LE TRANSPORTEUR
Magazine de la Fédération des transporteurs par autobus
Automne 2020

CRISE MONDIALE
EN TRANSPORT NOLISÉ

LA FAMEUSE
CLASSE 2

LAVEZ LAVEZ!
SAVEZ-VOUS SAVONNER ?

SAISON HIVERNALE
À L'HORIZON,
ÊTES-VOUS PRÊTS ?

L'acquisition du C2 = la tranquillité d'esprit

GARANTIE
3 ans complète
5 ans sur la peinture sans prorata

Lorsqu'on offre le meilleur véhicule de sa catégorie appuyé par la meilleure garantie de l'industrie, nous vous offrons la tranquillité d'esprit.

Le C2, celui qui vous en offre le plus!

- Consommation moindre (le meilleur de sa catégorie)
- Le plus fiable de l'industrie (quand votre véhicule ne roule pas, il coûte cher)
- Des plans de financement avantageux

L'acquisition du C2, une décision payante!

autobus Thomas inc.
L'évolution en transport

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

info@autobusthomas.com

autobusthomas.com

***Chef de file en solutions** de transport de personnes*

Sommaire

5
Mot du président du conseil d'administration

8
Mot du président-directeur général

10
La fameuse classe 2

15
Lavez lavez ! Savez-vous savonner ?

18
Crise mondiale en transport nolisé

20
Saison hivernale à l'horizon, êtes-vous prêts ?

25
La COVID

27
De l'obligation de la Commission des transports du Québec de motiver ses décisions

30
La bourse touristique Bienvenue Québec 100 % virtuelle, une réussite !

Le Transporteur est une publication de la Fédération des transporteurs par autobus. Elle est tirée à 1200 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

Conception graphique
Marie-Claude Bélanger

Impression
Solisco numérix
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.-Owald-Forest
St-Roch-de-l'Achigan (QC)
J0K 3H0

leedstransit.com

REPRÉSENTANTS

Scott Kesseler
514 972-3600
scott.kesseler@leedstransit.com

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

STÉPHANE LEFEBVRE

Un plan d'action teinté par la Covid-19

Travailler, opérer et vivre en temps de Covid-19 apporte son lot d'adaptations pour nos entreprises, nos employés et notre Fédération. Au cours des derniers mois, nous avons repensé, revu et adapté nos façons de faire afin de reprendre, tant soit peu, un rythme normal. À l'exception du transport nolisé, tous nos secteurs d'activités ont redémarré avec les mesures et contraintes qu'ils comportent. Notre Fédération a usé d'ingéniosité afin que se tiennent deux de nos activités annuelles comme Bienvenue Québec et notre assemblée générale annuelle.

Le virtuel fait désormais partie de notre réalité. Ne pouvant pas tenir notre congrès comme nous en avions l'habitude, la Fédération a adapté son assemblée générale annuelle afin de respecter les consignes gouvernementales. Je profite d'ailleurs de cette occasion pour souhaiter la bienvenue à nos deux nouvelles administratrices au sein du conseil d'administration qui ont été élues lors de cette assemblée soit Karine La Salle de Keolis et Claudia Boissonneault d'Autocar Excellence.

Lors de la séance du conseil d'administration précédant l'assemblée générale, les administrateurs ont entériné le plan d'action de la Fédération pour la prochaine année. Sans surprise, la Covid-19 occupera une part importante de nos préoccupations dans les prochains mois, car elle impacte nos opérations à plusieurs niveaux, et ce, dans tous nos secteurs.

Le transport scolaire a été touché par la pandémie engendrant des enjeux importants notamment la main-d'œuvre, problématique qui s'est accentuée avec la Covid-19, et les coûts reliés aux équipements de protection et de désinfection. L'électrification des autobus scolaires amène son lot de défis pour nos entreprises. La volonté gouvernementale est bien présente et les objectifs sont ambitieux. Il y a eu plusieurs avancées, mais beaucoup reste à faire pour faciliter la transition. Le conseil d'administration a d'ailleurs créé un comité spécifique à l'électrification formé d'administrateurs.

Les contrecoups de la pandémie se sont fait ressentir dans nos autres secteurs d'activités, mais le plus touché est sans aucun doute le transport nolisé-touristique. Depuis la mi-mars, les transporteurs ont vu leurs opérations réduites à néant. De nombreuses démarches et représentations ont été effectuées auprès des instances gouvernementales. La grande difficulté du transport nolisé est la méconnaissance des gouvernements vis-à-vis cette industrie. Il est vrai que ce secteur n'a jamais rien demandé et ▸

Leader en énergie ALTERNATIVE

La plus vaste gamme d'autobus
ÉLECTRIQUE
au Québec

Girardin a contribué à réduire de
53%
les émissions de GES dans le transport scolaire en 2020 au Québec

Le
PROPANE
est l'énergie alternative la plus vendue au Québec depuis 2015

NOUVEAU!
ATELIER GIRARDIN

GIRARDIN
BLUE BIRD

qu'il a toujours été autosuffisant, mais plus maintenant. Nous poursuivrons donc nos efforts afin que le transport nolisé soit reconnu et puisse bénéficier des programmes d'aide attribués au secteur touristique pour que les transporteurs puissent survivre à la pandémie.

Le transport interurbain a connu ses difficultés avec la Covid-19. Nos actions au cours de la prochaine année pour ce secteur seront axées sur la relance et le maintien des services. Les mesures sanitaires actuellement en place affectent grandement la rentabilité des transporteurs. Le ministère des Transports a d'ailleurs déployé une aide d'urgence pour permettre au réseau d'offrir des services de base à la population dans toutes les régions. Les défis demeurent considérables, car le transport interurbain était déjà fragilisé avant la pandémie et le lendemain le sera tout autant.

Notre travail porte ses fruits

Depuis le début de la crise, la Fédération a multiplié les représentations auprès des ministères concernés par notre industrie. On constate à ce jour que nos démarches ont permis d'atténuer les effets de la pandémie sur nos opérations. Notre présence au sein du comité mis sur pied par le ministère de l'Éducation a permis de faire valoir les différentes contraintes opérationnelles liées à certaines mesures sanitaires. Notre problématique de main-d'œuvre, amplifiée par la Covid-19, a été entendue et comprise par le ministère. En octobre dernier, un programme d'aide financière pour la rétention des conducteurs d'autobus scolaire a été mis sur pied afin de supporter les transporteurs. En transport interurbain, nos représentations ont abouti à un programme d'aide d'urgence spécifique à ce secteur. Finalement, le transport nolisé touristique avait une immense pente à gravir en termes de reconnaissance. N'ayant jamais eu besoin d'aide, nos entreprises n'étaient pas incluses dans des programmes gouvernementaux. À ce niveau, on peut dire travail accompli, mais il reste le plus important à faire, soit d'avoir une aide monétaire spécifique pour sauver ce secteur durement touché jusqu'à ce que l'industrie touristique redémarre.

Si certains en doutaient, les circonstances actuelles démontrent, de façon encore plus pertinente, l'importance que nous formions une Fédération unie et solidaire. Cette unification nous donne des moyens que nous ne possédions pas par le passé. Nous avons un bout de chemin de fait, mais il ne faut pas baisser la garde et demeurer vigilant, car beaucoup de travail reste encore à accomplir. Les défis demeurent importants et cruciaux pour notre industrie. ■

LUC LAFRANCE

Bilan des différentes interventions
en temps de pandémie

Plusieurs mois se sont écoulés depuis l'arrivée de la pandémie en mars dernier. Depuis le tout début de la crise, les actions prises par la FTA ont été faites en fonction de, non seulement défendre les intérêts de ses membres, mais aussi et surtout pour minimiser les impacts de cette pandémie qui sévissent toujours et qui risquent de durer encore plusieurs mois.

En transport scolaire, les activités ont repris avec une rentrée particulière due aux mesures à mettre en place pour la protection des conducteurs et des élèves transportés. Que ce soit concernant les équipements de sécurité, le nombre d'élèves à bord des autobus, des produits désinfectants, etc., la Fédération a travaillé étroitement avec le ministère de l'Éducation et de l'Enseignement supérieur afin que soient prises en compte les réalités opérationnelles des transporteurs en période pandémique.

Les transporteurs ont eu à faire face au défi de la main-d'œuvre qui s'est complexifié avec la Covid-19. La Fédération a tout mis en œuvre pour les aider à surmonter cette situation, notamment avec la création du microsite « **prendsplace.com** » et d'une campagne média afin de promouvoir le métier de conducteur d'autobus et de stimuler le recrutement.

