ne veut pas dire pour autant que la Fédération baisse les bras !





Me TATIANA M. CHAVES B.
avocate, Fédération des transporteurs par autobus

Une question de trop !

Le recrutement de personnel est au cœur des activités de toute entreprise. Les employés sont le moteur de l'industrie et, pour assurer leur épanouissement, il est nécessaire de veiller au respect de leurs droits en tout temps. Cela commence même dès la publication d'une offre d'emploi! Au sein des entreprises, les responsables du recrutement doivent donc connaître les balises régissant l'embauche des travailleurs au Québec. Ils doivent notamment s'assurer de mettre en place un processus exempt de toute forme de discrimination.

À cet effet, le présent article vise à attirer l'attention du lecteur sur les entrevues d'embauche. Cette phase incontournable du processus est cruciale et c'est souvent dans le cadre de celle-ci que la grande majorité des renseignements sur le candidat sont recueillis. Cela dit, est-ce que vous vous êtes déjà interrogé sur la légalité des questions posées lors de l'entrevue? Sont-elles de nature discriminatoire?

Qu'est-ce que la «*discrimination*»

Certains auteurs définissent la discrimination comme étant «*une distinction, intentionnelle ou non, sur les caractéristiques personnelles d'un individu ou son appartenance à un groupe social*

et ayant pour effet de compromettre de façon déraisonnable ou injuste ses droits par rapport aux autres membres de la société¹».

Cela dit, la société dans laquelle nous vivons a choisi de se doter de lois protégeant le droit des individus de vivre en toute égalité². De ce fait, la Charte des droits et libertés de la personne³, protège ce droit et interdit le recours à la discrimination, le tout, sous peine de sanction.

Ainsi, la Charte prévoit que toute personne a droit à la reconnaissance et à l'exercice, en pleine égalité, des droits et libertés de la personne, sans distinction, exclusion ou préférence fondée sur:

- La race;
- L'âge, sauf dans la mesure prévue par la loi;
- La couleur;
- La religion;
- Le sexe;
- Les convictions politiques;
- L'identité ou l'expression de genre;
- La langue;
- La grossesse;
- L'origine ethnique ou nationale;

¹ Hubert REID, «Dictionnaire de droit québécois et canadien, 4^e ed.», Montréal, Wilson & Lafleur, 2010, p. 205.

² Prendre note que le présent article se limitera au cadre législatif de la Charte des droits et libertés de la personne dans un contexte de recrutement de personnel. Cela dit, d'autres lois peuvent être applicables à cette dernière situation, notamment lorsqu'il est question de vie privée et de la protection de renseignements personnels.

³ Charte des droits et libertés de la personne, RLRQ, c. C-12, ci-après la «Charte».

- L'orientation sexuelle;
- La condition sociale;
- L'état civil;
- Le handicap ou l'utilisation d'un moyen pour pallier ce handicap.

Il y a discrimination lorsqu'une telle distinction, exclusion ou préférence a pour effet de détruire ou de compromettre ce droit⁴.

Particulièrement, en lien avec les relations de travail, la Charte prévoit notamment que nul ne peut exercer de discrimination dans **l'embauche**, l'apprentissage, la durée de la période de probation, la formation professionnelle, la promotion, la mutation, le déplacement, la mise à pied, la suspension, le renvoi ou les conditions de travail d'une personne ainsi que dans l'établissement des catégories ou des classifications d'emploi⁵.

Il est possible de constater que la Charte détaille toutes les facettes de l'expérience de travail d'une personne. Elle va même jusqu'à préciser que nul ne peut, dans un **formulaire de demande d'emploi ou lors d'une entrevue relative à l'emploi**, requérir d'une personne des renseignements sur les motifs que nous avons listés ci-haut **sauf** si ces renseignements sont utiles à l'application d'exceptions prévues par la loi⁶.

Quelles sont ces exceptions? La loi prévoit qu'une distinction, exclusion ou préférence fondée sur les motifs suivants est réputée non discriminatoire:

- Les aptitudes ou qualités requises par un emploi;
- En pareil cas, l'employeur devra démontrer que les renseignements sont requis dans un but rationnellement lié à l'exécution du travail en cause et qu'ils sont raisonnablement nécessaires pour réaliser ce but légitime lié au travail;
- Le caractère charitable, philanthropique, religieux, politique ou éducatif d'une institution sans but lucratif ou qui est vouée exclusivement au bien-être d'un groupe ethnique;

- L'application d'un programme d'accès à l'égalité⁸.

Ainsi, ces règles sont applicables à l'ensemble du processus d'embauche! Ce qui peut comprendre non seulement l'entrevue en tant que telle, mais également les formulaires de demande d'emploi, les tests écrits, les tests pratiques, les tests psychométriques ou de personnalité, les tests médicaux préembauche et les questionnaires portant spécifiquement sur l'état de santé⁹. La prudence est donc de mise quant aux questions posées afin de ne pas se placer dans une situation tout aussi embarrassante qu'illégale!

Recours possibles

Les candidats à l'emploi qui allèguent être victimes de discrimination dans le cadre du processus d'embauche peuvent s'adresser à la *Commission des droits de la personne et des droits de la jeunesse* (ci-après la «CDPDJ») afin de porter plainte et de demander une cessation de l'atteinte ainsi que réparation du préjudice causé. À titre de rappel, un préjudice peut-être de nature physique, moral ou matériel. Sachez que ce processus de plainte peut mener à une audition devant le Tribunal des droits de la personne¹⁰.

Cependant, nous ajoutons la **mise en garde suivante**. En milieu syndiqué, il est possible que l'arbitre de grief ait compétence **exclusive** selon les circonstances, et ce, même en matière de droits de la personne¹¹.

