

LE *TRANSPORTEUR*

Magazine de la Fédération des transporteurs par autobus

Été 2019 • Volume 6 • numéro 2

FONDATION DES TRANSPORTEURS PAR AUTOBUS **UN BILAN QUI DÉPASSE LES ATTENTES**

PÉNURIE DE MAIN-D'ŒUVRE:
ET SI LES JEUNES
ÉTAIENT UNE SOLUTION ?

ENQUÊTE ET ANALYSE
DES ACCIDENTS DE TRAVAIL

SPÉCIAL
TRANSPORT NOLISÉ

Autobus Thomas, toujours en avance!

Déjà que nous offrons le C2, le véhicule le plus performant de sa catégorie, voilà que Detroit introduit le moteur DD5/DD8.

LES TECHNOLOGIES DE MOTEUR LES PLUS AVANCÉES QUI SOIENT

Le lancement du moteur DD5 pour le C2 et le DD8 pour le HDX a fait ses preuves dans divers secteurs du véhicule lourd depuis 2013, il est donc la solution à vos besoins.

Ce moteur de prochaine génération pour charge moyenne offre une efficacité sans pareille et une endurance exceptionnelle.

LE SERVICE ET LES PIÈCES EN SUPPORT

La formation

Nos techniciens ont suivi le programme de formation. En 2019, il y aura des séances de formation qui vous seront offertes. Consultez notre site Internet et l'Infozone pour connaître les dates.

La connectivité au service de nos clients

Vous serez en mesure d'avoir accès à Detroit Connect qui agira à titre de technicien virtuel.

La garantie

La garantie offerte par le manufacturier est de 5 ans 160 000 km, impossible de trouver mieux dans l'industrie.

Économie d'essence

Nos clients apprécient les économies d'essence allant de 8 à 12 litres/100 km en comparaison avec le moteur Cummins.

Déjà 70 unités vendues, ce qui correspond à 10 % du marché total au Québec.

Nous sommes heureux de vous offrir les moteurs DD5/DD8 aussi performants qu'innovants !

Informez-vous auprès de votre représentant !



LES AVANTAGES DU DD5/DD8

Économie

Conception intelligente pensée pour l'économie de carburant qui tire le meilleur de chaque litre

Facilité d'entretien

Coûts d'entretien réduits



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



© Designed by rawpixel.com / Freepik



5

Mot de la présidente
du conseil d'administration

8

Éditorial

9

Pénurie de main-d'œuvre:
Et si les jeunes étaient une solution ?

11

Enquête et analyse des accidents de travail

14

Un permis de transport est toujours nécessaire...
mais il existe des exceptions

21

Spécial transport nolisé

23

Les voitures semi-autonomes ou autonomes

25

Fondation des transporteurs par autobus
Bilan année scolaire 2018-2019

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
Benoit Groleau

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



LOUISE GIROUX

Transporteurs **funambules**

Être transporteur par autobus aujourd'hui, c'est comme marcher sur un long fil de fer, en équilibre, où chaque pas doit être déposé minutieusement. Chaque coup de vent peut nous déstabiliser, mais tels des funambules, nous retrouvons notre équilibre et revenons rapidement à notre marche sur notre fil de fer.

Les nombreux défis auxquels nous faisons face de nos jours sont considérables. Ils apportent leurs lots de changements, de mesures et d'obligations qui nous entraînent à réviser ou ajuster nos façons de faire. Par exemple, la pénurie de main-d'œuvre nous amène à explorer le recrutement à l'international, les orientations gouvernementales, telles que la maternelle 4 ans et les récréations de 20 minutes, nous obligent à revoir nos opérations. Dans un tel contexte, nous devons demeurer des leaders stimulants, engagés et créatifs auprès de notre personnel et de notre clientèle afin de prioriser l'essor de nos entreprises.

Il nous faut également nous adapter à de nouveaux modèles de gestion, à des candidats qui sont à la recherche d'un employeur et non simplement d'un emploi. Nous sommes confrontés à une évolution technologique si rapide, que nous devons faire des choix qui bousculent nos pratiques, notre gestion et nos opérations. À travers tout cela, nous devons rallier notre personnel pour qu'ils marchent, avec nous, sur notre fil de fer et qu'ils contribuent à maintenir notre équilibre malgré l'ampleur des coups de vent.