Du côté du transport interurbain, avec l'interruption de services due au cloisonnement des régions, les transporteurs se sont retrouvés dans une situation critique. La Fédération a été en lien constant avec le ministère des Transports dès le début de la crise afin de trouver des pistes de solutions. Travaillant de concert avec le ministère, les transporteurs ont présenté un plan de reprise des services. Un plan d'urgence de 8 M$ a été créé afin de relancer les lignes principales. Bien sûr, cette aide ne couvre pas l'ensemble des pertes engendrées par l'arrêt des opérations, mais permet au moins de reprendre une partie des activités. ▸

Tout comme l'ensemble de l'industrie touristique, la situation en transport nolisé-touristique demeure catastrophique. En effet, la saison forte de ce secteur est terminée et c'est à peine si les transporteurs ont réussi à faire 5 % de leur chiffre d'affaires habituel.

Tout au long des derniers mois, la Fédération et ses représentants ont multiplié les interventions auprès des partenaires touristiques, des gouvernements fédéral et provincial afin, dans un premier temps, de faire reconnaitre le transport nolisé comme un acteur important dans l'industrie touristique et dans un deuxième temps, pour obtenir des aides financières afin de couvrir les frais fixes des entreprises en attendant la reprise des activités touristiques.

Afin de soutenir les efforts de la Fédération, le conseil d'administration a décidé de s'adjoindre d'une firme externe pour l'accompagner dans ses démarches de relations publiques et de lobbyisme auprès des différents paliers de gouvernement. Une première phase a été réalisée. Elle consistait à faire connaître les impacts majeurs de la Covid-19 sur le transport nolisé via une opération médiatique provinciale. Les résultats ont été au-delà des attentes. Nous avons joui d'une très bonne couverture médiatique ce qui a favorisé nos démarches auprès du gouvernement.

La relance sera importante. Parallèlement aux nombreuses démarches déployées, la Fédération a tenu sa bourse touristique, Bienvenue Québec, en mode virtuel afin de se préparer et prévoir adéquatement la reprise des activités.

Votre permanence met tout en œuvre pour atténuer les effets de la pandémie pour chaque secteur de transport et pour notre organisation. Tout le personnel est à pied d'œuvre pour maintenir des communications constantes et informer les membres de toute évolution. C'est dans ce contexte que votre Fédération a organisé un *Rendez-vous annuel des membres* virtuel afin de pouvoir regrouper à la fois des ateliers du congrès, le volet informatif du conseil provincial et rencontrer nos fournisseurs avec un salon des exposants.

En ces temps difficiles, on doit se serrer les coudes et espérer que l'on retrouve un semblant de normalité. ■

La fameuse classe 2

Me VALÉRIE CLOUTIER, Directrice des affaires juridiques et secrétaire corporative

Au Québec, pour être autorisé à conduire un autobus aménagé pour le transport de plus de 24 passagers à la fois, le conducteur doit être détenteur d'un permis de la classe 2.[1] Une exception à cette règle s'applique lorsque la conduite se réalise aux seules fins de réparation ou de déplacement du véhicule, et qu'il ne contient alors qu'un maximum de 3 passagers à bord.[2]

Cela étant établi, comment accéder à cette « fameuse classe 2 » ?

Étape 1 – Dossier de conduite conforme	Avoir moins de **4 points d'inaptitude** inscrits à son dossier
	Le permis de conduire **ne doit pas avoir été suspendu ou révoqué, au cours des 2 dernières années précédant la demande**, à la suite d'une accumulation de points d'inaptitude ou d'une infraction au Code criminel commise au volant d'un véhicule.
	Expérience de conduite – au moins 2 années d'expérience comme titulaire d'un permis probatoire ou d'un permis de conduire de la classe 5 (auto).
Étape 2 – Évaluation médicale et tests visuels	Se présenter à l'un des centres de services de la Société de l'assurance automobile du Québec (« SAAQ ») pour passer un test visuel.
	Lors de la visite, la SAAQ remet un formulaire nommé *« Rapport d'examen médical »* à faire compléter par un médecin afin de répondre aux exigences du *Règlement relatif à la santé des conducteurs*, puis le retourner dûment complété à la SAAQ. ▶

[1] *Règlement sur les permis*, article 28.2. Il est à noter que la classe 1 comprend également la classe 2 (article 29).

[2] Id., articles 16 et 30.

Étape 3 – Se préparer à l'examen pratique	Il est suggéré de consulter le *Guide de la Route* et *Conduire un véhicule lourd* disponibles aux publications du Québec, ainsi que toute information pertinente entourant la ronde de sécurité et les heures de conduite. À noter que le CFTC offre une formation préparatoire en ligne nommée *« Cours de préparation pour l'obtention du permis d'apprenti classe 2 et de la mention F »* via le portail Circuit. **Tarif préférentiel pour les membres de la FTA
Étape 4 – Réussir l'examen pratique ** La réussite de l'examen théorique permet d'obtenir le permis d'apprenti conducteur de la classe 2. Ce permis donne l'autorisation de conduire avec un **accompagnateur** (Titulaire d'un permis de la classe 2 valide depuis au moins 2 ans et qui est en mesure de fournir aide et conseils à l'apprenti conducteur).	Cet examen permet de vérifier la : • compréhension des règles de la circulation et des habiletés nécessaires à la maîtrise d'un véhicule lourd • compréhension des normes portant sur la ronde de sécurité • compréhension des normes sur les heures de conduite et de repos • connaissance des comportements sécuritaires à adopter (Explicité ci-dessous : Examen théorique de la classe 2) Mention « F » Il est possible de s'inscrire au même moment à l'examen théorique portant sur la mention F – conduite de véhicules avec un système de freinage pneumatique.
Étape 5 – Période d'apprentissage sur route	Pour s'inscrire à l'examen pratique de la classe 2, le conducteur doit être titulaire d'un permis d'apprenti conducteur de la classe 2 (période d'apprentissage sur route) depuis au moins : • **3 mois** **OU** • **1 mois** s'il : a) est âgé de 25 ans ou plus **ou** b) a accumulé 60 mois d'expérience de conduite comme détenteur d'un permis de la classe 5 **ou** c) est titulaire d'un permis de la classe 3 ▶

	OU • **20 heures**, si en plus de répondre à l'un des 3 critères ci-dessus (a), b) ou c)) il complète et réussi une formation en entreprise préalablement autorisée par la SAAQ **comprenant au moins 20 heures de conduite** sur un chemin public avec un véhicule de la classe 2. (Explicitée ci-dessous: Période d'apprentissage sur route)
Étape 6 – Réussir les examens pratiques	Le conducteur doit ensuite s'inscrire aux examens puis réussir: - L'examen de ronde de sécurité - L'examen de conduite d'un véhicule lourd **Véhicule utilisé lors des examens pratiques:** • un véhicule de la classe 2 muni, s'il y a lieu, des équipements correspondant aux mentions demandées: o système de freinage pneumatique (mention F) o transmission manuelle (mention M) À noter qu'un petit autobus à roues doubles n'est habituellement pas autorisé. • un véhicule ne comportant aucune défectuosité mécanique majeure • une vignette de conformité valide Le conducteur qui échoue à l'un des examens doit attendre un délai minimal de **7 jours** avant la reprise de l'examen, en prenant un nouveau rendez-vous auprès de la SAAQ.

Examen théorique de la classe 2

Lorsqu'un conducteur est titulaire d'un permis de conduire de la classe 2, ce permis comprend également les classes additionnelles 3, 4A, 4B, 4C, 5, 6D et 8.[3] Pour exemple, on dit alors que la classe 3 est « incluse » dans la classe 2. Ainsi, la SAAQ doit donc s'assurer que la personne qui souhaite obtenir un permis de classe 2 a également acquis les notions requises pour conduire un véhicule de classe 3. D'où la présence de questions sur le camionnage dans le cadre de l'examen théorique de la classe 2.

De manière générale, la classe 3 autorise la conduite d'un camion ayant 2 essieux et dont la masse nette est de 4 500 kg ou plus et d'un camion ayant 3 essieux ou plus.[4] ▶

[3] *Id., article 29.*

[4] *Id., article 28.3.*

Il semble que l'abandon ou l'échec de l'examen lié à la classe 2 est grandement influencé par le fait que les aspirants chauffeurs d'autobus sont découragés par l'obligation d'apprendre des concepts liés spécifiquement à la conduite de camions qui, par ailleurs, ne leur serviront probablement pas dans leur futur métier. Il va sans dire que ces difficultés supplémentaires lors de la passation d'examens peuvent freiner la formation de nouveaux chauffeurs d'autobus, et accentuer, au passage, la pénurie de main-d'œuvre qui se vit dans l'industrie.