Au niveau des mesures de réparation, la Charte prévoit ce qui suit:

49. Une atteinte illicite à un droit ou à une liberté reconnu par la présente Charte confère à la victime le droit d'obtenir la **cessation** de cette atteinte et la **réparation** du préjudice moral ou matériel qui en résulte.

En cas d'atteinte **illicite et intentionnelle**, le tribunal peut en outre condamner son auteur à des dommages-intérêts **punitifs**.

⁴ *Id.*, art. 10. Pour obtenir des exemples détaillés de questions visées par cette interdiction, n'hésitez pas à nous contacter.

⁵ *Id.*, art. 16.

⁶ *Id.*, art. 18.1.

⁷ *Id.*, art. 20.

⁸ En savoir plus sur les programmes d'accès à l'égalité en emploi | CDPDJ

⁹ Recruter sans discriminer | Campagne de sensibilisation | CDPDJ

¹⁰ Étapes du traitement d'une plainte ou demande d'intervention | CDPDJ

¹¹ 2022 QCCA 398 (CanLII) | Commission des droits de la personne et des droits de la jeunesse c. Commission scolaire de Montréal | CanLII

BIENVENUE QUÉBEC

Trois-Rivières – Québec Authentique
29 octobre au 1^{er} novembre 2023



Inscription en cours

Bienvenue Québec a été créé en 1989 par la Fédération des transporteurs par autobus, cet événement a su développer une formule « speed dating » à saveur touristique.

La formule d'entrevues de dix minutes, prédéterminées et informatisées, permet aux fournisseurs de produits et services touristiques de se vendre et de séduire les agences de voyages, les agences réceptives et les voyageurs afin d'être inclus comme destination dans leurs forfaits voyages.

www.bienvenueqc.com

Ainsi, il faut comprendre de ce qui précède, qu'en cas d'atteinte aux droits protégés par la Charte, il est possible pour le requérant de demander deux types de dédommagement.

Concrètement, cela se reflète souvent par la condamnation au versement de sommes monétaires sous deux chefs distincts, soit une première somme pour compenser les dommages causés ET une deuxième somme à titre de «punition», le tout, en raison d'un comportement hautement répréhensible qui aurait été mis en preuve¹².

De ce fait, bien noter que, pour avoir le droit à des dommages punitifs, des conditions précises doivent être remplies! Tel que souligné par les tribunaux, «[...] il y aura atteinte **illicite et intentionnelle** au sens du second alinéa de l'art. 49 de la Charte lorsque l'auteur de l'atteinte illicite a un état d'esprit qui dénote un **désir**, une **volonté** de causer les conséquences de sa conduite fautive ou encore s'il agit en **toute connaissance** des conséquences, immédiates et naturelles ou au moins extrêmement probables, que cette conduite engendrera¹³».

Bref, à titre de référence, sachez que, suivant la jurisprudence, les dommages **moraux** octroyés suivant une demande de renseignements discriminatoire dans un formulaire d'embauche ou lors de l'entrevue se situent généralement entre 2000\$ et 7500\$¹⁴! Toujours selon la jurisprudence, ce barème doit certainement être ajusté à la hausse suivant les circonstances et nous nous permettons d'ajouter le coût de la vie qui augmente avec les années!

Pistes de réflexion

Considérant tout ce qui précède, voici quelques faits saillants sur lesquels nous attirons votre attention:

- Le fait que des questions portant sur des motifs prohibés au sens de la Charte soient posées lors d'une entrevue d'embauche par curiosité, pour casser la glace ou détendre l'atmosphère n'empêche pas qu'il y ait atteinte aux droits de la personne. Une plainte pourrait tout de même être déposée¹⁵;
- Les dispositions de la Charte trouveront application, et ce, peu importe si l'employeur avait ou non l'intention d'utiliser les renseignements obtenus. Le simple fait de poser des questions interdites à l'entrevue entraîne une violation des droits de la personne, **sans égard** à l'intention derrière le questionnaire¹⁶;
- Une violation aux droits de la personne en matière de discrimination pourrait également entraîner une atteinte à la vie privée, à la dignité et à la réputation. Le tout, selon la preuve qui sera mise de l'avant;
- «La dignité humaine signifie qu'une personne ou un groupe ressent du respect et de l'estime de soi. Elle relève de l'intégrité physique et psychologique et de la prise en main personnelle. La dignité humaine est bafouée par le traitement injuste fondé sur des caractéristiques ou la situation personnelle qui **n'ont rien à voir** avec les besoins, les capacités ou les mérites de la personne¹⁷»;
- La notion de «handicap» présente dans la Charte englobe les renseignements demandés sur l'état de santé d'une personne¹⁸;
- Suivant la jurisprudence, il y a des emplois qui commandent une norme de sécurité accrue, comme ceux liés au métier de conducteur d'autobus. C'est pour cette raison que des questions sur l'état de santé peuvent être davantage permises. Vous le vivez dans votre quotidien. Cela dit, il ne faut que demander ce qui est raisonnablement nécessaire¹⁹.

¹² À noter, d'autres types de dommages peuvent être réclamés. Chaque cas demeure un cas d'espèce.

¹³ 2018 QCTDP 8 (CanLII) | Kerdougli c. La Vie en Rose inc. | CanLII, para. 63; 1996 CanLII 172 (CSC) | Québec (Curateur public) c. Syndicat national des employés de l'hôpital St-Ferdinand | CanLII, para. 121.

¹⁴ *Id.*, para. 59.

¹⁵ 2018 QCTDP 19 (CanLII) | Kerdougli c. Les Aliments Multibar inc. | CanLII, para. 40 et suivants.

