

LE TRANSPORTEUR

Magazine de la Fédération des transporteurs par autobus

Automne 2019 • Volume 6 • numéro 3

L'ÉVOLUTION

DANS LES MODES DE PROPULSION DES AUTOBUS



**HARCÈLEMENT
PSYCHOLOGIQUE
AU TRAVAIL**

**AUTOBUS SCOLAIRES
ÉLECTRIQUES:
AVANTAGES ET
PROGRAMMES
DE SOUTIEN**

**LE DISPOSITIF DE
CONSIGNATION
ÉLECTRONIQUE**

Le DD5/DD8, le moteur le plus économique et le plus respectueux de l'environnement



Le diesel est plus propre que tous les autres types de carburant (incluant l'essence, le gaz naturel et le propane).

Source : EPA (Environmental Protection Agency) organisme américain.

ET SAVIEZ-VOUS QUE :

- Les émissions d'un moteur DD5/DD8 sont maintenant 90 % moins polluantes qu'en 2006 ;
- L'empreinte de carbone (CO2) d'un moteur DD5/DD8 est la plus basse sur la durée de vie utile d'un autobus scolaire ;
- Le diesel est le plus économique tout carburant confondu ;
- La valeur de revente d'un véhicule muni d'un moteur diesel est supérieure aux autres types de carburant.

ET CE N'EST PAS TOUT

Déjà, ces moteurs sont conçus pour être propulsés à l'**hydrogène** (en développement chez Daimler).

L'utilisation de batteries pour les **moteurs électriques** est déjà chose du passé, Daimler travaille actuellement pour doter ses moteurs électriques d'énergie provenant de l'**hydrogène**.

**Soyez réellement plus vert,
et ce, sans peinture !**



Daimler, un groupe de classe mondiale, appuie ses concessionnaires en les alimentant de technologies les plus avancées au monde et remonte constamment la barre pour le bénéfice de ses clients.

Services financiers - Camions Daimler

Nous investissons dans votre réussite.



Lorsque chaque kilomètre compteSM



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

info@autobusthomas.com

autobusthomas.com





© Designed by yanalya / Freepik



9

5

Mot du président du conseil d'administration

8

Éditorial

9

Harcèlement psychologique au travail

11

L'évolution dans les modes de propulsion
des autobus... où en sommes-nous ?

15

Autobus scolaires électriques: avantages
et programmes de soutien à l'intention
des entreprises du Québec



11

19

La police d'assurance automobile du Québec
- Formule des garagistes (FPQ no 4)

21

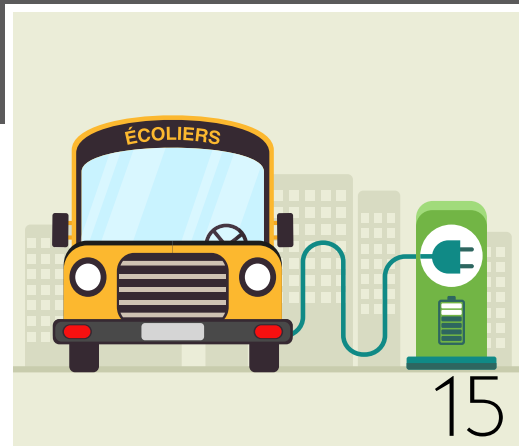
Le Dispositif de Consignation Électronique

23

Parce qu'il est nécessaire de se rappeler que
le dossier PEVL n'est pas un élément décoratif !

29

Attention au risque de STACOSE



15

© Designed by Freepik

Le Transporteur est une publication de la Fédération des transporteurs par autobus. Elle est tirée à 1300 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

Martin Bureau

Publicité

Julie Blanchet

Collaborateurs

Denis Gervais
Guy Godin
Me Stéphane Lamarre
Jessie Pelchat

Conception graphique

Marie-Claude Bélanger

Impression

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



TOUJOURS LÀ POUR VOUS

IC AVEC MOTEUR
CUMMINS B6.7
SPÉCIFICATIONS IC
ET CUMMINS B6.7

- Puissance : 200-260 HP
- Torque : 520-660 lb-pi
- Allison : 2500 PTS
- Allison : 3000 PTS
- Capacité : 36-72 passagers

IC AVEC MOTEUR PSI
À ESSENCE

- Puissance : 265 HP
- Torque : 548 lb-pi
- Allison : 2500 PTS
- 8,8 L

IC AVEC MOTEUR
AU PROPANE

- Puissance : 270 HP
- Torque : 565 lb-pi
- Allison 2500 PTS
- 8,8 L



Autobus Leeds Transit

NOUS JOINDRE

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

leedstransit.com

REPRÉSENTANTS

Scott Kessler
514 972-3600
scott.kessler@leedstransit.com

Jean-Francois Audet
418 572-4283
jfaudet@leedstransit.com



STÉPHANE LEFEBVRE

C'est avec honneur et humilité que j'ai accepté, lors de la dernière assemblée générale, la présidence de notre Fédération. Je suis le troisième président à occuper cette fonction depuis le regroupement de nos forces. Je tâcherai de poursuivre le travail de mes prédécesseurs afin que notre Fédération reste forte et représentative. Les présidents se succèdent, mais les enjeux de notre industrie demeurent bien présents. Certains, comme celui de la main-d'œuvre, prennent davantage d'ampleur. J'ai l'intime

conviction que nous saurons surmonter les défis qui nous attendent si nous continuons à travailler tous ensemble, en équipe, avec la même rigueur et la même énergie qui nous caractérisent.

Il y a déjà quelques années maintenant, l'union des forces a porté les fruits auxquels nous nous attendions. Nos intérêts ont été défendus avec conviction à travers nos représentations auprès des gouvernements et des principaux intervenants, tous secteurs confondus. La mission que nous nous sommes donnée à la naissance de notre Fédération demeure des plus pertinentes. Plus que jamais, nous devons nous mobiliser et nous concerter face aux défis à venir, et ce, dans le respect de nos objectifs. Soyez assurés que nous poursuivrons notre mission avec toute la vigueur et la cohérence qu'il se doit.

Innover dans la continuité sera mon leitmotiv. Comme mentionné précédemment, les enjeux restent les mêmes, mais nous devons innover, être créatifs et parfois même oser pour les surmonter. J'ai proposé au conseil d'administration des modifications à notre Plan d'actions annuel afin de mieux répondre aux attentes de toutes les entreprises membres, sans exception. Nous avons identifié des enjeux communs auxquels nous devons nous concerter et coordonner nos actions, peu importe l'envergure de notre entreprise et le secteur dans lequel nous œuvrons. La main-d'œuvre, la formation, la mise en place d'alliances stratégiques entre différents transporteurs si nécessaire, l'implication jeunesse déjà amorcée, la réussite de nos événements voire même le développement durable seront au cœur de nos préoccupations. Évidemment, chaque secteur d'activité a ses défis et ils ont été répertoriés avec des objectifs ciblés pour chacun d'eux.

Je lance un appel à tous les membres de la Fédération afin que tous prennent part activement à la vie associative de notre Fédération, que ce soit lors de nos rassemblements comme les assemblées des membres, les conseils provinciaux et les réunions de secteur. Votre collaboration lors des collectes d'information est primordiale. Elle permet à notre Fédération de dresser un portrait économique de tous les secteurs de transport des personnes de notre industrie. Notre Fédération pourra ainsi développer des argumentaires crédibles face aux différents paliers gouvernementaux et face aux divers intervenants, quels qu'ils soient.

Soyez assurés que pour ma part, je mettrai tout en œuvre pour assurer la stabilité de notre industrie. Mais cela ne se fait pas tout seul. Comme déjà mentionné par mes prédécesseurs, «une fédération n'est forte que par l'implication de tous ses membres». C'est ce à quoi je vous convie dans les prochains mois.



LUC LAFRANCE

«Un gouvernement en mode consultation»

Depuis les derniers mois, le gouvernement est en mode consultation. Il y a eu les différents projets de loi qui ont un impact sur les opérations de transport, soit le projet de loi 5, *Loi modifiant la loi sur l'instruction publique* (maternelle 4 ans) et le projet de loi 17, *Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile*. Deux projets de loi où la Fédération a présenté des mémoires en commission parlementaire.