À plusieurs reprises la Fédération des transporteurs par autobus (« FTA ») est intervenue auprès des autorités compétentes afin de recommander la création, par exemple, d'une classe de permis 2A réservée à la conduite *d'un autobus aménagé pour le transport de plus de 24 passagers à la fois*, laquelle ne serait pas inclusive de la classe 3, mais seulement des classes 4A, 4B, 4C, 5, 6D, et 8. Cette demande a d'ailleurs été réitérée dans le cadre d'un mémoire présenté par la FTA au mois d'août 2020, au ministre des Transports, en lien avec le projet de règlement : *« Règlement modifiant le Règlement sur les permis »*.

Jusqu'à nouvel ordre, il a toujours été rétorqué que les classes de permis font l'objet d'une harmonisation canadienne. Ainsi, dans la mesure où le Québec retirait l'inclusion de la classe 3 à l'intérieur du permis de classe 2, la réciprocité accordée par les autres administrations canadiennes se trouverait altérée. Ce dossier est à suivre…

Dès lors, la FTA oriente ses membres vers la formation préparatoire en ligne développée par le Centre de formation en transport de Charlesbourg nommée *« Cours de préparation pour l'obtention du permis d'apprenti classe 2 et de la mention F »* via le portail Circuit. Agrémentée d'examens types, cette formation saura aider les conducteurs dans leur préparation.

Période d'apprentissage de 20 heures sur route

La période d'apprentissage sur route précédant la passation des examens pratiques de la classe 2, soit celle en lien avec la formation de 20 heures en entreprise découle de l'application du Règlement sur les permis (chapitre C-24.2, r. 34) qui est à l'effet que:

> **45.** Pour obtenir un permis de conduire de la classe 2, une personne doit remplir l'une des conditions suivantes :
>
> 1° être titulaire d'un permis d'apprenti conducteur de la classe 2 depuis 3 mois ou, depuis 1 mois, si elle satisfait aux exigences de l'un des sous-paragraphes suivants : ▶

a) elle est âgée de 25 ans ou plus;

b) elle est ou elle a été titulaire d'un permis de conduire de la classe 3;

c) elle est ou elle a été titulaire d'un permis de conduire de la classe 5 pendant une durée totale de 60 mois en tenant compte, le cas échéant, de la durée du permis probatoire de cette classe;

2° être titulaire d'un permis d'apprenti conducteur de la classe 2 pour la durée d'une formation comprenant au moins 20 heures de conduite sur le chemin public si la personne satisfait à l'une des exigences prévues aux sous-paragraphes a à c du paragraphe 1.
[…]

Pour les transporteurs membres de la « FTA », vous pourriez être autorisé par la SAAQ à donner cette formation de 20 heures en entreprise à une personne que vous avez engagée ou que vous avez l'intention d'engager. Selon le règlement précité, la formation doit être dispensée par un exploitant de véhicules lourds au sens de la *Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds* (chapitre P-30.3) qui :

- ✓ Présente une cote satisfaisante à son dossier du PEVL; et
- ✓ N'a fait l'objet d'aucune intervention de la SAAQ au cours des 2 dernières années précédant la demande d'autorisation et ce, dans le cadre de l'application de la politique PEVL; et
- ✓ Fait reconnaître son plan de formation détaillé par la SAAQ ou confirme à cette dernière qu'elle dispensera la formation conformément au plan de formation préautorisé de la FTA.

Pour une démarche de reconnaissance qui viserait l'utilisation du plan préautorisé de la FTA, les membres de la FTA doivent communiquer avec la Direction des services juridiques de la FTA.

Échange de permis des travailleurs étrangers

Le permis de conduire automobile en vigueur (véhicule de promenade – classe 5 au Québec) d'un conducteur étranger est valide pendant les **6 premiers mois de l'établissement au Québec**. Au-delà de cette période, le conducteur doit avoir procédé à l'échange de son permis auprès de la SAAQ.

Ce même conducteur étranger détenteur d'un permis d'une classe « autobus » délivré dans son pays d'origine, n'est pas autorisé à conduire des véhicules de commerce au Québec, sans avoir préalablement franchi certaines étapes additionnelles, tel qu'il appert du *Code de la sécurité routière* (chapitre C-24.2) :

91. Toute personne qui, étant titulaire d'un permis de conduire délivré à l'extérieur du Canada, s'établit au Québec peut, sur demande, à condition que la teneur et la validité de son titre puissent être établies directement par vérification auprès de l'autorité administrative concernée grâce aux technologies de l'information, échanger sans examen de compétence ce permis contre un permis de conduire équivalent délivré par la Société.

Toute personne dont le permis de conduire qui lui a été délivré à l'extérieur du Canada est expiré depuis moins de trois ans et qui s'établit au Québec peut obtenir, sans examen de compétence, un permis de conduire à condition que la teneur et la validité de son titre puissent être établies conformément au premier alinéa.

Le candidat doit toutefois réussir les **examens de compétence** visés à l'article 67 pour obtenir un permis autorisant la conduite d'un autobus, d'un minibus, d'une motocyclette, d'un taxi, d'un véhicule de commerce ou d'un véhicule d'urgence.

Le travailleur étranger devrait donc commencer les démarches auprès de la SAAQ en vue de passer les examens de compétence pour l'accession à la classe 2 dès son établissement au Québec. À noter qu'il existe des ententes de réciprocité ou des accords administratifs entre le Québec et certains pays pour faciliter les échanges de permis de conduire.

Pour de plus amples renseignements sur l'accession à la classe 2 ainsi que sur la procédure d'échange de permis, nous invitons les membres de la FTA à communiquer auprès de la Direction des services juridiques à **juridique@federationautobus.com** ■

Lavez lavez !

Savez-vous savonner ?

GUY GODIN, Conseiller en prévention, Via Prévention

En ces temps de pandémie, cette chanson de 1990 interprétée par Martine St-Clair et revisitée en avril 2020 est de circonstance, surtout que la santé publique nous le rappelle inlassablement. Mais, justement, la question se pose : savez-vous laver ? J'ajouterai même savez-vous désinfecter les surfaces potentiellement contaminées par le coronavirus sans compromettre votre santé et votre sécurité ?

Nettoyage et désinfection des surfaces

Au départ, les mesures de prévention généralement recommandées, telles que le lavage fréquent des mains, l'application de l'étiquette respiratoire, la pratique de la distanciation physique et dans certains cas le port d'une protection respiratoire et oculaire

© www.freepik.com">Designed by stories / Freepik

sont toujours considérées comme importantes pour se protéger du virus causant la COVID-19. Comme je l'ai mentionné dans mon article précédent, des données expérimentales récentes indiquent que le virus pourrait être présent jusqu'à 4 heures sur du cuivre, 24 heures sur du carton, 2 à 3 jours sur l'acier inoxydable et sur du plastique. Il s'avère donc très important de nettoyer et de désinfecter les surfaces de l'autobus qui sont potentiellement contaminées par le virus.

Nettoyage

Si la surface est visiblement sale, elle doit être lavée avant la désinfection, même si un produit nettoyant-désinfectant est utilisé. Avant tout, le nettoyage vise à faire disparaître les saletés d'une surface même s'il permet d'enlever un certain nombre d'agents infectieux. En frottant vigoureusement la surface avec un produit d'usage courant à base d'eau et de détergent, on élimine les matières organiques (protéines, sang, salive, selles, vomissures, etc.) et certains microbes (bactéries, champignons) qui risquent de causer des infections.

À noter que le nettoyage doit obligatoirement précéder l'étape de la désinfection afin d'enlever toute saleté et de ne pas contaminer le désinfectant.