¹⁶ 2019 QCTDP 16 (CanLII) | Commission des droits de la personne et des droits de la jeunesse (Di Campo) c. Éco-Logixx - Grossiste alimentaire et produits d'emballage inc. | CanLII, para. 35.

¹⁷ *Préc.*, note 12, para. 30.

¹⁸ 2021 QCTDP 35 (CanLII) | Commission des droits de la personne et des droits de la jeunesse (M.R.) c. Société de transport de Montréal (STM) | CanLII, para. 87.

¹⁹ *Id.*, para 109.



STRATÉGIES
EN ASSURANCE

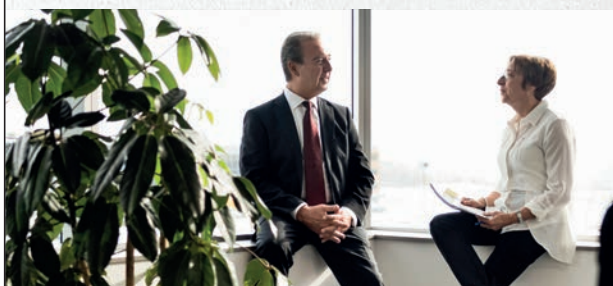
PROTÉGÉS TOUT AU LONG DE VOTRE CHEMIN

Roulez en toute confiance grâce à nos programmes d'assurances sur mesure pour les membres de la **Fédération des transporteurs par autobus**.

Responsabilité civile

Dommages aux véhicules

Conseils stratégiques d'assurance



5700, boul. des Galeries, bureau 200
Québec, QC G2K 0H5

T 418 659-4848 1 800 463-2830
info@egr.ca

EGR.CA

- Voici quelques recommandations, en matière de questionnaires médicaux préembauche, mises de l'avant par Carrefour RH, une initiative de l'Ordre des conseillers en ressources humaines²⁰:

- «Éviter d'utiliser le **même** questionnaire pour **tous** les types d'emploi;
- Assurer l'existence d'un lien **rationnel** entre les aptitudes et les qualités évaluées et les tâches **essentiels** liées au poste;
- Joindre une description **exhaustive** des tâches **essentiels** des postes à combler au questionnaire médical préembauche pour que le candidat puisse s'y référer **avant** de répondre;
- Se fonder sur des **données objectives, scientifiques et médicales sérieuses** pour déterminer le choix des aptitudes requises;
- **Ne pas** créer un questionnaire prenant la forme d'un bilan de santé complet;
- **Ne pas** poser des questions ouvertes qui obligent le candidat à révéler des renseignements médicaux **non pertinents** pour l'emploi convoité».

Cela dit, nous invitons le lecteur à réviser ses pratiques en matière de recrutement. Est-ce qu'il serait possible qu'il y ait des questions de trop?

Conclusion

Tel que mentionné par les tribunaux, il est clair que la Charte vise à enrayer, à la source, la discrimination dans l'embauche et dans l'emploi en interdisant les questions personnelles ne portant pas sur les qualités et les capacités du candidat²¹. Ainsi, il faut éviter de banaliser la portée des questions posées lors d'un processus d'embauche.

Sachez que des outils existent afin de guider les employeurs à appliquer adéquatement les dispositions de la Charte! N'hésitez pas à nous contacter pour en savoir plus!

²⁰ Le questionnaire médical préembauche démythifié (carrefourrh.org)

²¹ Préc., note 12, para. 22.

**Me CHRISTINE DESLAURIERS**

Directrice des affaires juridiques et secrétaire corporative
de la Fédération des transporteurs par autobus

Quand la réglementation se met au diapason de la technologie



Le 4 novembre 2021, le ministre des Transports du Canada avait accordé par arrêté ministériel à Volvo Group Canada inc. et le 30 mars 2022 à Nova Bus inc., une dispense afin de se conformer aux normes réglementaires applicables, pour ainsi leur permettre de remplacer les rétroviseurs extérieurs sur certains de leurs modèles de véhicule par un système de caméras vidéo et de moniteurs.

Ainsi, afin de se coller au ministère des Transports du Canada et après consultation de la Société d'assurance automobile du Québec («SAAQ»), la ministre des Transports et de la Mobilité durable du Québec («ministre») a publié dans la Gazette officielle du Québec¹ le 26 avril dernier, l'Arrêté numéro 2023-13 concernant la suspension de

l'obligation de munir de rétroviseurs extérieurs certains véhicules automobiles équipés d'un système de caméras vidéo et de moniteurs. Selon la ministre, cette dispense accordée aux entreprises n'est pas susceptible de compromettre la sécurité routière et assure une sécurité équivalente.

Dorénavant, l'application des alinéas 1-2 et 3 de l'article 262 du *Code de la sécurité routière* («CSR»)² et le premier alinéa de l'article 59 du *Règlement sur les véhicules routiers adaptés au transport des personnes handicapées* («Règlement»)³ seront suspendus:

262. *Tout véhicule automobile, autre qu'une motocyclette ou un cyclomoteur, doit être muni d'au moins deux rétroviseurs fixés solidement et placés, l'un à l'intérieur du véhicule et au centre de la partie supérieure du pare-brise et l'autre à l'extérieur gauche du véhicule.*

Lorsque le rétroviseur intérieur est inutilisable, un rétroviseur doit être fixé à l'extérieur droit du véhicule.