Au-delà du funambulisme, il existe un autre fil, le fil du rasoir. C'est celui qui coupe nos marges bénéficiaires sous forme d'enveloppes budgétaires stagnantes ou qui augmentent sous l'indice des prix à la consommation (IPC). Dans un contexte économique où les frais d'exploitation ne cessent de croître et que les coûts engendrés par les pertes de revenus, découlant des pressions du marché à l'égard des tarifs de nos divers services, font en sorte que les marges de manœuvre de nos entreprises s'amenuisent.

Malgré tout ça, nous avons réussi à garder notre équilibre grâce à notre grande capacité d'adaptation. Nous avons su faire face à de multiples changements, et ce, dans tous nos secteurs d'activités. Au fil des ans, nous avons acquis une expertise commerciale hors du commun. Plusieurs de nos membres célèbrent leur 40, 50 voire même 60 ans d'existence. Nous pouvons donc être fiers de notre parcours.

Nous nous sommes toujours adaptés et nous avons su évoluer avec les tendances sociales et commerciales du Québec. Restons ouverts et considérons ces transitions comme de nouvelles opportunités d'affaires.



LUC LAFRANCE

« Menu législatif très chargé pour le secteur du transport de personnes »

Depuis l'élection du nouveau gouvernement l'automne dernier, plusieurs projets de loi et de règlement touchant de près ou de loin nos secteurs d'activité ont été déposés. À chaque occasion, la Fédération a été interpellée et invitée à présenter, soit en commission parlementaire ou par le biais d'un mémoire, ses commentaires, observations et recommandations en lien avec ces changements qui, à terme, auront des impacts sur les opérations et la gestion de vos entreprises.

Transport scolaire

Le ministre de l'Éducation et de l'Enseignement supérieur, M. Roberge, a déposé le projet de loi no. 5 concernant des dispositions à l'égard des services d'éducation préscolaire destinés aux élèves âgés de 4 ans. En commission parlementaire, la Fédération a transmis ses préoccupations et ses recommandations en matière de sécurité entourant l'ajout d'enfants d'âge préscolaire dans les autobus scolaires. Nous avons fait valoir que cette nouvelle clientèle demande beaucoup d'attention de la part des conducteurs et qu'il serait préférable de les transporter dans des minibus ou des berlines. Les gros autobus jaunes peuvent être difficiles d'accès pour cette jeune clientèle, ne serait-ce que pour monter à bord et s'asseoir convenablement sur la banquette.

Le ministre a également déposé un projet de règlement concernant l'ajout de deux périodes de récréation de 20 minutes au niveau de l'enseignement primaire. La Fédération a produit un mémoire faisant état des impacts qui représentent ce changement dans l'organisation du transport scolaire notamment l'allongement des heures de travail des conducteurs et conductrices d'autobus.

Dans ces deux cas, la FTA ne s'est pas inscrite en faux face à ces changements, mais a plutôt voulu informer et expliquer au ministre et aux membres de l'Assemblée nationale, les impacts qu'auront ces changements sur les opérations du transport scolaire.

D'autres changements sont à prévoir en transport scolaire notamment l'ajout de périodes d'activités parascolaires, qui une fois de plus, impacteront l'organisation du transport scolaire.

Transport interurbain

Le ministre des Transports du Québec, M. Bonnardel, a déposé le projet de loi no. 17, *Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile*, mieux connu sous le nom « projet de loi sur le taxi ».



Après une lecture attentive du ce projet de loi, il s'est avéré que le volet covoiturage avait un impact sur le transport interurbain opéré par des membres de la Fédération. Nous avons donc déposé à la Commission des transports et de l'environnement, un mémoire faisant état de nos préoccupations vis-à-vis ces changements et proposé des modifications au ministre des Transports. Nous avons également eu l'occasion de rencontrer les membres du cabinet du ministre afin de leur expliquer notre point de vue.

Ceintures de sécurité

Finalement, nous sommes intervenus auprès de Transports Canada en ce qui attrait le débat sur l'utilisation des ceintures de sécurité à bord des autobus scolaires. Encore une fois, la Fédération a fait part de ses commentaires par le biais d'un mémoire et en participant aux travaux du Comité consultatif canadien mis en place expressément pour analyser les tenants et aboutissants reliés à l'utilisation de ceintures de sécurité dans les autobus scolaires.

À ce jour, aucune décision n'a été prise, mais un document sur les lignes directrices pour l'utilisation des ceintures de sécurité dans les autobus scolaires est en préparation. Il est à noter qu'il y aura des projets pilotes, principalement en Ontario.

Est-ce que ce sera seulement pour les nouveaux autobus? Est-ce qu'il aura un «rétrofit» sur les modèles déjà en fonction? La norme canadienne DT 250, sur les exigences de fabrication d'autobus scolaire, sera-t-elle modifiée? Nous sommes en attente de décision de la part du gouvernement canadien.