Plus récemment, le ministère de l'Éducation et de l'Enseignement supérieur a mis en place un comité de réflexion sur les enjeux de la pénurie de la main-d'œuvre dans le secteur du transport scolaire, comité regroupant la partie patronale (FTA), les centrales syndicales, les représentants des commissions scolaires, le ministère du Travail et le ministère de l'Éducation.

Le mandat de ce comité était de trouver des pistes de solutions afin de pallier au manque de main-d'œuvre dans le secteur du transport scolaire. Plusieurs avenues ont été analysées dont le programme de rétention mis en place en 2017 en Ontario, appelé Programme de maintien en poste des chauffeurs d'autobus scolaires. Programme qui a été reconduit jusqu'en juin 2020. Au Québec, l'enjeu n'est pas seulement au niveau de la rétention mais aussi, et surtout au niveau de l'attraction de nouveaux conducteurs et conductrices. Ce volet a aussi été analysé. Donc, la proposition retenue tiendrait compte de ces deux enjeux, soit une prime pour les conducteurs en poste durant toute la période scolaire et une prime pour les nouvelles embauches, le quantième reste à définir.

La prochaine étape est la production d'un rapport qui sera déposé au ministre et espérons qu'il donnera suite à la solution proposée.

Le transport collectif n'est pas en reste pour autant. Le ministère des Transports a lancé une consultation ou plutôt un chantier sur le financement de la mobilité.



Une tournée a été organisée où les représentants du MTQ, accompagnés de l'adjoint parlementaire du ministre ont rencontré les différents acteurs locaux en matière de transport collectif, que ce soit les élus, les organismes de transport collectif régionaux et, à notre demande, les transporteurs régionaux et interurbains.

Cet exercice a permis, entre autres, de mettre en lumière le manque de support envers l'organisation du transport régional et interurbain, et ce, sur l'ensemble du territoire, particulièrement les transporteurs interurbains qui sont, en quelque sorte, laissés à eux-mêmes face aux défis auxquels ils ont à faire face, sinon quelques programmes qui ne répondent qu'en partie aux besoins dans ce secteur d'activité.

Espérons que les résultats et constats qui émergeront de cette consultation permettront de mettre en place un cadre dans lequel ils pourront mieux opérer et continuer à offrir les services de transport interurbain sur tout le territoire.

Le ministère du Tourisme a également consulté les acteurs de l'industrie. La ministre Caroline Proulx est allée à la rencontre des entrepreneurs du milieu touristique à travers la province afin de jeter les bases de la nouvelle stratégie de croissance économique de l'industrie touristique. Plusieurs enjeux ont été soulevés lors de ces consultations, dont un qui touche particulièrement l'accès au territoire par les modes de transport collectif soit l'interurbain. La Fédération a déposé un mémoire auprès du ministère du Tourisme qui fait l'état des efforts des transporteurs et de la FTA pour sauvegarder ce réseau aux bénéfices des usagers et des touristes qui viennent visiter notre province.

Autre consultation à venir, celle sur la transformation des commissions scolaires en centres administratifs. Le gouvernement a déposé un projet de loi à cet effet. La FTA en fera l'analyse afin de s'assurer que les acquis des transporteurs scolaires soient préservés.

Bref, encore beaucoup de suivis à faire au cours des prochains mois!



RENDEMENT RECHERCHÉ ICI

ESSENCE • DIESELS • PROPANE • LUBRIFIANTS • BIOLUBRIFIANTS • FED • ÉQUIPEMENTS

L'autopropane Énergies Sonic, pour des économies substantielles.

30 à
40%

d'économies annuelles
pour les moteurs à essence

Pour optimiser la croissance de votre entreprise, vous avez besoin d'un partenaire solide qui comprend votre réalité.

En faisant appel à Énergies Sonic, vous encouragez une entreprise québécoise, présente partout en région, qui vous assurera une tranquillité d'esprit en comblant toutes vos exigences en matière de propane.

Énergies Sonic est un choix tout désigné pour vos besoins en installation et en approvisionnement pour autopropane.



+ de
25%

de réduction des émissions
de gaz à effet de serre

Avantages de l'autopropane Énergies Sonic

- Un grand réseau de points de vente partout en région;
- Augmentation de la durée de vie des pièces du véhicule, et des économies substantielles sur l'entretien;
- Une combustion propre sans dépôts de carbone dans le moteur;
- Les réservoirs au propane sont plus sécuritaires que les réservoirs d'essence;
- Installation de réservoirs d'approvisionnement directement à l'endroit où vous en avez besoin.

Communiquez avec Énergies Sonic pour en savoir plus sur nos offres!

1 800 207-6642

www.sonic.coop



Harcèlement psychologique au travail

Me CHRISTINE DESLAURIERS, Avocate, Fédération des transporteurs par autobus

Selon la *Loi sur les normes du travail* («Loi»), cinq conditions doivent être réunies pour conclure à la présence de harcèlement psychologique¹ :

1. une conduite vexatoire;
2. qui se manifeste de façon répétitive ou encore lors d'un acte unique et grave;
3. de manière hostile ou non désirée;
4. portant atteinte à la dignité ou à l'intégrité du salarié;
5. entraînant un milieu de travail néfaste.



© Designed by yanalya / Freepik

Le harcèlement psychologique au travail est une conduite qui se manifeste soit par des comportements, des paroles ou des gestes répétés. Il peut prendre différentes formes telles que l'utilisation de langage grossier et d'insultes, des blagues osées, une surveillance à outrance,

des gestes et comportements hostiles, ridiculiser la personne ou son travail, l'isoler, l'empêcher de s'exprimer ou encore la discriminer en vertu de la *Charte des droits et libertés de la personne*.²

Il faut faire attention cependant de ne pas confondre harcèlement psychologique et droit de gérance d'un employeur. En effet, un employeur a le droit de

diriger ses employés et rendre des décisions pour la rentabilité de son entreprise et dans l'intérêt de ses affaires.

Le droit de gérance comprend notamment, la définition et l'attribution des tâches, la gestion courante du rendement au travail, la gestion de l'assiduité et de l'absentéisme, la gestion de la discipline, l'application de sanction disciplinaire, le licenciement, les mises à pied et le congédiement.

Les obligations de l'employeur

Tout salarié a droit à un milieu de travail exempt de harcèlement psychologique et sexuel. L'employeur doit prendre les moyens raisonnables pour prévenir le harcèlement psychologique et, lorsqu'une telle conduite est portée à sa connaissance, pour la faire cesser.³

Depuis le 1^{er} janvier dernier, la Loi est venue spécifier les moyens raisonnables à prendre afin de prévenir et de faire cesser le harcèlement psychologique, car la Loi était encore silencieuse à cet effet. À titre préventif, l'employeur a désormais l'obligation d'adopter **une politique de prévention du harcèlement psychologique et du traitement des plaintes**. Cette politique doit notamment inclure un volet sur le harcèlement sexuel. ►

¹ *Loi sur les normes du travail*, chapitre N-1.1, art. 81.18

² *Charte des droits et libertés de la personne*, chapitre C-12

³ *Loi sur les normes du travail*, chapitre N-1.1, art. 81.19

L'employeur a donc une obligation de moyen pour démontrer le respect de la Loi. Il doit établir qu'il a mis en place des mécanismes de prévention et que ceux-ci sont connus de tous et appliqués au sein de son entreprise. Ces mécanismes doivent viser les communications par tout moyen, incluant les communications technologiques (les courriels, SMS et autres).

L'employeur doit par ailleurs désigner une personne responsable de la gestion des plaintes et ultimement, il devra démontrer qu'il a géré les situations de harcèlement portées à sa connaissance.

Autre nouveauté majeure, depuis le 12 juin 2018, le salarié dispose d'un délai de 2 ans après la dernière manifestation de harcèlement psychologique pour déposer une plainte auprès de la *Commission des normes, de l'équité, de la santé et de la sécurité du travail* («CNESST»). Ce délai était autrefois de 90 jours.