Lorsque le véhicule automobile tire une remorque ou une semi-remorque, des rétroviseurs doivent être fixés de manière à permettre au conducteur de voir à l'arrière de l'ensemble des véhicules:

1° l'un à l'extérieur gauche du véhicule automobile si celui qui y est fixé est inutilisable;

¹ GAZETTE OFFICIELLE DU QUÉBEC, 26 avril 2023, 155^e année, no 17

² *Code de la sécurité routière*, chapitre C-24.2

³ *Règlement sur les véhicules routiers adaptés au transport des personnes handicapées*, chapitre C-24.2, r. 51

2° l'autre à l'extérieur droit du véhicule automobile si celui qui est fixé à l'intérieur ou à l'extérieur droit du véhicule est inutilisable.

Lorsque la circulation d'un véhicule visé au troisième alinéa est autorisée par un permis spécial de circulation, la présence d'un véhicule d'escorte derrière le véhicule hors normes peut compenser l'absence de rétroviseurs.

59. L'autobus ou le minibus doit avoir un rétroviseur intérieur et 2 rétroviseurs extérieurs.

Tous les rétroviseurs doivent être ajustables.

Par conséquent, un véhicule automobile, autre qu'une motocyclette ou un cyclomoteur n'aura plus l'obligation d'être muni de rétroviseurs extérieurs pourvu que les conditions suivantes soient satisfaites:

1. ce véhicule est muni d'un système de caméras vidéo et de moniteurs au lieu de rétroviseurs extérieurs;
2. ce véhicule est visé par une dispense accordée en vertu de l'article 9 de la *Loi sur la sécurité automobile*⁴ à l'entreprise qui le fabrique ou l'importe;⁵
3. une étiquette comportant les renseignements prescrits par le paragraphe 5 de l'article 13 du *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles*⁶ est fixée sur le pare-brise ou sur l'une des fenêtres latérales du véhicule.

La définition de véhicule automobile inclut les autobus et les minibus tel que prévu à l'article 4 du CSR⁷:

«**véhicule automobile**»: un véhicule routier motorisé qui est adapté essentiellement pour le transport d'une personne ou d'un bien;

«**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;

«**minibus**»: un véhicule automobile à deux essieux à roues simples, équipé d'au plus cinq rangées de sièges pour le transport de plus de neuf occupants à la fois ou équipé de dispositifs d'immobilisation de fauteuils roulants.

Ainsi, les autobus, minibus et ceux adaptés pour le transport de personnes handicapées sont exemptés de l'application des articles 262 CSR et 59 du Règlement s'ils respectent les conditions énumérées plus haut.

Est également suspendue, l'application de l'article 262 alinéa 3 si le véhicule visé tire une remorque ou une semi-remorque et si les conditions prévues sont satisfaites et que le système de caméras vidéo et de moniteurs permet au conducteur de voir à l'arrière de l'ensemble des véhicules.

Vérification mécanique et ronde de sécurité

Lorsque le véhicule automobile visé fait l'objet d'une vérification mécanique ou d'une ronde de sécurité en vertu du CSR, le système de caméras vidéo et de moniteurs doit être vérifié et être conforme aux normes suivantes:

1. être adéquat, c'est-à-dire approprié à sa fonction et constamment tenu en bon état de fonctionnement;
2. être solidement fixé;
3. ne pas présenter d'arête vive.

Toute dérogation aux normes prévues aux paragraphes 1° à 3° ci-haut mentionnée constituera une défectuosité mineure.

ENTRÉE EN VIGUEUR

Le présent arrêté ministériel entrera en vigueur le quinzième jour qui suit la date de sa publication à la Gazette officielle du Québec c'est-à-dire le 11 mai 2023 et cessera d'avoir effet le **1^{er} juin 2025**.

⁴ Loi sur la sécurité automobile, L.C. 1993, c. 16

⁵ Liste de modèles de véhicules visés par la dispense: Prevost X3 Converted Coach Shell (X3-45 V.I.P.), Prevost X3 Converted Coach Shell (X3-45 V.I.P. Entertainer), Prevost X3 Passenger Coach, Prevost X3 Commuter Coach, Prevost X3 Incomplete Passenger Coach, Prevost H3 Passenger Coach, Prevost H3 Converted Coach Shell (H3-45 V.I.P.), Prevost H3 Incomplete

Passenger Coach, Nova Bus LFS, Nova Bus LFS Artic. Transports Canada Dispense de véhicule en vertu de l'article 9 de la Loi sur la sécurité automobile - MVSA 2021-1

⁶ Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles, C.R.C., c. 1038

⁷ Code de la sécurité routière, chapitre C-24.2



De la preuve de besoin lors d'une demande de permis

Le présent texte donne suite à un article déjà paru dans ces pages un certain temps déjà.

Il est pertinent d'y revenir considérant que la jurisprudence de la *Commission des transports du Québec* semble récemment en évolution.

Comme vous le savez certainement, au Québec, le principe général en matière de transport est qu'un permis est requis lorsque ce transport est fait contre rémunération.

Dès lors, dans la mesure où un règlement prescrit un permis, la personne qui veut agir comme transporteur doit être titulaire d'un permis si le service fourni est rémunéré, peu importe que cette rémunération soit versée directement ou indirectement.

C'est le *Règlement sur le transport par autobus*¹ qui prévoit les conditions de délivrance des permis applicables à chacune des huit catégories de permis.