Désinfection

La désinfection vise à supprimer la majorité des agents infectieux ou à les rendre inactifs. Elle s'effectue en utilisant un produit chimique reconnu comme un désinfectant qui en détruira la majorité. Le produit désinfectant utilisé doit avoir un numéro d'identification d'un médicament (DIN) attribué par Santé Canada. Pour être efficace, une désinfection exige un temps d'attente, qui est généralement prescrit par le fabricant. Si le temps d'attente n'est pas respecté, la surface pourrait ne pas être désinfectée. ▶

CIRCUIT

PLATEFORME DE FORMATION EN LIGNE

La formation du 21e siècle

Accessible partout, en tout temps

Progression à votre rythme

Excellente rétention

Formation interactive

Plusieurs formations disponibles dont :

- Heures de conduite
- Préparation apprenti-classe 2
- Ronde de sécurité

Gestionnaires et conducteurs,

PASSEZ À L'ACTION !

circuit.cftc.qc.ca

saecftc@csdps.qc.ca

Rabais exclusifs
pour les membres de la Fédération des transporteurs par autobus

CENTRE DE FORMATION EN TRANSPORT DE CHARLESBOURG

Centre de services scolaire des Premières-Seigneuries
Québec

Mesures de protection appropriées pour procéder au nettoyage et à la désinfection

- Porter des gants imperméables pour protéger les mains lors du nettoyage.
- Se laver les mains et les avant-bras avec de l'eau et du savon lorsque les gants sont retirés.
- Après le nettoyage et la désinfection, les gants qui sont lavables doivent être soigneusement lavés avec de l'eau et du détergent puis séchés, ou encore jetés et remplacés par une nouvelle paire au besoin.
- Le lavage des mains doit être effectué avant et après le port de gants.
- Retirer ses vêtements et les laver une fois les opérations de nettoyage et de désinfection complétées.

Consignes de sécurité pour le nettoyage et la désinfection

- Choisir une bouteille avec un bec verseur ou des lingettes désinfectantes.
- Ne pas utiliser de vaporisateurs à l'intérieur de l'autobus ou dans des locaux non ventilés car les fines gouttelettes en suspension dans l'air du produit chimique actif dans le nettoyant ou le désinfectant peuvent irriter les voies respiratoires.
- Déposer la solution de nettoyage ou de désinfection sur un essuie-tout domestique ou préférablement d'atelier. Un chiffon peut également être utilisé. Cette pratique permet d'éviter de retremper un essuie-tout ou un chiffon souillé dans la solution de nettoyage.
- Ne jamais mélanger différents produits chimiques.
- Suivre les instructions des fabricants pour la dilution et l'utilisation.
- Consulter les fiches de données de sécurité (SIMDUT) pour les précautions nécessaires et les équipements de protection requis.
- Former les travailleurs à la bonne méthode de nettoyage et de désinfection.

Liste de désinfectants dont l'utilisation contre la COVID-19 a été prouvée

Bien que la plupart des désinfectants courants agissent efficacement contre les coronavirus, la liste des désinfectants pour surfaces dures présentée sur le site de Santé Canada (**https://www.canada.ca/fr/sante-canada/services/medicaments-produits-sante/desinfectants/covid-19/liste.html#tbl1**) est étayée par des preuves obtenues après examen des produits, démontrant qu'ils sont susceptibles d'être efficaces et peuvent être utilisés contre le coronavirus qui cause la COVID-19. La consulter est donc un gage de sécurité pour votre combat contre la COVID-19.

Si vous avez des questions sur un produit et sur les mesures à prendre, vous pouvez contacter le répertoire toxicologique de la CNESST au 514-906-3080 poste 2304 (ou 1-888-330-6374 poste 2305) ou par courriel à **reptox@cnesst.gouv.qc.ca**. Un professionnel de garde répond rapidement aux questions.

Le dernier refrain de la version de 2020 de Lavez Lavez devrait vous inspirer :

Lavez Lavez
Lavez et savonnez
Lavez Lavez
N'aie pas peur de frotter
Lavez Lavez
Fais déborder l'évier
Lavez Lavez
Tout ce que vous avez

Adapté de « COVID-19 Liste des produits. Nettoyage des surfaces, des mains et désinfectants » de Autoprévention, mai 2020. ■

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

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

cftr
CENTRE DE FORMATION DU TRANSPORT ROUTIER DE SAINT-JÉRÔME

CENTRE DE FORMATION EN TRANSPORT DE CHARLESBOURG

Crise mondiale en transport nolisé

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

Nul n'est épargné par la Covid-19. La planète entière subit les effets de ce virus dont les impacts se font sentir pour une grande majorité des secteurs économiques, notamment l'industrie touristique. Le Québec n'y fait pas exception. Après plus de huit mois en arrêt complet de leur activité, les transporteurs nolisés touristiques sont au bord du gouffre. Les pertes sont colossales et rien de laisse présager une reprise à court terme. Les dernières nouvelles concernant la découverte d'un vaccin donnent une lueur d'espoir… à moyen terme.

Le Québec a été durement touché. Depuis le début de la pandémie, les transporteurs nolisés ont vu leurs revenus complètement disparaitre en raison de la fermeture prolongée des frontières et de l'annulation de tous les voyages culturels, sportifs et éducatifs. Plus de 70000 contrats de transport nolisé-touristique ont été annulés au Québec entrainant des pertes de revenus allant de 80 % à 100 % par rapport à 2019. Au total, les pertes financières sont estimées à 240 M$ pour l'industrie. Ultimement, ce sont plus de 4000 emplois directs qui sont menacés.

Les répercussions sur le transport nolisé dépassent les frontières. Ailleurs au Canada, le scénario se répète. La majorité des entreprises ont vu leurs revenus chuter drastiquement, même que certaines d'entre elles ont dû fermer temporairement leurs portes. Les impacts sur la main-d'œuvre sont aussi catastrophiques. Tout comme au Québec, plusieurs transporteurs ont mis à pied leurs employés et réduit considérablement les heures de travail pour ceux qui sont toujours à l'emploi.

Aux États-Unis, selon l'American Bus Association (ABA), toute l'industrie est actuellement en arrêt total. Le transport de personnes en autocar était florissant avant la pandémie. Il assurait annuellement plus de 600 millions de voyages nolisés, de circuits touristiques, de navettes et de transports de groupes communautaires ou de travailleurs. Aujourd'hui, tous les types de transport en autocar sont décimés par le COVID-19 avec près de 2 millions d'employés qui se retrouvent sans emploi.

Pour les entreprises de transport nolisé et de tours guidés, c'est 90 % des voyages qui ont été annulés et les carnets de réservation sont presque vides. Comme au Québec, la période de mars à juin est cruciale pour les voyages de groupes organisés, car elle représente jusqu'à 60 % des revenus des transporteurs, qui ont tous été perdus à cause de la pandémie.

En 2018, l'industrie du transport nolisé employait à elle seule plus de 88000 personnes et avait un impact économique de 15 milliards de dollars sur l'économie américaine. Selon les projections actuelles, si la pandémie se poursuivait au cours de l'année, les pertes d'emplois pour l'industrie seraient de l'ordre de 82040, soit 92,4 %. À ce jour, c'est 14,2 milliards de dollars en vente qui sont perdus pour l'ensemble du pays.

Dès le début de la crise, les entreprises ont crié à l'aide voyant le scénario catastrophique se pointer à l'horizon. Ils ont multiplié les démarches auprès des gouverneurs et des sénateurs. En mai dernier, une vaste caravane d'autocars provenant de tous les États s'est rendue au Capitole afin d'être vue, entendue et obtenir une aide du gouvernement. Malgré tout ça, ▶

à ce jour, leurs demandes sont restées lettre morte. Pourtant, le congrès a octroyé 50 milliards de dollars en subventions et en prêts aux compagnies aériennes, 25 milliards de dollars aux agences de transport en commun et 1 milliard de dollars au ferroviaire.

La United Motorcoach Association (UMA) a fait pression pour obtenir 10 milliards de dollars en subventions et 5 milliards de dollars en prêts, totalisant 15 milliards de dollars pour sauver l'industrie. Un nombre croissant de représentants dans les deux chambres se mobilisent pour sauver cette industrie. En avril, près de 100 membres du Congrès ont envoyé une lettre à la direction de la Chambre pour demander leur soutien et rectifier ce grave oubli consistant à laisser l'industrie du transport par autocar hors du plus grand plan de sauvetage américain, programme de secours de 2 billions de dollars contre le coronavirus approuvé à la fin mars.

En France, même cri d'alarme. L'arrêt total de leurs opérations liées au tourisme a placé des milliers d'entreprises dans une situation précaire. Le 12 octobre dernier, en marge de la réunion du Comité interministériel du tourisme, des centaines d'autocaristes se sont réunis à Paris, près de l'Arc de Triomphe, afin d'être enfin entendus par le gouvernement. Les impacts de la crise sont violents pour les transporteurs, car ils tirent l'essentiel de leur chiffre d'affaires avec les transports de touristes. La situation est à ce point critique que certaines entreprises ont déjà vendu leurs véhicules, quand ils ont pu trouver des acheteurs. D'autres ont été contraints de les restituer aux organismes de financement, faute de pouvoir honorer leurs prêts. Insatisfaits des mesures pour compenser les effets de la crise, ils revendiquent notamment la prolongation du dispositif de chômage partiel pris en charge à 100 % jusqu'au 31 décembre 2021, une exonération des charges sociales et fiscales jusqu'au 31 décembre 2021 pour les entreprises « cars et bus touristiques » et un report imposé par l'État aux organismes financiers sur les loyers et les crédits sur les baux de 12 mois sans aucuns frais ni pénalité.