Suivant les décisions du fédéral, le gouvernement du Québec devra à son tour convenir et légiférer sur l'installation et l'utilisation de ceintures de sécurité. Car ultimement, ce sont les provinces et territoires qui auront cette obligation.

Le cas échéant, où le Québec rendrait obligatoires les ceintures de sécurité dans les autobus scolaires, cela aura un impact majeur sur notre industrie. La Fédération suivra ce dossier de près afin de faire valoir le point de vue de l'industrie.

Bref, ce fut une période très chargée en matière de législation et de réglementation et on s'attend à ce que cette effervescence se maintienne encore dans les prochains mois.

Les membres de la Fédération peuvent être assurés que nous mettons tout en œuvre pour représenter et défendre leurs intérêts.



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



Pénurie de main-d'œuvre : Et si les jeunes étaient une solution ?

VALÉRIE CLOUTIER, Directrice des affaires juridiques et des relations de travail, Fédération des transporteurs par autobus

En réponse à une préoccupation de l'industrie du transport routier au sujet de son recrutement, le **Programme enrichi d'accès à la conduite de véhicules lourds** («PEACVL») peut certainement être une piste de solution à envisager.

Chapeauté par la Société de l'assurance automobile du Québec («SAAQ»), le PEACVL vise à permettre à des jeunes conducteurs âgés de 17 ou 18 ans ou plus d'avoir accès, plus rapidement, à la conduite d'un véhicule lourd de classe 1, 2 ou 3. Il favorise également l'intégration sécuritaire d'un étudiant à la vie professionnelle et au réseau routier et l'approfondissement de son savoir et de son efficacité.

Le PEACVL comprend, notamment, le Programme *Conduite d'autobus*, reconnu par le ministère de l'Éducation et de l'Enseignement supérieur. Ce Programme est offert par la commission scolaire des Premières-Seigneuries (Centre de formation en transport de Charlesbourg CFTC) et par la commission scolaire de la Rivière-du-Nord (Centre de formation du transport routier de Saint-Jérôme CFTR). Le Programme est suivi d'un stage d'encadrement dans une entreprise comme apprenti conducteur de véhicules routiers visés par la classe 2 de permis.

La participation au PEACVL prend fin à l'échéance du permis probatoire de classe 5 (période de 24 mois). À la dernière journée de validité de son permis probatoire, l'Étudiant-participant peut obtenir

son permis de la classe 5 et faire ajouter au même moment la classe 1, 2 ou 3, correspondant à la classe de son permis d'apprenti pour laquelle il est inscrit au PEACVL.¹

Une entreprise qui désire participer au PEACVL, doit :

1. Maintenir une cote de sécurité «satisfaisante» au Registre des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds (PEVL), et ce, pendant toute la durée de l'entente;
2. N'avoir fait l'objet d'aucune intervention de la SAAQ, tel que défini dans la Politique d'évaluation des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds (PEVL), et ce, au cours des deux dernières années;
3. Avoir un employé ayant suivi une formation relative au PEACVL au Centre de formation en transport (idéalement, l'Employé dédié à l'encadrement);
4. Identifier préalablement, pour chaque Étudiant-participant, les Conducteurs-accompagnateurs² et Employés dédiés à l'encadrement qui les superviseront tout au long du stage d'encadrement en entreprise, respectivement âgés de 25 ans ou plus;
5. Implanter un programme d'intégration graduelle à l'emploi pour les étudiants qu'elle encadre et faire des évaluations de l'étudiant sur route et en entreprise; ►