Obligations de l'employeur à l'égard d'un tiers

La Loi impose à l'employeur de prendre les moyens raisonnables pour prévenir le harcèlement psychologique dont pourrait être victime un salarié, lequel peut provenir d'un autre employé, du personnel de direction, d'un intervenant externe ou d'un client de l'organisation. Au surplus, les moyens pris par l'employeur doivent viser les lieux de travail et les aires communes, mais également tout autre endroit où les employés doivent se trouver dans le cadre de leur emploi (ex.: réunions, formations, déplacements, activités sociales organisées par l'employeur, etc...):

Le harcèlement psychologique peut être causé par des collègues de travail, peu importe leur statut hiérarchique, ou même par des tiers tels des fournisseurs ou des clients. Le nouveau régime de protection vise expressément toutes les situations de harcèlement en milieu de travail lequel n'est pas limité au lieu où l'employé exerce ses tâches. Cette notion de milieu de travail implique tous les endroits où le salarié peut être amené à exercer ses fonctions et comprend aussi les activités se déroulant en dehors des heures de travail, comme un repas organisé par l'employeur.⁴
[Nos soulignés]

Bonnes pratiques RH

Le harcèlement psychologique peut entraîner un milieu de travail néfaste et peut également se répercuter sur la productivité des employés, entraînant par le fait même des enjeux financiers pour l'entreprise. Il est donc essentiel de mettre en place un ensemble de mesures afin d'enrayer et faciliter la dénonciation du harcèlement psychologique en milieu de travail. La prévention demeure la meilleure approche pour assurer un climat de travail sain dans les entreprises.

Voici donc quelques conseils pratiques :

1. Dotez-vous d'une politique de prévention de harcèlement psychologique et de traitement des plaintes (Obligatoire depuis le 1er janvier 2019) ;
2. Faites signer ladite politique à tous les employés et affichez-la dans un endroit bien en vue dans l'entreprise (ex. : salle de repos des employés);
3. Rappeler les termes de la politique à chaque année (par exemple lors de la rentrée scolaire);
4. Parlez ouvertement du harcèlement psychologique et sexuel au travail. Il est important que votre personnel comprenne bien de quoi il s'agit. Vous pouvez même aller jusqu'à offrir de la formation et de la sensibilisation en entreprise;
5. Formez vos gestionnaires aux bonnes pratiques d'intervention afin qu'ils appliquent la politique de la bonne manière. Informez votre clientèle, vos fournisseurs et vos collaborateurs de l'approche de «tolérance zéro» face au harcèlement psychologique ou sexuel dans votre entreprise;
6. Établissez une procédure claire qui permet à tous vos employés de vous informer dès qu'une situation de harcèlement se produit. Garantisiez à vos employés la discrétion et la confidentialité de vos interventions;
7. Prévoyez des mécanismes et des ressources internes et/ou externes de soutien, tel que de l'aide psychologique. ■

⁴ Bernard CLICHE et al., *Le harcèlement et les lésions psychologiques*, Cowansville, Éditions Yvon Blais, 2005, p. 166.



L'évolution dans les modes de propulsion des autobus... où en sommes-nous?

MARTIN BUREAU, Directeur général adjoint et directeur des communications, Fédération des transporteurs par autobus

Jusqu'en 2008, les entreprises de transport par autobus ne se posaient pas trop de questions quant au type d'autobus qu'elles allaient se procurer. Durant des décennies, les seuls véhicules disponibles sur le marché utilisaient l'essence et le diesel pour se propulser. Aujourd'hui, il en est tout autrement. Dans un contexte où l'humanité doit composer avec d'importants enjeux environnementaux, notamment les changements climatiques, les gaz à effet de serre (GES) et le smog, les sources de propulsion alternatives à faible émission de GES deviennent incontournables et ce, pour les tous les modes de transport. Le Québec n'y fait pas exception. La volonté collective de réduire le plus possible les émissions polluantes n'est plus qu'une simple tendance, c'est un courant populaire multigénérationnel.

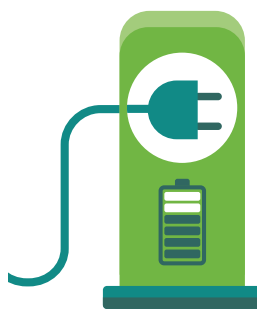
Il a été clairement démontré que le secteur du transport routier est l'un des principaux émetteurs de GES au Québec. Au cours des dernières années, les gouvernements québécois et canadien successifs se sont engagés à réduire ces émissions via divers programmes. Parallèlement à cette volonté politique, de nouvelles technologies sont apparues et elles se sont développées à une vitesse fulgurante. La résultante est que les transporteurs ont dorénavant plus de choix quant aux nouvelles sources d'énergie alternative pour propulser leurs autobus.

Les secteurs de transport où l'on observe un mouvement marqué vers de nouvelles options vertes sont le transport scolaire et le transport urbain. Ces deux secteurs sont actuellement en mutation. Multipliant les projets pilotes, les sociétés de

transport public testent différents modèles d'autobus, soit 100 % électriques ou hybrides. En transport scolaire, plusieurs options d'énergie de propulsion sont disponibles et les fabricants proposent maintenant plusieurs alternatives.

Mais qu'en est-il aujourd'hui? Quels sont les choix qui s'offrent aux entreprises de transport?

Électricité



L'électricité comme mode de propulsion des autobus représente le meilleur choix du point de vue environnemental. Selon le gouvernement du Québec, l'électrification de 90 % du parc d'autobus scolaires entraînerait des réductions de l'ordre de 1,90 millions de tonnes de

CO₂ sur toute la durée de vie du parc de véhicules (12 ans), soit l'équivalent de la réduction des émissions de GES produites par 32 000 automobiles.

Cette technologie s'adapte à la réalité du transport scolaire. L'autonomie des batteries varie entre 100 à 250 km, ce qui correspond à la distance de plusieurs parcours scolaires au Québec. En plus de réduire les GES, le transport s'effectue avec un niveau sonore très bas. Bien que le coût d'acquisition soit élevé, une rentabilité est atteignable grâce aux subventions gouvernementales. ►

L'entreprise québécoise Lion a été la pionnière dans la fabrication d'autobus électriques au Québec. Elle offre aujourd'hui les modèles Lion C et Lion A, soit respectivement 72 et 30 passagers. Girardin Blue Bird offre désormais ses modèles Vision, TX4 et Micro Bird G5 entièrement électriques. Leeds Transit avec son modèle IC Bus travaille au développement d'un autobus électrique «intelligent» qui sera en mesure de maximiser l'autonomie d'une charge en mémorisant le circuit scolaire.

Bien que le véhicule conserve les mêmes caractéristiques de construction et les mêmes normes de sécurité, il n'en demeure pas moins que cette technologie entraîne des ajustements organisationnels qui dépassent le simple achat. Les principaux défis pour les transporteurs sont au niveau de l'adaptation des infrastructures de recharge et des processus opérationnels. Ici encore, les entreprises peuvent bénéficier de programmes d'aide pour l'installation et les modifications aux infrastructures qui peuvent couvrir jusqu'à 50% des dépenses admissibles jusqu'à concurrence de 5 000 \$.

L'autobus électrique est de plus en plus présent dans les sociétés de transport public. Les principaux fabricants, soit Nova Bus et New Flyer, offrent différents modèles, avec divers modes de recharge qui s'adaptent selon les besoins des villes, soit la charge rapide, qui s'effectue durant les parcours, et le traditionnel branchement lorsque le véhicule est au garage en arrêt complet.

Qu'en est-il des autocars? Lors du *Reliability Symposium* qui s'est tenu Hayward en Californie le 1^{er} octobre dernier, Motor Coach Industries (MCI) et

NFI Group Inc. ont présenté en avant-première un modèle d'autocar entièrement électrique alimenté par batterie.

Gaz propane

Un autre type d'autobus a fait son apparition sur les routes du Québec, les autobus au propane. On en retrouve approximativement 260 dans la province. Cette technologie fournit une performance comparable au moteur diesel, mais avec une réduction de 25 % des émissions de GES. Considéré comme une énergie transitoire à l'électrification des autobus, ce type de véhicule coûte en moyenne 10 % de plus qu'un autobus conventionnel au diesel. L'autonomie d'un autobus au propane est de 500 à 600 km, son moteur est silencieux et permet un meilleur chauffage en hiver. Leeds Transit et Girardin Blue Bird fabriquent et distribuent ce type d'autobus au Québec.

Transition énergétique Québec offre une aide financière avec son programme *Transportez vert* pouvant aller jusqu'à 6 000 \$ pour les nouvelles technologies permettant l'utilisation d'un carburant de remplacement et permettant une diminution d'au moins 10 % des gaz à effet de serre.