Peu importe où l'on se trouve sur la terre, les effets de la pandémie sont dévastateurs pour l'industrie du transport nolisé. On remarque des similitudes entre les divers pays quant à l'état critique des entreprises, les demandes faites à leur gouvernement respectif et le manque de reconnaissance de l'industrie par ces derniers, car oubliés ou non considérés dans les mesures d'aides ou par des programmes non adaptés à leur réalité.

Plus le temps avance et plus grand est le risque de voir une augmentation de fermetures définitives d'entreprises du transport nolisé-touristique, faute d'aide. Pourtant, les entreprises de transport de personnes joueront un rôle crucial dans la relance de l'industrie touristique. Les voyages de groupe contribuent à l'économie de chaque pays et permettent aux touristes de voyager et de découvrir de nouveaux horizons. Plus près de nous, lors de la relance, les économies canadienne et québécoise devront pouvoir miser sur des services de transport par autobus prêts à redémarrer en force. ■

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

Saison hivernale à l'horizon, êtes-vous prêts ?

Me TATIANA M. CHAVES B., avocate

La neige cogne déjà à nos portes. Comme à chaque année, divers secteurs économiques de la société se préparent aux défis annuels qu'entraine l'arrivée de l'hiver. Dans ces divers milieux, employeurs comme employés doivent adapter leurs pratiques aux nouvelles conditions météorologiques sur lesquelles ils n'ont aucun contrôle. D'ailleurs, l'industrie du transport de personnes par autobus au Québec ne fait pas exception. En effet, la législation en place impose des obligations qui se trouvent accentuées en période hivernale à plusieurs égards. De ce fait, que ce soit en lien avec la sécurité routière ou en santé et sécurité au travail, les transporteurs et leurs employés doivent être bien préparés au quotidien. Il est donc important de rappeler certains de ces droits et obligations en prévision du retour du temps froid, et ce, dans l'industrie du transport par autobus au Québec.

Sécurité routière, une question de pneus...

D'une part, un changement de saison drastique comme l'arrivée de l'hiver est synonyme de changement de pneus pour la plupart des propriétaires de véhicules routiers. Cette obligation prend sa source dans le *Code de la sécurité routière* (ci-après « CSR »)[1]. Celui-ci prévoit que tout véhicule routier doit être muni de pneus conformes aux normes[2] et qu'au cours de la période du 1er décembre au 15 mars, le propriétaire d'un véhicule routier motorisé immatriculé au Québec, autre qu'un véhicule lourd, ne peut mettre en circulation ce véhicule à moins qu'il ne soit muni de pneus conçus spécifiquement pour la conduite hivernale[3].

Au sens de la *Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds*[4], un véhicule lourd est un véhicule routier dont le poids nominal brut est de 4 500 kg ou plus. Les autobus et les minibus sont également considérés comme des véhicules lourds[5]. Néanmoins, même si les véhicules lourds ne sont pas visés par l'obligation précitée en lien avec le changement de pneus en hiver, les propriétaires de ces véhicules doivent tout de même s'assurer rigoureusement que leurs pneus sont en bon état, qu'ils pourront être utilisés sécuritairement la totalité de l'hiver et qu'ils corrigeront toute situation dangereuse, le cas échéant.

Malgré ce qui précède, une précision fort importante doit être apportée en lien avec les véhicules routiers affectés au transport d'élèves. En effet, le règlement à cet égard demande clairement aux propriétaires d'autobus d'écoliers[6] de s'assurer qu'au moins les roues exerçant la traction soient munies de pneus conçus pour la conduite sur la chaussée enneigée, et ce, entre le 15 octobre et le 1er mai[7]. Les obligations de ces transporteurs sont donc accrues. ▶

---

1 *Code de la sécurité routière*, RLRQ, c. C-24.2.

2 *Id.*, art. 270.

3 *Id.*, art. 440.1.

4 *Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds*, RLRQ, c. P-30.3.

5 *Id.*, art. 2, par. 3.

6 *Règlement sur les véhicules routiers affectés au transport des élèves*, RLRQ, c. t-12, r.17, art. 6.

7 *Id.*, art. 43.

Finalement, il est pertinent de souligner que, en date des présentes, les autobus ou minibus ne peuvent faire usage de crampons sur leurs pneus en hiver. Cette obligation tire sa source de l'article 441 CSR et du *Règlement sur l'utilisation d'antidérapants sur les pneus de certains véhicules routiers*[8].

En effet, la règle générale veut que nul ne puisse conduire un véhicule routier dont un pneu est muni d'antidérapants sous forme de griffes ou muni de tout autre objet susceptible d'endommager la chaussée. Les exceptions à cette règle sont prévues par règlement, mais celles-ci ne visent, notamment, que les véhicules de commerce dont la masse totale n'excède pas 3000 kg ainsi que certains véhicules de promenade et taxis[9]. Il faut noter qu'un *véhicule de commerce*, au sens du CSR, est un véhicule automobile utilisé principalement pour le transport d'un bien[10]. Se faisant, il est pertinent de surveiller périodiquement ce règlement et ainsi être informé de tout changement qui viserait l'élargissement de l'utilisation de pneus à crampons, car il s'agit d'un enjeu d'actualité, et ce, dans plusieurs domaines.

Sécurité routière, une question de visibilité...

D'autre part, face à l'arrivée de la saison enneigée, il est incontournable d'aborder la notion de visibilité et des obligations qui lui sont intrinsèquement liées. Le CSR dispose, depuis 2018, d'une disposition précise concernant la présence de neige et de glace sur les véhicules routiers, soit l'article 498.1. Effectivement, *nul ne peut circuler avec un véhicule couvert de neige, de glace ou de toute autre matière pouvant s'en détacher et susceptible de présenter un danger pour les usagers de la route*. Il est donc primordial de s'assurer que les autobus soient déneigés adéquatement en tout temps et ainsi prévenir les accidents de la route souvent causés par le détachement de plaques de glace ou d'accumulations de neige. La disposition législative précitée trouve sa source dans l'obligation générale interdisant de jeter, déposer ou abandonner des objets ou matières quelconques sur un chemin public[11].

Considérant, le taille des autobus, le déneigement peut devenir une tâche considérable présentant plusieurs risques et pour laquelle plusieurs procédés peuvent être utilisés. À titre d'exemple, il peut être fait mention des systèmes mécaniques, des pelles de toit, des stations de déneigement ou encore de l'utilisation des équipements de retenue par les employés. Des outils comparatifs à ce sujet existent et peuvent être d'une grande utilité lorsqu'il est temps d'effectuer un choix[12].

Dans le même ordre d'idées, il ne faut pas oublier de bien déneiger et de nettoyer la plaque d'immatriculation, les phares, le pare-brise ainsi que les vitres d'un véhicule. Il va sans dire, qu'en hiver, une attention particulière doit leur être portée en raison de la présence accentuée, notamment, d'abrasifs et de neige fondante ! De ce fait, suivant la législation applicable, les plaques d'immatriculation doivent être libres de tout objet ou de toute matière pouvant en empêcher leur lecture. Les agents de la paix peuvent d'ailleurs exiger du conducteur du véhicule routier le nettoyage de cette plaque[13]. Des dispositions semblables existent également en ce qui a trait au nettoyage des phares, des pare-brise et des vitres obstrués[14].

Santé et sécurité au travail

En entreprise, les transporteurs par autobus du Québec doivent s'assurer de la continuité sécuritaire de leurs activités d'une saison à une autre. En tant qu'employeurs, les transporteurs doivent s'assurer de cette même continuité dans le respect de leurs obligations balisées par les lois du travail du Québec. De manière générale, il est impératif de rappeler que l'employeur doit prendre toutes les mesures nécessaires pour protéger la santé et assurer la sécurité et l'intégrité physique de ses employés[15].

Cela dit, l'obligation corolaire des employés repose notamment sur le fait de prendre les mesures nécessaires pour protéger leur santé, leur sécurité et leur intégrité au travail, de prendre connaissance de tout programme de prévention qui leur est ▶

---

8 *Règlement sur l'utilisation d'antidérapants sur les pneus de certains véhicules routiers*, RLRQ, c. C-24, r.44.

9 *Id.*, art. 1 et 2.

10 *Préc.*, Note 1, art. 4.

11 *Id.*, art. 498.