Ces conditions sont les suivantes :

Article 11. *Pour obtenir un permis de transport par autobus, toute personne doit avoir son siège, son principal établissement ou un établissement au Québec.*

D. 1991-86, a. 11; D. 1849-94, a. 5; D. 781-2004, a. 3.

Article 12. *La Commission délivre un permis de transport par autobus à une personne qui lui en fait la demande lorsqu'elle estime que celle-ci satisfait aux critères suivants :*

- 1 *cette personne possède des connaissances ou une expérience pertinentes à l'exercice compétent de l'activité pour laquelle elle demande ce permis;*
- 2 *cette personne présente des assises financières suffisantes pour assurer l'implantation et la viabilité de son entreprise;*
- 3 *cette personne peut disposer des ressources humaines et matérielles suffisantes pour administrer et gérer avec efficacité son entreprise;*
- 4 *les services pour lesquels cette personne demande ce permis répondent aux besoins de la clientèle ou de la population du territoire desservi, selon le cas;*
- 5 *les revenus projetés sont suffisants pour assurer la rentabilité des services pour lesquels cette personne demande ce permis;*
- 6 *la délivrance du permis demandé par cette personne n'est pas susceptible d'entraîner la disparition de tout autre service de transport par autobus ou d'en affecter sensiblement la qualité.*

¹ Décret 1991-86, 1987, Gazette officielle 224, maintenant connu sous le nom de c. T-12, r. 16.

Lors de l'examen d'une demande de délivrance d'un permis de transport nolisé par minibus de catégorie 6 à un titulaire d'un permis d'agent de voyages pour sa clientèle dans le cadre d'un forfait incluant des activités et du transport, la Commission est dispensée d'appliquer les critères prévus au premier alinéa si celui-ci satisfait aux critères suivants:

- 1 son permis d'agent de voyages est en vigueur;*
- 2 il est inscrit comme exploitant au Registre des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds visé à l'article 4 de la Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds (chapitre P-30.3);*
- 3 la Commission lui a attribué une cote portant la mention «satisfaisant» suivant l'article 12 de cette loi;*
- 4 ce titulaire possède les connaissances ou l'expérience pertinente à l'exploitation sécuritaire d'un minibus.*

Article 13. *Avant de délivrer un permis, la Commission tient compte des déclarations de culpabilité prononcées contre le demandeur, au cours des 5 années qui précèdent la demande, pour une infraction à la Loi sur les transports (chapitre T-12) ou à un règlement adopté en vertu de cette loi.*

Toutefois, il ne doit pas être tenu compte d'une déclaration de culpabilité pour laquelle un pardon a été obtenu.

Nous nous attarderons dans le cadre du présent texte à la preuve de besoin devant être faite pour permettre à la *Commission des transports du Québec* d'émettre un permis de transport par autobus.

Article 12, paragraphe 4 – Le service pour lequel le permis répond aux besoins de la clientèle ou de la population du territoire desservi, selon le cas:

Tout le système d'émission des permis repose, en bout de piste, sur la pérennité des services à être offerts. C'est la seule façon d'avoir un service de qualité et sécuritaire.

Dès lors, il faut que les services visés par la demande répondent à un besoin, sans quoi, il ne saurait y avoir de pérennité.

Mais qu'est-ce qu'un besoin?

Essentiellement, un besoin au sens où l'entend le paragraphe 4 de l'article 12 est un manque de service ou encore un manque de service de qualité.

Le fait que des utilisateurs souhaitent avoir accès à un plus grand nombre de fournisseurs de services ne constitue pas un besoin. Cette conclusion est logique dans l'objectif, tel que ci-devant mentionné, de la pérennité des services.

Historiquement, la Commission des transports du Québec n'a pas non plus considéré que le seul fait pour des requérants de services de vouloir payer moins cher constituait une preuve de besoins justifiant l'émission du permis demandé.

La démonstration de l'existence d'un besoin est certainement un des éléments centraux de toute demande de permis.

Cette démonstration se fait généralement par le témoignage de clients potentiels qui viennent renseigner à la Commission des transports du Québec sur les raisons faisant en sorte qu'ils souhaitent que le permis demandé soit délivré.

Comme indiqué, ces raisons doivent être purement objectives et non théoriques.

En matière de demande de permis, il est souvent difficile de trouver des gens intéressés à témoigner, et ce, pour toutes sortes de raisons.

Parmi ces raisons, on peut facilement indiquer la distance, la difficulté à se libérer pour cet exercice pendant les heures de travail ou encore l'inconfort de témoigner contre des transporteurs avec lesquels le témoin potentiel fait affaire.

Malgré cette réalité, la jurisprudence de la *Commission des transports du Québec* nous enseigne que la preuve de besoins doit généralement, malgré tout, être faite de cette façon.

Il suffit ici de se référer à quelques passages de la décision rendue dans *Trentway Wagar inc. c. Transport Adirondack inc. et al.*, MPVC11-00125 pour s'en convaincre.

[172] Dans le présent cas, Trentway n'a fait entendre aucun témoin usager du service aucun représentant d'agences de voyages, d'organismes touristiques ou de groupes de citoyens-utilisateurs au soutien de sa demande. Aucune résolution de municipalité ou d'organisme à vocation économique n'a été déposée. Il aurait été essentiel que des usagers viennent s'exprimer devant la Commission, à tout le moins pour que leur connaissance du fait que le service envisagé serait de type curbside et qu'aucun édifice d'accueil n'était prévu pour la réception des personnes à New York soit évaluée.

[180] Elle a aussi opté pour concentrer sa preuve sur une étude de marché très limitée en nombre et sur l'analyse de certaines études portant sur le transport par autobus aux États-Unis. Sa stratégie de ne faire entendre aucun usager ni de chercher à obtenir le soutien des milieux impliqués dans le transport constitue un geste volontaire de ne pas présenter la meilleure preuve dans les circonstances.