Gaz naturel

En Amérique du Nord, plus de 30 % des autobus roulent au gaz naturel. Moins communs sur nos routes, ces autobus se retrouvent surtout dans les sociétés de transport public au Canada. Le gaz naturel comprimé est l'un des combustibles le moins polluant sur le marché aujourd'hui. Ce carburant brûle plus proprement que les produits à base de pétrole comme le carburant diesel, car sa teneur en carbone est inférieure. Il produit de 20 à 30 % moins d'émissions de gaz à effet de serre. Un autobus alimenté au gaz naturel coûte environ 50 000 dollars de plus qu'un autobus diesel et environ 250 000 dollars de moins qu'un autobus hybride diesel.

Cette technologie utilisée dans le transport scolaire peut donner de bons résultats. L'autonomie se situe entre 500 et 600 km. Toutefois, en plus des coûts d'acquisition élevés, cette technologie comporte des défis opérationnels importants dus aux infrastructures de remplissage très coûteux et les sites d'approvisionnements peu nombreux.



L'hydrogène

Deux ingrédients sont requis pour fabriquer de l'hydrogène, soit de l'eau et de l'électricité. Les véhicules à combustible hydrogène s'alimentent en convertissant l'énergie chimique de l'hydrogène en énergie électrique qui pourvoit un moteur s'apparentant à celui d'un véhicule électrique. Cette technologie est embryonnaire et représente un moyen supplémentaire permettant de remplacer les carburants fossiles et d'abaisser significativement les émissions de CO₂.

Deux ingrédients sont requis pour fabriquer de l'hydrogène, soit de l'eau et de l'électricité, qui se trouvent en abondance au Québec. Puisque le Québec dispose d'une source de production électrique propre et renouvelable et que la batterie à l'hydrogène ne produit comme résidu que de l'eau, il s'agirait dès lors d'une technologie de propulsion automobile à zéro émission de gaz à effet de serre de la source d'énergie jusqu'à son utilisation.

Actuellement, l'investissement pour adhérer à cette technologie peut s'avérer onéreuse. Le défi est de produire de l'hydrogène à faible coût et de façon

écoresponsable. L'absence d'infrastructure de remplissage rend l'expansion de cette technologie plus difficile pour l'instant. L'autonomie estimée d'un autobus propulsé par l'hydrogène pourrait atteindre plus de 1000 km permettant ainsi une grande flexibilité.



Selon Daimler, dont Autobus Thomas est le distributeur, avec la proportion sans cesse croissante d'énergies renouvelables, l'hydrogène jouera un rôle de plus en plus important dans l'ensemble du système énergétique et deviendra donc de plus en plus attractif pour le secteur de la mobilité. Parallèlement à la focalisation actuelle sur la technologie des batteries et au déploiement de l'initiative modèle sous la marque EQ, Daimler poursuit ses activités dans le domaine de la technologie des piles à combustible.

Ce n'est donc pas le choix des technologies vertes qui manquera au cours des prochaines années pour diminuer les émissions de gaz à effet de serre des autobus. ■



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



C'est l'heure de sortie pour le J-4500 et le J-3500

Innovation de pointe, pour vous avant tout

Le populaire autocar J4500 de MCI éblouit les conducteurs par son style, de l'élégant extérieur et l'entrée en spirale à son luxueux et spacieux intérieur, le plus grand espace pour les jambes de sa catégorie.

Le perfectionnement de l'année modèle 2019 comprend, en plus des améliorations majeures en matière d'état de fonctionnement et de fiabilité, notamment le module de refroidissement avec système électrique de ventilateur électronique doté d'un radiateur pivotant, qui permet d'accéder à tout le moteur côté rue et d'obtenir une réduction de la consommation annuelle de carburant allant jusqu'à 3 %. mcicoach.com/J-Series



Derrière chaque grand autocar MCI se cache une grande équipe d'experts.



**Guy
Charron**

V.P. VENTES
D' AUTOCARS
NEUFS ET USAGÉS

514-240-8448
guy.charron@mcicoach.com



**Marc-André
Ouellet**

DIRECTEUR
CENTRE DE
SERVICE

438-793-4320
marc-andre.ouellet@MCIcoach.com



**Rémi
Levesque**

DIRECTEUR
SERVICE SUR
ROUTE

418-446-7302
remi.levesque@MCIcoach.com



**Pierre
Bouffard**

DIRECTEUR,
VENTES
PIÈCES

418-473-2495
pierre.bouffard@mcicoach.com



**Stéphane
Lesiège**

DIRECTEUR
DE LA
FORMATION

438-833-5439
stephane.lesiege@mcicoach.com



Autobus scolaires électriques : avantages et programmes de soutien à l'intention des entreprises du Québec

JESSIE PELCHAT, Chercheuse sénior - Choix collectifs en transport chez Équiterre

Au Québec, le transport compte pour plus de 42 % des émissions de gaz à effet de serre (GES). Pour atteindre ses cibles de réduction, le Québec doit redoubler d'effort pour accélérer son électrification. En ce qui concerne le transport scolaire, c'est assurément l'un des secteurs pour lesquels l'électrification est une évidence environnementale et de santé publique, mais aussi économique. Pourtant, seulement 1 % de la flotte d'autobus scolaires du Québec est électrique. Le texte qui suit explique les avantages actuels pour une entreprise de transport de faire le saut à l'électrique, et les programmes de soutien offerts par les paliers gouvernementaux provincial et fédéral. Face à la crise climatique et aux enjeux de santé publique que posent les véhicules fonctionnant aux énergies fossiles, les entreprises de transport scolaire sont des joueurs importants dans l'accélération de l'électrification des transports.

Bon pour la santé des enfants et la quiétude des communautés

Chaque année, 500 000 élèves sont transportés pour leur trajet école-domicile dans un autobus scolaire. Ces autobus sont majoritairement propulsés par du diesel, un carburant issu du raffinage du pétrole, qui rejette non seulement des GES dans l'atmosphère, mais également des gaz toxiques et des matières particulaires nocives pour la santé pulmonaire. Les

enfants y sont particulièrement vulnérables. Le lien entre les émanations de diesel et les maladies pulmonaires n'est plus à démontrer et plusieurs études pointent du doigt les émanations de diesel des autobus scolaires comme facteurs aggravant de l'asthme^{1,2}, la cause numéro un d'absentéisme scolaire au Québec³. En convertissant la flotte d'autobus au diesel à l'électricité, une énergie propre fabriquée ici, nous estimons que le Québec pourrait réaliser des économies sur les coûts de santé de l'ordre de 1 million \$ par année et de 10 millions \$ sur la durée de vie des autobus. De plus, les autobus électriques, moins bruyants, procurent des bénéfices indéniables pour la qualité de vie tant des élèves que des communautés avoisinantes.

L'environnement et l'économie font bon ménage

Le Québec jouit d'un double avantage pour le déploiement des autobus scolaires 100 % électriques. D'une part, alors que le Québec importe l'entièreté du pétrole utilisé pour produire le diesel, l'électricité, elle, est produite localement et est très faiblement émettrice de GES. Notre analyse montre qu'avec une flotte 100 % électrique d'autobus scolaires, ce sont 65 millions de litres de diesel qui pourraient être évités annuellement, ce qui correspondrait à une réduction de 160 000 tonnes de GES par an. ►

¹ <https://www.nrdc.org/sites/default/files/schoolbus.pdf>

² <http://www.ehhi.org/reports/diesel/dieselintro.pdf>

³ <https://pq.poumon.ca/maladies/asthme/>

Dans une province comme le Québec, la réduction des émissions de GES une fois l'autobus scolaire produit serait ainsi de 92 %⁴. D'une part, un des rares manufacturiers d'autobus scolaires électriques est situé ici même au Québec. La Compagnie Électrique Lion, basée à Saint-Jérôme, produit la majorité des autobus scolaires électriques vendus en Amérique du Nord. Notons que l'entreprise Girardin, basée à Drummondville, fabrique également des modèles électriques. Ainsi, en combinant le fait que nous encourageons un écosystème d'entreprises québécoises et que

nous réduisons notre consommation de pétrole, nous évaluons que la balance commerciale du Québec pourrait s'améliorer de 50 à 100 millions de dollars par année si l'ensemble des autobus scolaires était converti à l'électricité!