12 À titre d'exemple, nous vous invitons à consulter le lien suivant : **https://www.viaprevention.com/deneigement-des-toits-de-vehicules-lourds/**

13 *Préc.*, Note 1, art. 32 et 33.

14 *Id.*, art. 237, 238 et 265.

15 *Loi sur la santé et la sécurité au travail*, RLRQ, c. S-2.1, art. 51 (ci-après « LSST »)

applicable et ainsi de participer activement, avec leur employeur, à l'élimination des risques d'accident au travail[16]. D'ailleurs, il est à noter que ceux-ci ont le droit de refuser d'exécuter un travail s'il y a des motifs raisonnables de croire que l'exécution de ce travail les expose à un danger pour leur santé, leur sécurité ou leur intégrité physique[17].

Concrètement, en hiver, *qu'est-ce que cela peut représenter pour un employeur dans le milieu du transport* ?

- ✓ Établir des méthodes de travail sécuritaires spécifiques pour l'hiver dans les politiques d'entreprise;
- ✓ Analyser périodiquement les diverses façons de procéder au déneigement des autobus et déterminer une méthode convenant à l'entreprise, le tout, suivant ses besoins;
- ✓ Informer et former les employés à l'utilisation adéquate et sécuritaire des systèmes de déneigement choisis ainsi qu'aux dangers liés à ceux-ci et les façons de les prévenir;
- ✓ Informer, former et sensibiliser les conducteurs à adapter leur conduite sur la route à la saison hivernale, par exemple, quant au freinage et à la vitesse de conduite;
- ✓ Si les travaux de déneigement nécessitent que l'employé soit à plus de trois mètres du sol, des dispositifs de protection contre les chutes doivent notamment être de mise, le tout, suivant la réglementation québécoise[18];
- ✓ Fournir à l'employé tout équipement de sécurité nécessaire à l'exécution de ses tâches l'hiver, à titre d'exemple, des bottes antidérapantes, vêtements appropriés contre le froid, dispositifs de protection contre les chutes, etc.;
- ✓ Veiller à ce que les installations et les lieux de travail soient aussi sécuritaires l'hiver, à titre d'exemple, l'entretien des équipements de déneigement choisis, vérification des systèmes de chauffage et/ou chaufferettes, présence d'abrasifs/sel au sol, etc.;
- ✓ Veiller à ce que les véhicules soient bien déneigés avant leur départ;
- ✓ Veiller à ce que des pneus conformes à la réglementation applicable à vos activités soient installés;
- ✓ Surveillance accrue de la météo afin de prévoir toute condition dangereuse ainsi que des routes fermées en raison d'accumulations importantes ou des opérations de déneigement/déglaçage.

Conséquences à éviter

Il est primordial de veiller à l'application des règles liées à la conduite et à la santé et à la sécurité, et ce, non seulement l'hiver. Le respect de celles-ci assure une sécurité routière optimale et développe des milieux de travail sains qui veillent à l'épanouissement de leurs employés. Ainsi, les employeurs doivent être conscients des conséquences existantes destinées à ceux qui négligent d'appliquer les dispositions précitées.

À titre d'exemple, le CSR prévoit des dispositions pénales à l'égard de différentes situations déjà abordées aux présentes. Concernant la présence sur les véhicules de neige ou de glace pouvant s'en détacher et susceptible de présenter un danger pour les autres usagers de la route, les amendes se situent entre 60 $ et 100 $[19]. Au sujet du déneigement des plaques d'immatriculation, il est question de sommes variant entre 30 $ et 60 $[20]. Finalement, à l'égard de l'obstruction des phares, des vitres et pare-brise, il est question d'une amende allant de 90 $ à 270 $ pour le conducteur du véhicule lourd et de 175 $ à 525 $ pour le propriétaire ou l'exploitant de celui-ci[21].

En sus, il faut prêter une attention particulière au fait que certaines infractions du CSR ont une incidence sur le dossier PEVL et CVL des personnes concernées. En effet, la *Politique d'évaluation des propriétaires et exploitants de véhicules lourds*[22] et la *Politique d'évaluation des conducteurs de véhicules lourds*[23] attribuent une pondération de 2 points à l'infraction qui vise les véhicules desquels se détachent de la glace, de la ▸

[16] *Id.*, art. 49.

[17] *Id.*, art. 12.

[18] *Règlement sur la santé et la sécurité au travail*, c. S-2.1, r.13, art. 33 par. 4, 33.1, par. 1, 33.3 par. 3 et 349.1.

[19] *Préc.*, Note 1, art. 507.

[20] *Id.*, art. 49.

[21] *Id.*, art. 519.33.

neige ou autre matière quelconque. Ces politiques pondèrent également à 3 points l'infraction visant les phares, feux ou réflecteurs non nettoyés à la suite d'une demande d'un agent de la paix.

Finalement, en matière de santé et de sécurité au travail, la LSST prévoit des amendes allant de 1 500 $ à 300 000 $, le tout, suivant la présence ou non de récidives[24]. Il est aussi pertinent de constater que le *Code criminel* impose l'obligation à quiconque dirige un travail ou l'exécution d'une tâche ou est habilité à le faire de prendre les mesures voulues pour éviter qu'il n'en résulte de blessure corporelle pour autrui[25]. Les conséquences peuvent donc être de nature pénale et criminelle dans certains cas. La prudence est de mise.

Conclusion

Il est possible de constater qu'une évaluation rigoureuse est nécessaire afin de s'assurer de préserver une bonne continuation des pratiques en entreprise dans le respect de la législation applicable, et ce, saison après saison. Cela dit, nonobstant la période de l'année, les employeurs font maintenant face à un défi supplémentaire, soit l'état d'urgence sanitaire décrété depuis déjà plus de 8 mois en raison de la COVID-19[26]. Il est alors impératif de surveiller l'application, non seulement des mesures de prévention habituelles au travail, mais également de celles qui sont propres à cette pandémie !

Doublons donc la vigilance ! ■

---

22 **https://saaq.gouv.qc.ca/fileadmin/documents/publications/evaluation-exploitants-vehicules-lourds.pdf**

23 **https://saaq.gouv.qc.ca/fileadmin/documents/publications/evaluation-conducteurs-vehicules-lourds.pdf**

24 *Préc.*, Note 18, art. 237.

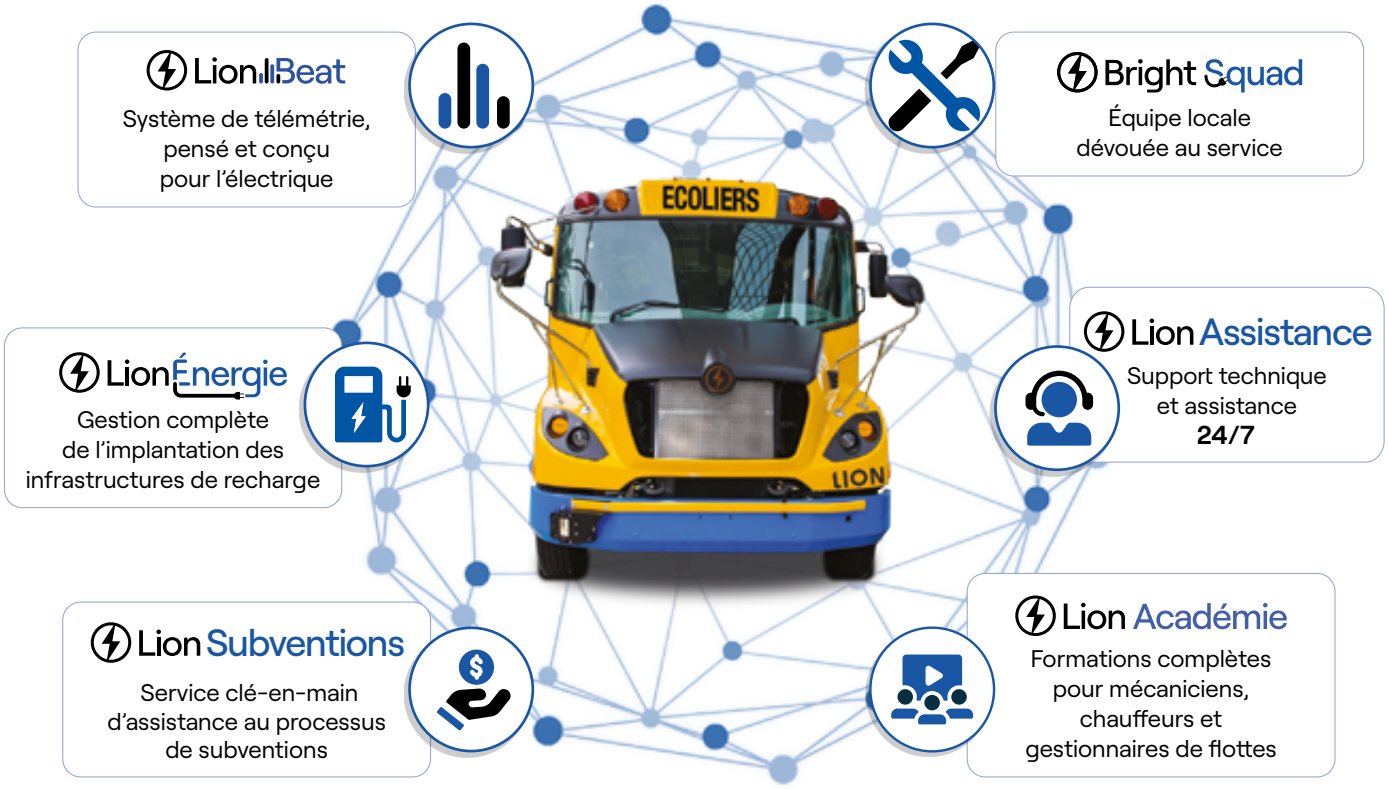
25 *Code criminel*, LRC (1985), c. C-46, art. 217.1.