Voir également à ce sujet la décision *Autobus Fleur de Lys inc. c. Transport Adirondack inc. et al.*, 2013 QCCTQ 0797 :

[109] Les utilisateurs ultimes du service de transport par autobus sont les passagers et les voyageurs transitant par l'aéroport, soit les clients de l'une ou l'autre des compagnies aériennes. Autobus Fleur de Lys inc. n'a fait entendre aucun passager ou utilisateur des services de l'aéroport. Aucun représentant des compagnies aériennes, aucun intervenant du milieu des voyages, aucun représentant de grossiste ou d'agents de voyages n'a été entendu.

Toutefois, bien que la présence de témoins s'avère essentielle, une étude de marché pourrait, dans certains cas, permettre de faire une preuve de besoin.

Pour avoir une valeur probante toutefois, l'étude de marché devra être précise au niveau des paramètres à rencontrer, à défaut de quoi, il sera possible aux opposantes de contester la validité des constats et dès lors, la valeur probante de cette étude.

La démonstration des besoins est un exercice difficile puisqu'il implique l'intervention de témoins extérieurs qui ne saisissent pas toujours l'importance de leur rôle.

En ce sens, il importe de bien choisir ces personnes et surtout, de s'assurer, lors de la préparation de leur témoignage, que chacun des témoins sera utile dans l'atteinte de l'objectif plutôt que le contraire.

Les gens sont généralement disposés à dire ce que l'on veut entendre, mais il est primordial qu'ils soient capables de supporter leurs prétentions lors d'un contre-interrogatoire, sans quoi, leur apport sera plus nuisible que positif.

Il arrive assez régulièrement lors de la démonstration faite au regard de la preuve de besoin, qu'il ressorte que la partie demandant l'émission du permis ait débuté l'exploitation des services avant même l'audition de la demande par la *Commission des transports du Québec*.

Dans une telle situation, la jurisprudence très majoritaire de la Commission des transports du Québec était, jusqu'à tout récemment, à l'effet qu'une preuve de transport illégal ne pouvait servir à établir une preuve de besoin.

À ce sujet, voir notamment *Les autobus Ménard et Fils inc. c. Société de transport de Longueuil*², plus particulièrement les notes infrapaginales 20 et 21 de la décision.

² 2021 QCCTQ 1348



Solutions d'électrification de transports orientées vers l'avenir

Famille CHRGPK

Cette infrastructure électrique hautement efficace, fiable et configurable est un produit exclusif à Girardin Énergie créée pour vous, transporteurs scolaires.

Une énergie qui mène loin

GIRARDIN
ENERGIE

GE@girardin.com

1800 567-1467

PUISSANCE MAXIMALE

1,25 MW @ 600V
996 KW @ 480V

DIMENSION (L x L x H pouces)

166 x 100 x 100



Il est toutefois à noter qu'une décision de 2022 de la Commission des transports du Québec vient de statuer que celle-ci ne peut rejeter une demande de permis sur la base du transport illégal³.

Pour en arriver à cette conclusion, la Commission des transports du Québec se réfère à une décision de 2008 du Tribunal administratif du Québec⁴.

Cette prise de position est surprenante considérant que ladite décision du Tribunal administratif du Québec n'avait pas, jusqu'à tout récemment, empêché la Commission des transports du Québec de conclure qu'une preuve de transport illégal ne pouvait servir à établir une preuve de besoin.

On pourrait penser que cela est une décision isolée dont il ne faut pas tenir compte. Ce serait toutefois ignorer que la *Commission des transports du Québec* a rendu deux autres décisions

réaffirmant qu'elle ne peut refuser de délivrer un permis sur la base du transport illégal⁵.

Cette conclusion peut sembler particulière puisqu'il serait possible pour la Commission des transports du Québec de révoquer un permis pour cause d'exploitation illégale, mais pas de refuser de l'émettre pour ce même motif.

Malgré que ces trois (3) décisions semblent changer le courant jurisprudentiel au regard du transport illégal, le débat n'est pas terminé puisque celui-ci se déplacera au cours des prochains mois devant le Tribunal Administratif du Québec.

Soyez assurés que nous vous informerons de la position de ce tribunal, lequel siège en appel des décisions de la *Commission des transports du Québec*.

³ *Autobus Mont-Royal inc. c. Société de transport de Montréal et al.*, 2022 QCCTQ 1816 (décision actuellement en appel auprès du Tribunal administratif du Québec).

⁴ *Sunny Tours inc c. Commission des transports du Québec*, 2008 QCTAQ 01273

⁵ *Delta Facilities Maintenance inc c. Société de transport de Montréal et al.* 2023 QCCTQ 0171 et *Autobus Mont Royal inc c. Société de transport de Montréal et al.* 2023 QCCTQ 0466

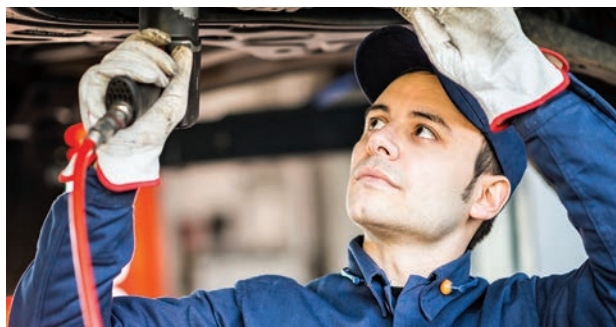


SABINA SAMPERI

Conseillère en prévention – ergonome, Via Prévention

Est-ce que le bruit s'est rendu jusqu'à votre atelier de mécanique?