Les bénéfices économiques des autobus électriques sont également importants pour les entreprises, qui verront leur coût d'exploitation diminuer de manière significative. L'étude qu'a réalisé Équiterre évalue à environ 61 % en moyenne la réduction de ces coûts.

Situation actuelle		Impacts annuels d'une flotte 100 % électrique en 2030			
Pourcentage d'autobus scolaires électriques au Québec	Coût annuel de la compensation sur le diesel	Consommation de carburant	Émissions de GES	Coûts de santé	Amélioration de la balance commerciale
1 %	26 M\$/an	Réduction de 67 M\$/an (64 ML/an)	Réduction de 160 000 tCO ₂ eq/an	Réduction de 1 M\$/an	Amélioration de 50 à 100 M\$/an

Les barrières à l'électrification des autobus scolaires

Malgré ces avantages, seulement 1 % de la flotte d'autobus scolaires est électrique au Québec. Pourquoi?

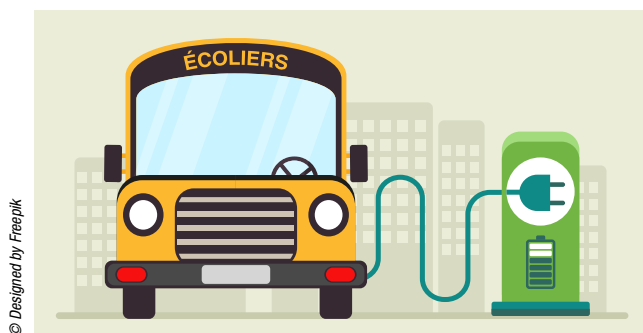
Relativement nouveau sur le marché, un autobus scolaire électrique typique se détaille à environ 310 000 \$, tandis que son équivalent au diesel se détaille autour de 130 000 \$. Cela est largement dû au coût de la batterie qui est encore élevé, mais les programmes de soutien gouvernementaux expliqués ci-bas aident à absorber ce surcoût à l'achat.

Une autre barrière est l'allocation aux carburants fossiles qui est octroyée aux commissions scolaires afin de les prémunir contre les variations du prix des carburants. Cette allocation vient diminuer artificiellement les coûts d'exploitation d'un véhicule fonctionnant aux carburants fossiles par rapport à leur équivalent électrique. Équiterre propose quelques recommandations dans son rapport pour franchir cette barrière, allant d'une compensation équivalente peu importe le mode de propulsion à l'élimination progressive des allocations aux carburants fossiles.

⁴ À noter qu'un autobus électrique doit utiliser une chaufférette au diesel pour chauffer le véhicule en hiver.

Les programmes de soutien gouvernementaux à l'électrification des autobus scolaires

Pour l'année 2019, le gouvernement du Québec offre une aide financière de 100 000 \$ pour l'achat d'un autobus scolaire neuf entièrement électrique de type «A», ou de 125 000 \$ pour l'achat d'un autobus scolaire neuf entièrement électrique de type «C» ou «D». Cette mesure s'applique aux autobus acquis après le 1er avril 2019. L'incitatif à l'achat provincial vient ainsi baisser de manière importante le surcoût à l'achat d'un tel véhicule pour une entreprise de transport.



Du côté du gouvernement du Canada, une mesure fiscale a été annoncée dans le dernier budget, à laquelle le gouvernement provincial s'est harmonisé, soit une déduction pour amortissement accéléré. En effet, il est possible pour une entreprise d'amortir à 100 % dans l'année d'acquisition le coût des véhicules zéro-émissions admissibles acquis après le 18 mars 2019. Cela équivaut à une dépense d'exploitation déductible dans l'année où elle est engagée. Ainsi, l'entreprise peut récupérer toutes ses économies d'impôts dès la première année. Afin d'illustrer ce que cette mesure apporterait à une entreprise de transport, une analyse est actuellement en cours par l'équipe de recherche du professeur Luc Godbout, fiscaliste et professeur à l'Université de Sherbrooke. Selon les résultats préliminaires de cette étude, pour une entreprise de transport qui acquiert un autobus scolaire électrique et qui profite pleinement de cette mesure, l'encaissement accéléré de l'écono-

mie d'impôt représente un avantage financier net, après impôt, correspondant à environ 2,5 % du coût de ce véhicule (déduction faite de la subvention accordée par le gouvernement provincial).

Des incitatifs ambitieux pour faciliter le saut à l'électrique pour l'industrie

Malgré les mesures offertes par les deux paliers gouvernementaux, Équiterre est d'avis que d'autres incitatifs doivent être mis de l'avant pour accélérer l'électrification de la flotte scolaire. Selon nous, les gouvernements doivent aller un peu plus loin et bonifier le programme de subventions, afin de ramener l'amortissement à l'intérieur de la durée de vie de l'autobus scolaire, établie à 12 ans au Québec. Ce type de mesures facilitera de beaucoup le saut à l'électrique pour l'industrie.

Évidemment, chaque entreprise doit aussi faire sa part et investir dans les technologies propres. Dans le cas des autobus scolaires, les bénéfices se feront ressentir tant pour la santé des enfants, l'environnement que pour la rentabilité des entreprises de transport du Québec.

Pour plus d'information : Autobus scolaires électriques : Stimuler leur déploiement au Québec. ■

équiterre

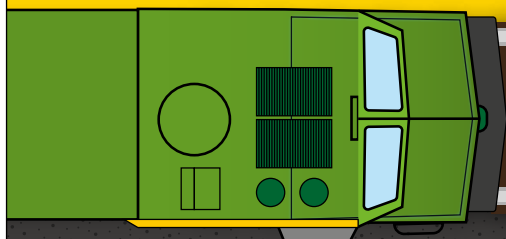
PARTENAIRES
POUR LA FORMATION
DE LA MAIN-D'OEUVRE
ET LE DÉVELOPPEMENT
DES COMPÉTENCES

CAMO ROUTE
COMITÉ SECTORIEL DE MAIN-D'OEUVRE
DE L'INDUSTRIE DU TRANSPORT ROUTIER

cftr
CENTRE DE FORMATION
DU TRANSPORT ROUTIER
DE SAINT-JÉRÔME

 **CENTRE DE FORMATION
EN TRANSPORT
DE CHARLESBOURG**

Vous pensez savoir
quoi faire à un
passage à niveau?



Testez vos connaissances
à entraindeconduire.ca



MORENCY
SOCIÉTÉ D'AVOCATS

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



PARCE
QUE NOTRE
TRAVAIL EST
MENÉ DE MAIN
DE MAÎTRE

**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 Me SERGE BOUCHARD
sbouchard@morencyavocats.com
418 651-9900
514 845-3533



MORENCYAVOCATS.COM



La police d'assurance automobile du Québec – **Formule des garagistes (FPQ no 4)**

DENIS GERVAIS, C.d'A.Ass., PAA, Courtier en assurance de dommage

Pour qui?

La police d'assurance automobile du Québec – Formule des garagistes (FPQ no 4) est conçue à l'intention des entreprises ou des personnes ayant **des véhicules qui leur sont confiés**. Elle répond à l'obligation des garagistes de détenir une assurance de la responsabilité civile imposée par la Loi sur l'assurance automobile (article 106 L.A.A.). Ce genre de police est établi pour répondre aux besoins d'entreprises qui, dans le cours de leurs activités professionnelles ont la **garde de véhicules qui ne leur appartiennent pas**.

L'expression «**garagiste**» ne se limite pas seulement à la définition usuelle que l'on connaît d'un garagiste. Cela comprend toutes entreprises qui ont en leur possession des véhicules confiés notamment, les propriétaires de stations-service faisant l'entretien, la réparation, le lavage des véhicules des tiers ou le remplacement de certaines pièces endommagées, les entreprises s'occupant principalement **du remisage ou du stationnement de véhicules**.

Pourquoi?

Il faut comprendre qu'une activité telle que mentionnée précédemment, bien qu'exercée sur une base occasionnelle, peut entraîner une responsabilité beaucoup plus grande que vous ne le pensiez.