26 Décret 177-2020 daté du 13 mars 2020, renouvelé par la suite de manière continue. En date de la rédaction des présentes, le dernier décret renouvelant l'état d'urgence sanitaire est désigné par le numéro 1113-2020 et maintient cet état d'urgence jusqu'au 4 novembre 2020.

LION ÉLECTRIQUE

Le chef de file en transport scolaire électrique.

Nous concevons et produisons une ère nouvelle
en transport pour une croissance économique durable.



Lion iBeat
Système de télémétrie, pensé et conçu pour l'électrique

Bright Squad
Équipe locale dévouée au service

Lion Énergie
Gestion complète de l'implantation des infrastructures de recharge

Lion Assistance
Support technique et assistance **24/7**

Lion Subventions
Service clé-en-main d'assistance au processus de subventions

Lion Académie
Formations complètes pour mécaniciens, chauffeurs et gestionnaires de flottes

Soyez un leader de votre communauté et faites le choix brillant.

Découvrez la flotte d'autobus scolaires électriques de Lion.

https://thelionelectric.com/fr 450 432-5466 | 1 855 546-6706

La COVID

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

Je suis étonné de parler de la COVID encore aujourd'hui. Je suis de ceux qui, par optimisme, candeur ou naïveté, croyait que ça n'allait pas durer si longtemps. Bien, j'ai eu tort et là je vous dis que ça va être encore long!

En raison de cette pandémie et ses effets sur la circulation, les assureurs membres du Bureau d'assurance du Canada (BAC) ont offert des mesures d'aide aux consommateurs. Les sociétés membres du BAC ont accordé des réductions de primes qui tiennent compte de la réduction du risque suite au changement d'habitudes de conduites causées par les fermetures d'écoles, de commerces, d'usines, du télétravail etc. Moins de monde sur le chemin, fréquence moins grande d'accidents.

Qu'en est-il en regard de l'assurance versus les risques reliés à la COVID ?

Dans un premier temps, il faut savoir que l'assurance des biens des entreprises a pour but de couvrir les pertes et/ou les dommages pouvant atteindre **directement** les biens matériels d'une entreprise à la suite d'un risque assuré, selon deux types de formules de base :

- La formule Risques désignés qui couvre uniquement les pertes et/ou les dommages causés par les risques spécifiquement énumérés dans la police, sous réserve d'exclusions. Les pertes et/ou les dommages causés par tout autre risque ne sont pas couverts.
- La formule étendue qui couvre les pertes et/ou les dommages causés par tous les risques, sous réserve d'une exclusion particulière.

On peut ajouter à l'assurance des biens de l'entreprise, une assurance des pertes d'exploitation. Cette protection est offerte sous forme d'avenant ajouté à une police d'assurance commerciale en vigueur. Si une entreprise doit fermer temporairement à la suite d'un dommage à un bien assuré par un risque assuré, l'assurance des pertes d'exploitation couvre les dépenses courantes ou compense les pertes de profits.

Trois formules d'assurance sont offertes :

- La formule des bénéfices bruts qui ne verse des indemnités que jusqu'à ce que les biens ou les dommages soient remplacés ou réparés, ou que les stocks soient remplacés.
- La formule des profits qui continue à verser des indemnités jusqu'à ce que l'entreprise reprenne son niveau normal d'avant l'interruption (sous réserve des limites fixées par la police).
- La formule des frais supplémentaires qui est conçue pour les entreprises pouvant rester en activité pendant les périodes touchées par des pertes et/ou des dommages.

Comment l'assurance des pertes d'exploitation fonctionne-t-elle ?

La plupart des formules contiennent un libellé indiquant que l'assureur indemnisera la perte réelle de « revenu d'entreprise » due à la « suspension nécessaire » des activités pendant « la période de rétablissement », en raison d'un dommage atteignant directement un bien assuré, causé par un risque assuré.

Par exemple, un bâtiment a subi des dommages matériels en raison d'un incendie, du vandalisme, d'une tempête de vent ou d'une inondation si le risque est assuré par leur police d'assurance biens. Ces dommages ont causé une interruption ayant entraîné une perte de revenus d'entreprise.

La pandémie de COVID-19 est un événement sans précédent. Ses impacts sont majeurs et le déclenchement des couvertures d'assurance pour interruption ▶

des affaires/perte de revenus en raison de la pandémie demeure incertain et soulève énormément de questions et de débats dans l'industrie et dans le milieu juridique.

Pour répondre à cette question, chaque police devra être examinée au cas par cas, en fonction des circonstances particulières d'un dossier et de toutes exclusions applicables, afin de déterminer si une couverture pouvait s'appliquer.

Actuellement, la jurisprudence est pratiquement inexistante en ce qui concerne l'interprétation des pertes se rapportant à un virus comme la COVID-19. Dans ce contexte, si vous déterminez qu'il est souhaitable d'officialiser la position de votre assureur en lui présentant quand même une réclamation pour les pertes d'exploitation que vous subissez en raison de la pandémie, contactez votre courtier d'assurance. Le courtier ne peut se substituer aux décisions des assureurs en ce qui a trait à la recevabilité ou non des réclamations résultant de la COVID. ▶

De l'obligation de la Commission des transports du Québec de motiver ses décisions

Me STÉPHANE LAMARRE, Cain Lamarre

Le soussigné vous a régulièrement entretenus au cours des dernières années des pouvoirs de la Commission des transports du Québec, notamment à l'encontre des propriétaires, des exploitants et des conducteurs de véhicules lourds et des décisions que cet organisme peut rendre.

Les décisions de la Commission des transports du Québec doivent rencontrer certaines normes pour être considérées comme valables.

Ainsi, en vertu des lois encadrant le processus décisionnel de la Commission des transports du Québec, on constate que la Commission a une obligation statutaire de motiver ses décisions.

Ainsi, la *Loi sur les transports*[1] prévoit à l'article 22 que :

> « ***22.*** *Les décisions de la Commission doivent être rendues avec diligence, par écrit et être motivées; elles font partie des archives de la Commission.*
>
> *La Commission doit transmettre immédiatement aux parties et au ministre une copie certifiée de toute décision rendue; elle doit aussi transmettre au ministre, à sa demande, copie de tout autre document pertinent à une affaire.* »
>
> *[Nos soulignements]*

Cette obligation incombe également aux commissaires de la Commission en vertu du *Code d'éthique et règles de déontologie des membres de la Commission des transports du Québec*[2] qui prévoit à l'article 17 que :

> « ***17.*** *Toute décision doit être rendue en termes clairs et concis, facilement accessibles à l'administré.*
>
> *Elle doit être motivée en tenant compte des critères de la loi et des orientations générales, des valeurs et de la mission de la Commission.* »
>
> *[Nos soulignements]*

Finalement, à titre d'organisme intégré à l'administration gouvernementale, la Commission des transports du Québec se voit contrainte de respecter certaines dispositions de la *Loi sur la justice administrative*[3] qui prévoient également, en termes clairs, une obligation de motiver les décisions de ses commissaires :

> « ***8.*** *L'autorité administrative motive les décisions défavorables qu'elle prend et indique, le cas échéant, les recours autres que judiciaires prévus par la loi, ainsi que les délais de recours.*
>
> ***13.*** *Toute décision rendue par l'organisme doit être communiquée en termes clairs et concis aux parties et aux autres personnes indiquées dans la loi.*
>
> *La décision terminant une affaire doit être écrite et motivée, même si elle a été portée oralement à la connaissance des parties.* »
>
> *[Nos soulignements]* ▶

[1] Chapitre T-12.