Le 16 mai 2023 entre en vigueur la nouvelle norme pour prévenir l'exposition au bruit dans les milieux de travail. Le Règlement sur la santé et la sécurité du travail du Québec fixe le seuil du bruit à 85 dB(A) pour une exposition de 8 heures. Il s'agit d'une baisse de 5 dB(A)¹ par rapport au règlement précédent. Le facteur de bissection passe de $Q=5$ à $Q=3$. Cela signifie que lorsque le niveau augmentera de 3 dB(A), le temps d'exposition devra diminuer de moitié. Et enfin, le bruit d'impact maximal ne doit jamais excéder 140 dB(C)².



Les mécaniciens sont quotidiennement exposés au bruit, qui peut être formé par des chocs mécaniques ou par des impulsions répétées. Il peut être généré par les machines (moteurs) ou par l'utilisation d'outils pneumatiques et mécaniques (compresseurs d'air, clés à chocs, pistolets de pulvérisation, marteaux perforateurs, perceuses à percussion). L'environnement de travail, peut jouer un rôle dans la dispersion du bruit. Par exemple, dans une fosse de réparation

l'effet de réverbération augmente la persistance du son même après l'interruption de la source du bruit.

Le bruit est défini comme un son indésirable, agressant ou incommode. Bien que la tolérance au bruit est variable d'une personne à l'autre, les effets dus à l'exposition du bruit peuvent avoir des conséquences graves et irréversibles. Les recherches ont démontré que les personnes exposées au bruit peuvent ressentir du stress, de la fatigue, ou de l'irritabilité. Parmi les effets indésirables sur la santé, il y a les acouphènes, dont 10 à 15% de la population en souffre. Les acouphènes sont un bruit constant entendu dans l'oreille en l'absence d'une source externe de son.

Selon les statistiques de la CNESST, en 2021, l'exposition au bruit figure comme la deuxième maladie professionnelle quant au nombre de cas indemnisés.

Comment peut-on améliorer le niveau de bruit dans un atelier de mécanique?

Il est recommandé de commencer la démarche par l'évaluation du niveau de bruit dans l'atelier de mécanique. La CNESST, a développé une calculatrice qui peut vous aider à analyser le niveau de bruit:

<http://servicesenligne.cnesst.gouv.qc.ca/prevention/calculatrice-bruit/index.aspx>

¹ Le décibel A est l'unité de mesure du bruit ajusté à la perception humaine (dBA).

² Le décibel C, est l'unité de valeur du niveau sonore avec la pondération C. Ce niveau sonore est représentatif de la perception réelle par l'oreille humaine aux sons de forte intensité.

LION ÉLECTRIQUE

Nous sommes là pour vous aider à faire de l'**électrification** de votre flotte d'autobus scolaires **un succès**.



LionÉnergie

Gestion complète de l'implantation des infrastructures de recharge



LionCapital Solutions

Solutions financières flexibles et complémentaires



LionSubventions

Service d'assistance clé en main au processus de subventions



BrightSquad

Équipe locale dévouée au service



LionBeat

Système de télémétrie pensé et conçu pour véhicules électriques



LionAssistance

Soutien technique



LionAcademie

Formations complètes pour mécaniciens, chauffeurs et gestionnaires de flottes



the**lionelectric**.com/fr
450 432-5466 | 1 855 546-6706

Sécurisez vos autobus scolaires
100% électriques Lion dès maintenant!

Il existe également une méthode plus rapide d'évaluer le bruit, il suffit de parler à une personne située à un mètre de nous, sans hausser le ton. Si la compréhension est bonne, c'est que le niveau de bruit ambiant est correct. S'il faut crier, une évaluation plus approfondie des niveaux de bruit devra être envisagée.

Pour prendre en charge les environnements bruyants, il est souhaitable de suivre les recommandations de la CNESST, c'est-à-dire d'éliminer le bruit à la source, et si cela n'est pas possible, de prendre les moyens appropriés de réduction du bruit. Finalement, en dernier recours, sensibiliser les travailleurs au port des équipements de protection individuelle. Il s'agit de mettre en place différents moyens de prévention, allant du plus

efficace au moins efficace. La somme de ces moyens permettra de réduire le niveau de bruit global.

L'analyse des moyens de prévention à établir, devrait commencer par les solutions qui permettent d'éliminer le bruit à la source. Lorsque l'élimination du bruit à la source s'avère trop complexe ou impossible, il faut mettre en place des moyens qui permettent de réduire et de contrôler la propagation du bruit. Enfin, si le bruit sur les lieux de travail est encore présent, il est nécessaire d'informer les travailleurs sur les effets du bruit sur leur santé et sur l'ajustement correct des protecteurs auditifs.

Tableau des moyens de réduction du bruit

1. Prévention à la source	• Vérifier, s'il existe un autre procédé • Changer de machine ou d'outil par d'autres moins bruyants • Apporter des modifications sur les outils (silencieux, contrôle du jet d'air plus précis)
2. Contrôler la propagation du bruit	• Encoffrer un équipement ou une machine • Entretenir régulièrement les équipements et les machines, pour maintenir leur bon fonctionnement • Isoler les postes de travail et la réduction du temps d'exposition au bruit
3. Sensibilisation, et port des ÉPI	• Informer les travailleurs aux effets du bruit sur leur santé • Afficher le niveau de bruit des équipements et des outils utilisés • Former les travailleurs au port des protecteurs auditifs

Réduire le bruit et offrir un environnement plus sain permettent de protéger la santé et le bien être des travailleurs, améliorent la rétention des travailleurs et diminuent la perte de productivité.





Planifiez votre prochaine rentrée scolaire !