- Exemple 1) Un de vos collègues transporteur a un bris sur son véhicule et vous demande de l'accommoder, exceptionnellement, en appor-

tant son véhicule pour que vous le répariez. Puisque vous avez l'installation et le personnel pour le faire sur vos propres véhicules, vous acceptez. Durant la nuit un incendie survient dans le bâtiment où est entreposé le véhicule et il est détruit. Il est prouvé que vous êtes responsable de cet incendie en raison d'une négligence de votre employé ou autres circonstances. Dans un premier temps l'assureur de votre collègue indemniserait ce dernier et exercerait possiblement un recours contre vous.

- Exemple 2) Vous autorisez votre mécanicien à réparer les freins de l'automobile de votre beau-frère. En faisant l'essai sur la route pour s'assurer que tout est en ordre, il manque effectivement de freins et frappe un train. Vous seriez tenu responsable des dommages à l'automobile ainsi que les dommages au train.

Dans les deux exemples précités, si vous ne déteniez pas la police d'assurance automobile du Québec – Formule des garagistes (FPQ no 4), vous devriez assumer vous-même les dommages causés au véhicule de votre collègue, à l'automobile de votre beau-frère et au train etc.

En vertu de la Loi sur l'assurance automobile (article 106 L.A.A.), l'assurance responsabilité civile automobile est obligatoire pour garantir l'indemnisation des dommages matériels causés à autrui avec les véhicules confiés. De plus, le contrat d'assurance émis au nom d'une entreprise ayant des véhicules confiés s'applique en priorité. L'assurance de la ►

ET SI UN CABINET VOUS AIDAIT À ALLER ENCORE PLUS LOIN?

NOTRE ÉQUIPE EN DROIT DES TRANSPORTS

Stéphane Lamarre, Benoît Groleau, Gabriel C. Robitaille
et Jean-Sébastien Tremblay-Mimeault



PRÊS POUR ALLER LOIN
CAINLAMARRE.CA

responsabilité civile du propriétaire du véhicule s'applique seulement à l'excédent des dommages lorsqu'il y a insuffisance du montant d'assurance souscrit par l'entreprise.

Est-ce que j'en ai besoin?

Dès que vous avez sous votre responsabilité un véhicule pour des fins d'entretien, réparation ou même uniquement pour le stationnement, ou si vous croyez être dans une situation où vous pourriez être tenu responsable de dommages causés à des véhicules qui vous sont confiés, n'hésitez pas à nous contacter. Nous vous informerons et discuterons avec vous de la nécessité et de la possibilité de souscrire une police d'assurance automobile du Québec – Formule des garagistes (FPQ no 4). Ne présumez pas non plus que l'assureur du tiers, même si c'est le même que le vôtre, renoncera à son droit de recours contre vous si vous êtes responsable.

Contrairement au dicton connu «Dans le doute, abstiens-toi», ne vous absteniez pas, **informez-vous!** ■

Arrivez en sécurité et à l'heure.

Onspot fournit une traction supplémentaire au d'épart et à l'arrêt dans des conditions glissantes. Avec Onspot, vous pouvez réduire le risque de glisser à un arrêt de bus ou de rester coincé simplement en actionnant un interrupteur.



ONSPOT
AUTOMATIC TIRE CHAINS

Member of VBG Group

www.onspot.com



Le Dispositif de Consignation Électronique

Me VALÉRIE CLOUTIER, Directrice des affaires juridiques et secrétaire corporative, Fédération des transporteurs par autobus

L'industrie du transport lourd au Canada devra bientôt composer avec le *Dispositif de Consignation Électronique*, plus communément appelé le «DCE».

Le DCE est un dispositif ou une technologie certifiée qui consigne automatiquement les heures de conduite et de repos d'un conducteur et facilite l'enregistrement de ses rapports d'activités pendant l'exploitation d'un véhicule lourd. Le DCE est fixé à un endroit bien en vue du conducteur lorsque celui-ci est en position de conduite normale.

On se souvient que depuis le 18 décembre 2017, l'utilisation du DCE¹ est obligatoire aux États-Unis. Les transporteurs qui utilisaient déjà d'autres types d'appareils de consignation électronique ont, quant à eux, jusqu'au 16 décembre 2019 pour les rendre conformes aux nouvelles exigences américaines.

Au Canada

Le 12 juin 2019, le gouvernement fédéral publiait dans la Partie II de la Gazette du Canada le *Règlement modifiant le Règlement sur les heures de services des conducteurs de véhicules utilitaires* («Règlement fédéral»), préalablement adopté, dans le but d'ajouter des dispositions visant à rendre obligatoire l'utilisation d'un DCE des heures de service et de repos.

L'entrée en vigueur des nouvelles dispositions du Règlement fédéral est prévue pour le 12 juin 2021 et visent chacun des véhicules exploités par les

entreprises qui effectuent des activités de transport routier entre les provinces ou internationales de façon régulière.²

Ainsi, toutes les entreprises visées, ce qui exclu les entreprises qui effectuent du transport de personnes uniquement à l'intérieur des limites de la province du Québec, dont les conducteurs consignent actuellement leurs heures sur des fiches journalières sur papier devront se soumettre aux nouvelles règles fédérales, sauf exception.

En effet, l'exploitant d'un véhicule utilitaire ne sera pas soumis aux nouvelles dispositions du Règlement fédéral lorsque toutes les conditions suivantes seront réunies :

- le conducteur conduit un véhicule utilitaire, ou le transporteur routier lui demande d'en conduire un, dans un rayon de 160 km de sa gare d'attache; ET
- le conducteur retourne chaque jour à sa gare d'attache pour y commencer au moins 8 heures de repos consécutives; ET
- le transporteur routier tient à jour des registres indiquant, pour chaque journée, le cycle suivi par le conducteur ainsi que ses heures de service et conserve les registres et les documents justificatifs relatifs à ces registres pendant au moins 6 mois après la date à laquelle chaque registre a été établi (ce que nous appelons le *registre allégé*). ►

¹ Nommé *Electronic Logging Device* – ELD aux États-Unis.

² Article 24 du Règlement fédéral.

Notons également que le véhicule exploité par un transporteur routier aux termes d'un permis spécial, le véhicule exempté au terme de la *Loi sur les transports routiers*, le véhicule faisant l'objet d'un contrat de location d'une durée d'au plus 30 jours qui n'est pas un contrat de location prolongé ou reconduit et le véhicule d'une année de modèle antérieure à 2000, ne seront pas visés par les obligations entourant l'utilisation d'un DCE.³

Quant aux transporteurs qui ont déjà muni leur véhicule d'une technologie conforme aux normes américaines, Transports Canada indique avoir harmonisé la norme canadienne à celle des États-Unis, afin de permettre aux transporteurs routiers de conserver et utiliser légalement leurs technologies partout en Amérique du Nord.

Pour les nouveaux utilisateurs, Transports Canada mettra à la disposition du public une liste de fournisseurs et de DCE certifiés, afin de s'assurer de la conformité des appareils utilisés.⁴



CLIFFORD UNDERWOOD

Pour tous vos besoins d'équipements de garage

cliffordunderwood.com 1-800-363-5438

³ Article 77 du Règlement fédéral.

⁴ Les ELD doivent répondre à la *Norme technique en matière de dispositifs de consignation électronique*, incorporée par renvoi dans le Règlement fédéral.

Notons que bien que la réglementation soit de nature fédérale, ce sont les provinces et les territoires qui sont chargés de l'application du Règlement fédéral. Leurs pouvoirs résident notamment au niveau de l'inspection sur route et de la vérification en entreprises.

Au Québec

L'intention de la Société de l'assurance automobile du Québec («SAAQ») est de rendre obligatoire l'utilisation d'un DCE des heures de conduite et de repos des conducteurs de véhicules lourds (de biens et de personnes) dans la province.

La SAAQ poursuit ses travaux entourant la modification du *Règlement sur les heures de conduite et de repos des conducteurs de véhicules lourds* («Règlement provincial»), afin d'y inclure des dispositions y rendant obligatoire l'utilisation du DCE.

Des consultations devraient se dérouler au cours de l'automne 2019, auxquelles les principaux acteurs de l'industrie seront invités à participer. Sous réserve de la finalité de ces travaux ainsi que de la publication révisée de la norme 9 sur les heures de service du *Code canadien de sécurité*, il serait surprenant que la réglementation provinciale diverge de la réglementation fédérale récemment adoptée, d'ailleurs harmonisée avec celle des États-Unis.