[2] Adopté en 1998 par règlement de la Commission des transports du Québec.

[3] Chapitre J-3.

RENDEZ-VOUS *annuel*

des membres

20 novembre 2020

Merci pour votre participation

150
délégués
transporteurs
inscrits représentant

110
compagnies

3
partenaires majeurs

14
exposants

PARTENAIRES MAJEURS

intact ASSURANCE

EgR STRATÈGES EN ASSURANCE

NOS EXPOSANTS

astus

Autobus Leeds Transit

LION

autobus Thomas inc. L'évolution en transport

CONSTANT

Cummins

GIRARDIN BLUE BIRD

CIS CREATION • INTEGRATION • SOLUTION

INGTECH

GROUPE KENWORTH MONTRÉAL

mccarthy tetrault

MCI Bâti Pour DURER

PREVOST

VIA PRÉVENTION SST EN TRANSPORT ET ENTREPOSAGE

Il ne fait donc aucun doute qu'une obligation statutaire de fournir des motifs écrits, en des termes clairs, incombe à la Commission des transports du Québec[4].

Le défaut de respecter cette obligation pourrait entrainer l'annulation de la décision.

De manière pratique, il est possible de cerner le concept de « motivation » par les attributs que doit contenir la décision.

Ainsi, lorsqu'il existe une obligation statutaire de motiver une décision, comme c'est le cas de la Commission des transports du Québec, les motifs exposés par l'auteur de la décision devront être raisonnables, pertinents et permettre de comprendre le raisonnement de fait et de droit qui fonde la conclusion du décideur[5].

De plus, selon la doctrine et la jurisprudence du Tribunal administratif du Québec, une décision motivée au sens de l'article 8 de la *Loi sur la justice administrative* sera une décision qui contient des motifs appropriés et intelligibles de nature à permettre d'évaluer la possibilité d'un recours ultérieur, soit qui permettra de comprendre sur quelles dispositions législatives, sur quels critères et sur quels faits du cas à l'étude est fondée la décision administrative[6].

Enfin, notons que la Cour suprême du Canada et la doctrine ont confirmé depuis longtemps que « lorsqu'il existe une obligation statutaire de motiver une décision, les tribunaux de révision [verront] à son application stricte »[7] considérant le haut niveau d'équité procédurale que commande une obligation statutaire de motiver.

Évidemment, chaque cas en est un d'espèce et le tribunal appelé à réviser ou contrôler la décision d'une entité administrative devra analyser contextuellement la violation alléguée à l'obligation statutaire de motiver soumise devant lui.

Évidemment, pour peu que la décision soit motivée, l'administré n'est pas à l'abri d'une décision de la Commission qui lui imposerait une cote portant la mention « conditionnel » ou « insatisfaisant » ou encore qui rejetterait sa demande de permis. ■

---

4 Pierre ISSALYS et Denis LEMIEUX, L'action gouvernementale – Précis de droit des institutions administratives, *La procédure administrative en matière d'autorisations*, 3e édition, Éditions Yvon Blais, 2009, EYB2009PIA80, [Lemieux]. Les auteurs mentionnent que ce principe s'applique tant pour les décisions traitant de refus liés à des demandes d'autorisation que pour les décisions relatives aux contestations de ces refus par les justiciables.

5 Denis Lemieux, et Dana Pescarus, Contrôle judiciaire de l'action gouvernementale, Brossard, Wolters Kluwer Ltée, (feuilles mobiles, mise à jour et bulletin d'information trimestriels), au para 11.19.

6 Jean-Pierre VILLAGGI, *Droit public et administratif: La justice administrative*, Collection de droit 2014-2015, École du Barreau du Québec, vol. 7, 2014, EYB2014CDD172, *[Villaggi]; Graybec Calc. Inc. c. Commission de protection du territoire agricole du Québec*, [1999] T.A.Q. 1240 (T.A.Q.); *Stoddard c. Commission de protection du territoire agricole du Québec*, T.A.Q. E. 2003AD-127. Selon la doctrine, il faut considérer les critères énoncés à la loi et, en ce sens, une décision qui ne contiendrait qu'un énoncé de principes généraux ne saurait être motivée. Voir à cet effet *Desharnais c. Commission de protection du territoire agricole*, 2009 QCTAQ 02118.

7 Voir notamment *Supermarchés Jean Labrecque c. Flamand*, [1987] 2 R.C.S. 219; confirmé dans l'arrêt de principe *Baker c. Canada (Ministre de la Citoyenneté et de l'Immigration)*, [1999] 2 RCS 817 au paras. 37 à 39. Voir aussi Patrice GARANT, Droit administratif, La compétence municipale, 6e édition, Éditions Yvon Blais, 2010, Cowansville, EYB2010DR A42.

La bourse touristique Bienvenue Québec 100 % virtuelle, une réussite !

En cette période de morosité touristique due à la pandémie, la Fédération des transporteurs par autobus est plus que satisfaite de cette première expérience virtuelle de sa bourse touristique Bienvenue Québec. Elle attribue cette réussite à tous ceux et celles qui ont saisi cette opportunité en prenant part à l'événement afin d'être prêts et espérer une relance prochaine du tourisme au Québec.

Les acheteurs étaient au rendez-vous !

Plus de 125 délégués nationaux et internationaux, représentants des agences de voyages, des agences réceptives et des voyagistes provenant des quatre coins de la planète, se sont inscrits afin de rencontrer les fournisseurs de produits et services touristiques québécois, de la Côte est du Canada et des États-Unis. Une hausse importante des acheteurs internationaux confirme cet intérêt soutenu pour le développement de nouveaux programmes sur la province de Québec et autres destinations. Près de 200 vendeurs de 21 régions touristiques du Québec étaient également au rendez-vous.

Cette édition virtuelle a été appréciée par les participants. Elle leur a permis d'échanger, de découvrir les multiples expériences touristiques qu'offre le Québec, mais également de prendre connaissance des mesures sanitaires qui ont été développées par l'industrie touristique afin de rassurer les voyageurs et démontrer que le Québec est et sera une destination des plus sécuritaires.

Bienvenue Québec en quelques chiffres

- Plus de 125 acheteurs provenant de 14 pays;
- 28 % d'entre eux en sont à leur première participation;
- 20 % proviennent des marchés internationaux notamment de l'Espagne, l'Italie, la France, l'Allemagne, les Pays-Bas, le Royaume-Uni, le Mexique, l'Argentine, le Brésil et l'Inde;
- Marché nord-américain bien représenté; 50 % des délégués acheteurs proviennent en effet des États-Unis, de l'Ontario, de l'Ouest canadien et des Maritimes;
- Plus de 200 vendeurs des 21 régions touristiques du Québec.

Prochaine édition

C'est dans la magnifique région de l'Outaouais que Bienvenue Québec tiendra sa 33e édition, du 25 au 27 octobre 2021

Merci à tous nos partenaires

Merci à tous nos partenaires pour la confiance et l'accompagnement dans cette édition spéciale ! ■

Il y a ceux qui promettent **et ceux qui livrent**

Le nouveau moteur **DD5** en est encore la preuve !

Aucun autre **moteur** de sa catégorie ne rencontre et ne **surpasse** autant les **normes de l'EPA**. Il est le champion du minimum d'émissions de matières polluantes dans l'environnement.

AVANTAGES DU MOTEUR DD5

- Le moteur DD5, le plus avancé technologiquement et offrant la meilleure économie de carburant de l'industrie.
- La meilleure garantie de l'industrie sur le système antipollution 7 ans/240 000 km.
- Aucun frais pour 5 ans pour le technicien virtuel de DÉTROIT en connexion constante avec votre moteur.
- L'empreinte de carbone (C02) d'un moteur DD5 est la plus basse sur la durée de vie utile d'un autobus scolaire.
- Le DD5 offre la consommation la plus économique ($$$) quel que soit le carburant utilisé par la compétition.
- La valeur de revente d'un véhicule muni d'un moteur diesel est supérieure aux autres types de carburant.

Visitez notre site Internet pour plus d'informations.

Le DD5, le meilleur choix pour le respect **de l'environnement !**

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

autobus Thomas inc.
L'évolution en transport

***Chef de file en solutions** de transport de personnes*

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

intact ASSURANCE

Repartez du bon pied.

© 2020, Intact Compagnie d’assurance. Tous droits réservés.