- Subvention possible avec votre commission scolaire
- Solution économique
- Transport sécuritaire et facile d'entretien
- Peut accueillir 2 fauteuils et 3 passagers
- Rampe assistée pivotante vers l'intérieur
- Plancher en acier inoxydable

Contactez-nous!
1.800.668.8705
wheelchairvans.ca

 **savaria**
4350 Autoroute-13 Laval Québec



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

**SOCIÉTÉ
DE FINANCEMENT
AZE**



financement.aze@federationautobus.com



Le programme de financement AZE en
collaboration avec la Banque de
l'infrastructure du Canada (BIC) a
pour but d'aider les petites et/ou
grandes entreprises des transporteurs
membres de la Fédération à obtenir un
financement à un taux d'intérêts très
avantageux (1% le taux d'intérêts plus
les frais de gestion) afin de répondre
aux normes gouvernementales.

**Pour l'année scolaire 2022-2023,
la Fondation des transporteurs par autobus
a remis la somme de**

75 576 \$

en aides financières aux écoles suivantes :

Liste des bénéficiaires / Année scolaire 2022-23

Centres de services scolaires et commissions scolaires	Écoles
Des Bois-Francis	Polyvalente La Samare
De la Capitale	De la Grande-Hermine Marguerite-Bourgeoys
Du Chemin-du-Roy	Aux Deux-Étangs Primaire Éducation internationale Saint-François-d'Assise
Des Chênes	La Poudrière
Des Chic-Chocs	Aux Quatre-Vents Secondaire Saint-Maxime
Au Cœur-des-Vallées	Mgr Charbonneau De la Montagne Secondaire Louis-Joseph-Papineau
Des Draveurs	Carle
De l'Énergie	Immaculée-Conception Laflèche
De l'Estuaire	Notre-Dame-du-Bon-Conseil
Des Grandes-Seigneuries	Laberge
Des Hautes-Laurentides	Notre-Dame Sacré-Cœur
Des Hautes-Rivières	Bruno-Choquette Du Pélican, Édifice Laflamme Richelieu, Édifice Curé-Martel
Des Hauts-Bois-de-l'Outaouais	Pavillon Saint-Nom-de-Jésus Saint-Boniface
Des Hauts-Cantons	Sacré-Cœur Saint-Camille
Du Lac-Saint-Jean	Saint-Léon Secondaire Camille-Lavoie

Des Laurentides	Alternative L'Odyssée Le Carrefour
Marguerite-Bourgeoys	Du Grand-Héron Lévis-Sauvé
De Montréal	Christ-Roi Iona Judith-Jasmin Notre-Dame-du-Perpétuel-Secours Sainte-Jeanne-d'Arc Saint-Grégoire Saint-Jean-de-Matha Saint-Zotique
Des Monts-et-Marées	Saint-Rosaire
Des Phares	Aquarelle
Des Portages-de-l'Outaouais	Côte-du-Nord Saint-Rédempteur
Des Premières-Seigneuries	De la Pionnière – Beaux-Prés
De la Riveraine	Explorami Terre-des Jeunes
Riverside	Harold-Napper
Des Rives-du-Saguenay	André-Gagnon
De la Rivière-du-Nord	Sacré-Cœur
de Saint-Hyacinthe	Des Passereaux Primaire et secondaire René Saint-Pierre
Des Samares	Secondaire Bermon Secondaire Thérèse-Martin
Sir-Wilfrid-Laurier	Secondaire Académie Sainte-Agathe
Des Sommets	Notre-Dame-des-Érables
Sorel-Tracy	Martel
Du Val-des-Cerfs	De l'Assomption Ave Maria Sainte-Famille Secondaire Joseph-Hermas-Leclerc
de la Vallée-des-Tisserands	Frédéric-Girard Notre-Dame-de-l'Assomption Du Phénix Sacré-Cœur, Valleyfield Saint-Étienne Secondaire de la Baie Saint-François

**Depuis sa création, des milliers d'enfants dans
des centaines d'écoles ont bénéficié de dons
pour la réalisation de différentes activités.
Les dons remis totalisent une somme de**

686 690 \$





**La sécurité,
c'est un enjeu qui
nous transporte.**

Chez Intact Assurance, nous sommes fiers de faire un bout de chemin avec la Fédération des transporteurs par autobus qui fait, entre autres, la promotion de la sécurité des gens. Car, selon nous, l'assurance s'intéresse d'abord aux personnes, tout spécialement à celles qui incarnent notre avenir.



Nos unités de puissance

Zéro tracas Zéro problème 300 % efficace

La solution de recharge qui **décuple la capacité** de vos véhicules électriques

- Chacune peut accueillir **de 5 à 28 véhicules**, en fonction des exigences.
- Construites **sur mesure pour vos besoins** et selon vos critères.
- **Conçues au Québec** conformément aux normes électriques et règlements municipaux en vigueur.
- **Service clé-en-main**
Livrées et installées sur votre site.
- **Propriétaire de vos unités**
Pas de location sans fin, ce qu'on installe vous appartient.

Plage de puissance adaptée à vos besoins

Financement disponible offert par Services financiers - Camions Daimler

Subventionnées à 50 % grâce au FTCZE (Fonds pour le transport en commun à zéro émission)



Chez Autobus Thomas, on vous accompagne

De l'analyse de votre flotte à l'installation électrique sur votre emplacement, en passant par la demande de subvention, nous serons avec vous, et ce, avec notre légendaire service après-vente, exactement tel que vous le connaissez.

Contactez-nous pour en savoir plus sur nos unités de puissance!



Autobus Thomas Inc.
L'évolution en transport

Sortie 175, Autoroute 20
2275, Canadien
Drummondville (Québec) J2C 7V9
Tél. : 819 474-2700
Sans frais : 1 800 567-0971

info@autobusthomas.com

40 ans de fiabilité et ce n'est pas près de changer!

autobusthomas.com