Lesdites consultations viseront, notamment, à établir les exclusions à l'obligation d'utiliser un DCE au Québec. Fort est à penser que les actuels exploitants et les véhicules exemptés de l'utilisation des fiches journalières sur papier le demeureront sous l'égide de la réglementation provinciale modifiée.

Il est donc fortement suggéré d'amorcer votre réflexion et vos recherches en lien avec le DCE. La Fédération demeure disponible pour répondre aux questions de ses membres et de ses partenaires. ■



Me STÉPHANE LAMARRE, Cain Lamarre

Parce qu'il est nécessaire **de se rappeler que le dossier PEVL n'est pas un élément décoratif !**

Je sais, je sais!!!

Le système mis en place par la *Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds* fête en 2019, ses 20 ans d'existence.

Il y a donc deux (2) décennies que vous êtes titulaires d'un Dossier propriétaires et exploitants de véhicules lourds.

Comme l'indique le titre, il est essentiel de se rappeler que ce dit dossier a une utilité certaine et que cette utilité dépasse les tendances de la décoration.

Dans ce contexte, mieux vaut donc faire un usage judicieux de ce document avant d'atteindre un des seuils applicables, ce qui entraînerait le transfert du dossier de l'entreprise auprès de la Commission des transports du Québec pour une vérification de comportement.

Ainsi, l'analyse de votre dossier Propriétaires et exploitants de véhicules lourds sur une base régulière se veut le premier geste à poser afin de déterminer si, dans un premier temps, il y a des éléments pouvant faire l'objet d'une amélioration et ensuite pour voir de quelle façon cette amélioration peut être obtenue.

Toutefois, cet exercice à lui seul n'est pas suffisant pour permettre d'avoir un meilleur Dossier propriétaires et exploitants de véhicules lourds.

De plus, il est essentiel également de se rappeler que ce n'est pas parce qu'un Dossier propriétaires et exploitants de véhicules lourds n'est pas détérioré qu'il ne vous est pas nécessaire de procéder à certaines améliorations dans la gestion de votre entreprise.

En ce sens, il est donc souhaitable que le propriétaire ou l'exploitant de véhicules lourds pose un certain nombre de gestes qui sauront être générateurs d'améliorations et ce, sur une base continue

Nomination d'un responsable de la conformité

Toute bonne entreprise se devrait d'avoir un responsable de la conformité clairement identifié et ce, si l'on veut que les opérations de l'entreprise respectent l'ensemble des règles applicables, sans quoi, il est plus que probable que des obligations ne soient pas rencontrées.

Le responsable de la conformité pourra assumer, entre autres, les tâches suivantes :

- Élaboration et gestion de la procédure d'embauche;
- Gestion du contenu du dossier conducteur;
- Gestion du Dossier propriétaires et exploitants de véhicules lourds; ►

Le véhicule qui se démarque pour le transport adapté et commercial



CARACTÉRISTIQUES

Caractéristiques techniques

Construction modulaire exclusive offrant une flexibilité, une sécurité et un style inégalé

L'intérieur spacieux avec une visibilité maximale des fenêtres améliore l'expérience du passager

Les revêtements de sol, le toit et les murs en acier galvanisé à haute résistance procurent une durabilité supérieure et préviennent la rouille

Une structure incroyablement solide et légère permet une capacité de sièges accrue et une consommation de carburant améliorée

Les capuchons avant et arrière en fibre de verre produisent un look propre, élégant et moderne

Dépasse les exigences de durabilité des tests routiers et rencontre les exigences FMVSS220

Spécifications de base

Structure en acier galvanisé

Plancher de contreplaqué de 5/8 de pouce

Dômes intérieurs à lumières LED

Feux du véhicule LED

Vitres teintées de 40" x 46" en verre trempé

Rétroviseurs plats / convexes

Sièges commerciaux

Rails de siège au sol

Module arrière moulé en fibre de verre

Conçues pour être plus légères, plus fortes et plus sécuritaires, **les séries World Trans E et General** répondront à tous vos besoins et dépasseront vos attentes.

La construction modulaire unique permet de créer un véhicule plus silencieux, durable et plus économe en carburant, avec moins d'émissions tout en ayant une apparence soignée.

Plusieurs modèles
en inventaire
prêts à être livrés !
N'attendez plus !
Contactez
votre représentant
dès maintenant !

La qualité de construction d'un véhicule commercial World Trans est dotée d'une **garantie inégalée dans l'industrie**. Nous avons plusieurs véhicules en inventaire prêts à prendre la route avec les spécifications les plus demandées de l'industrie.



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

info@autobusthomas.com
autobusthomas.com



Chef de file en solutions de transport de personnes

- Élaboration et gestion des diverses politiques et procédures en lien avec la législation et la réglementation applicables en matière de transport;
- Gestion du processus disciplinaire de l'entreprise.

Évidemment, le nombre de personnes œuvrant en conformité variera en fonction notamment de la taille de l'entreprise et du nombre de places d'affaires.

De plus, l'importance et le caractère incontournable de ces ressources devront être continuellement réaffirmés auprès de tous les acteurs de l'entreprise, plus particulièrement auprès des personnes œuvrant aux opérations, afin que les personnes responsables de la conformité puissent jouer le rôle qui leur est dévolu.

Élaboration de politiques claires

Pour favoriser le déroulement des opérations dans la légalité, il est essentiel que le personnel de l'entreprise connaisse les attentes que l'on a envers lui au regard de la conformité.

La meilleure façon pour un propriétaire ou un exploitant de véhicules lourds d'atteindre cet objectif est de traduire ses attentes dans le cadre de politiques et procédures claires.

Un guide de politiques et procédures devrait notamment contenir ou toucher les éléments suivants :

- Politique d'embauche des conducteurs de véhicules lourds;
- Politique sur le comportement des conducteurs lors de la conduite des véhicules lourds;
- Politique de l'entreprise sur les événements, infractions et accidents;
- Politique sur les heures de conduite et de travail;
- Politique sur les normes de charges et dimensions;
- Politique sur les normes d'arrimage;
- Politique sur la gradation disciplinaire;
- Politique relative à l'entretien des véhicules lourds.

Effectuer un suivi disciplinaire pertinent et cohérent

Le Guide de politiques et procédures est un outil pouvant permettre au propriétaire et à l'exploitant de véhicules lourds de se rapprocher le plus possible de la conformité absolue.

Toutefois, ce Guide de politiques et procédures doit être appliqué pour avoir un impact concret.

Un Guide de politiques et procédures qui n'est pas appliqué pourrait même avoir un effet inverse et entraîner la détérioration du Dossier propriétaires et exploitants de véhicules lourds parce que pouvant être interprété par les conducteurs comme étant un désintérêt de l'entreprise vis-à-vis la conformité.

Évidemment, l'application du Guide de politiques et procédures impliquera nécessairement la sanction des gestes ne respectant pas la législation et la réglementation applicables, de même que les préceptes dudit Guide de politiques et procédures.

L'élément le plus important quant au suivi disciplinaire est la constance.

Ainsi, deux conducteurs qui commettraient la même infraction en ayant essentiellement le même profil, devraient avoir des sanctions identiques.

Par ailleurs, un conducteur récidiviste devrait voir enclencher le processus de gradation disciplinaire.

Il est clair que de sanctionner un conducteur se veut un élément irritant du point de vue des opérations. Toutefois, ce n'est qu'en appliquant un suivi disciplinaire strict, uniforme et continu que le comportement des conducteurs de véhicules lourds s'améliorera.

Pire encore, un suivi disciplinaire inconsistant, en plus de ne pas permettre l'amélioration du comportement des conducteurs délinquants, risque fort d'avoir un effet démotivant pour les conducteurs performants qui reçoivent la même rémunération que les conducteurs délinquants. ►

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!

EgR

CABINET DE SERVICES FINANCIERS

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

T 418 659-4848 1 800 463-2830
F 418 659-2936

egr.ca

CAMPAGNE DE SÉCURITÉ

EN TRANSPORT SCOLAIRE

Du 3 au 14 février 2020



L'objectif du suivi disciplinaire n'est pas, en soi, de pénaliser un conducteur délinquant mais plutôt de s'assurer que celui-ci ne sera plus impliqué dans des événements du même genre. Dans ce contexte, il est peut-être pertinent de greffer à ces mesures disciplinaires de la formation pertinente afin d'aider le conducteur fautif à amender son comportement.

En ce sens, la gradation disciplinaire commence généralement par un avertissement, qui doit, par ailleurs, être mis par écrit et est suivi par une ou deux suspensions, pour culminer ultimement, pour le conducteur qui n'amende pas son comportement, par un congédiement.

Il est à noter que le rythme de la gradation disciplinaire peut varier en fonction du dossier de l'employé ou encore de la gravité objective de l'événement.

Par ailleurs, les politiques et procédures d'un propriétaire ou d'un exploitant de véhicules lourds doivent être vivantes et en ce sens, doivent être mises à jour périodiquement, et ce, au gré des changements législatifs et réglementaires, de même qu'au gré des changements au niveau des attentes de l'entreprise vis-à-vis ses conducteurs.

Formation continue

Tel qu'indiqué dans la section précédente, la formation peut certainement accompagner le suivi disciplinaire effectué par un propriétaire ou un exploitant de véhicules lourds.

Toutefois, la formation se veut un concept global qui doit s'inscrire à chacune des étapes de la vie corporative de l'entreprise et non pas uniquement lorsque des problèmes surviennent.

C'est pourquoi, nous suggérons à un propriétaire ou à un exploitant de véhicules lourds de dispenser une imposante formation au moment de l'embauche d'un conducteur de véhicules lourds.

Ce faisant, les attentes de l'entreprise seront claires dès le départ et le conducteur bénéficiera des outils pertinents afin d'avoir un bon comportement routier.

Toutefois, le fait de former un nouveau conducteur ne fait pas en sorte que le propriétaire ou l'exploitant de véhicules lourds n'a plus l'obligation de formation dans l'avenir.

En effet, il est essentiel pour un propriétaire ou un exploitant de véhicules lourds d'œuvrer en formation continue et donc, de donner diverses formations à intervalle régulier et ce, même si la législation ou la réglementation n'a pas changée.

Dans ce contexte, parfois, le défi consiste à trouver de nouvelles façons d'enseigner les mêmes choses que de trouver de nouvelles choses à enseigner.

Il ne faut pas oublier que, quoi qu'on en pense, la formation est un investissement et non une dépense.

En respectant chacune des suggestions faites au sein des trois dernières sections, il y a fort à parier que le pourcentage d'atteinte des divers seuils que l'on retrouve au Dossier des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds sera peu élevé.

Cet élément est évidemment positif dans le contexte de la *Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds*, mais cela l'est davantage lorsque l'on regarde cela sous l'angle de la qualité des opérations.

Un propriétaire ou un exploitant de véhicules lourds qui n'est pas impliqué ou peu impliqué dans des incidents, infractions et accidents a nécessairement des opérations plus efficaces et vraisemblablement plus rentables. ■

Là où le froid cohabite avec la chaleur!



SOUPER-BÉNÉFICE

Samedi, le 22 février 2020

HÔTEL DE GLACE DE QUÉBEC



FONDATION
DES TRANSPORTEURS PAR AUTOBUS



Attention au risque de STACOSE

La législation québécoise impose un bon nombre d'obligations à l'employeur en matière de santé et de sécurité au travail. Ainsi, il doit identifier, contrôler et éliminer les dangers présents dans le milieu de travail. Il doit également s'assurer que son établissement est doté d'équipements, d'outils et de méthodes de travail sécuritaires et que ses employés les utilisent. De plus, il doit informer les travailleurs des risques liés à leur travail, les former afin qu'ils travaillent de façon sécuritaire, les superviser pour que les normes de sécurité soient respectées, etc.

Toutes ces obligations amènent trop de travailleurs et, parfois trop de gestionnaires, à croire que bien souvent c'est seulement la responsabilité de l'employeur de maintenir un environnement de travail sécuritaire. Cette fausse croyance a créé une nouvelle maladie: la STACOSE! Très répandue, virulente presque, elle est maintenant la principale source d'accidents de travail, quelle que soit l'industrie. Souvent, la STACOSE s'attaque à un ou deux individus, employés ou gestionnaires et, si elle n'est pas prise à temps, elle risque de contaminer toute l'organisation.

Maladie très sournoise, les symptômes sont mineurs au début mais, lorsqu'ils s'amplifient, les employés atteints se retrouvent exposés à des situations ou à des comportements non sécuritaires. La SST est rudement mise à l'épreuve! Un peu démuni face au fléau, l'employeur et même les compagnons ou compagnes de travail tentent d'agir, mais souvent, hélas il est trop tard et la catastrophe arrive.

Qu'est-ce que la STACOSE? Je suis certain que cette maladie vous dit quelque chose. Peut-être connaissez-vous quelqu'un qui en est atteint, ou

peut-être vous-même! Je fais ici référence à ce petit bout de phrase que l'on répète en boucle et qui nous permet de justifier nos manques d'efforts, de rigueur ou de détermination dans certaines de nos démarches ou de nos tâches en matière de prévention.

Vous négligez de faire déglacer la cour «STACOSE que ça va fondre»? L'inspection au garage n'a pas été effectuée depuis trois mois «STACOSE qu'on est débordé de travail»? Vous réparez un équipement sans le cadenasser «STACOSE que ça va prendre deux minutes»? Alors vous pourriez être atteint par un début de STACOSE!

Que vous soyez dirigeants, gestionnaires, travailleurs ou travailleuses, peu importe! Ne laissez jamais le virus de la maladie vous atteindre, combattez-le coûte que coûte! À partir de maintenant, il ne doit y avoir aucune excuse valable. Chacun d'entre vous avez la responsabilité d'agir quand il est question de santé et sécurité à votre travail, le législateur l'a d'ailleurs prévu. Votre pire erreur est de croire qu'il en est du ressort uniquement de l'employeur. Si vous laissez la STACOSE vous atteindre, vous allez entrer dans un tourbillon de raisons qui ne vous permettra pas d'assumer pleinement votre rôle en matière de santé et sécurité. Gardez la situation en main et agissez sur vos attitudes et vos comportements non sécuritaires car c'est vous qui en avez le contrôle.

Bien sûr, l'employeur doit s'assurer que les dangers sont contrôlés en mettant en place des activités de prévention et en travaillant à l'implantation d'une culture d'entreprise axée sur la santé et la sécurité au travail, mais vous êtes les acteurs quotidiens de la mise en place et du maintien constant de cet environnement. ■



Autobus 30 ans Fleur de Lys



Autobus Fleur de Lys a célébré ses 30 ans d'existence lors d'un événement qui s'est déroulé le 22 août dernier. Sous formule de cocktail dînatoire, clients, fournisseurs et employés étaient invités au siège social. Aux allures industrielles, la fête se déroulait dans le garage avec un décor chic et décontracté. L'entreprise a fait ses débuts en 1989 avec Monsieur Georges Morissette qui préside toujours. Trophée et certificat lui ont été remis durant la soirée. Deux députés de la région de Lévis étaient présents: Monsieur Jacques Gourde et Monsieur Marc Picard. Durant la soirée, des visites guidées de l'entreprise ont été faites afin de présenter les différents départements de l'entreprise. On y retrouvait également un gâteau en forme d'autobus gracieuseté de Prevost Car. Une ambiance festive était au rendez-vous avec un accueil par des artistes sur échasses, une violoniste pour la musique d'ambiance ainsi qu'un spectacle musical et lumineux. Le tout s'est terminé avec un tirage afin de remporter une nuitée en suite de luxe et petit-déjeuner pour deux personnes à l'Estrimont Suites et Spa.



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, tous spécialement à celles qui incarnent notre avenir.

AUTO • HABITATION • ENTREPRISES

intact.ca



Repartez du bon pied.

ON TRAVAILLE FORT. ON VOIT LOIN.

On bâtit le futur fondé sur nos traditions, sans compromis de sécurité, fiabilité et prospérité. Avoir la force de choisir ce qu'il y a de mieux.

Pour nous. Pour nos enfants. Pour la planète.



Le nouvel autobus Blue Bird Vision, TX4 et minibus Micro Bird propulsés à l'électricité, c'est ça l'intelligence d'être branché.

Soyez branché dès maintenant

GIRARDIN
 **BLUE BIRD**