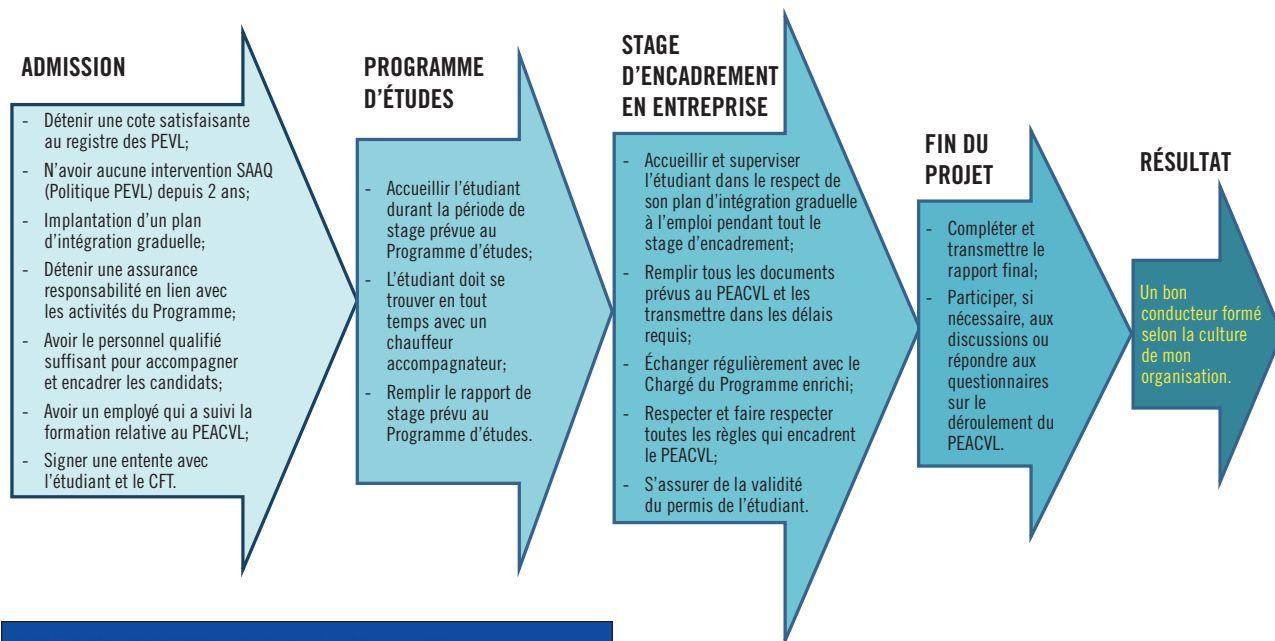
¹ Arrêté ministériel numéro 2016-02 du ministre des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports en date du 26 février 2016.

² Les Conducteurs-accompagnateurs doivent être titulaires d'un permis de conduire de classe 1, 2 ou 3 depuis 60 mois, être titulaires depuis au moins deux (2) ans de la classe appropriée à la conduite du véhicule pour lequel l'Étudiant-participant suit sa formation et avoir suivi une formation de maître-chauffeur ou la formation relative au PEACVL ou avoir acquis une expérience équivalente.

6. Réaliser et fournir à la SAAQ les rapports d'évaluation dans les délais requis;
7. Avoir suffisamment de ressources disponibles pour encadrer tous les étudiants qu'elle reçoit;
8. Détenir une assurance responsabilité en lien avec les activités du PEACVL.³

En résumé, le processus pour les entreprises qui désirent participer au PEACVL est le suivant :

Processus pour les entreprises de transport voulant participer au PEACVL



CLIFFORD UNDERWOOD

Pour tous vos besoins d'équipements de garage

cliffordunderwood.com 1-800-363-5438

Les entreprises intéressées à parrainer un étudiant peuvent s'inscrire en ligne auprès de l'un des centres de formation en transport.

Au cours des derniers mois, les centres de formation en transport ont fait la promotion en entreprise du PEACVL afin que davantage de transporteurs par autobus participent au Programme.

Dans le cadre de la mise en œuvre et du suivi du PEACVL, la SAAQ est conseillée par un comité dont fait partie la Fédération des transporteurs par autobus. Le rôle de la Fédération est d'ailleurs celui de conseiller le comité sur les ajustements pouvant être apportés au Programme afin de faciliter son adhésion. Nous vous invitons à transmettre toute question ou commentaire en lien avec le PEACVL, auprès de la Direction des services juridiques de la Fédération à juridique@federationautobus.com ou en communiquant avec l'un des centres de formation en transport désignés. ■

³ Quant à cette dernière condition, s'il vous plaît vous adresser à votre assureur. Certain demande une évaluation sur route supplémentaire afin d'assurer l'étudiant couvert par le PEACVL.



Enquête et analyse des accidents de travail

GUY GODIN, Conseiller en prévention, Via Prévention

L'enquête et l'analyse des accidents de travail est une technique d'identification des risques. Lorsque bien structurée, cette technique permet de découvrir pourquoi il y a eu un accident de travail (les causes de l'accident) et de corriger la situation afin d'éviter la répétition du même accident ainsi qu'une multitude d'autres événements semblables. Lorsque dans votre milieu de travail vous prenez la décision de mettre en place une démarche d'enquête et d'analyse des accidents de travail, quelques questions s'imposent :

- Doit-on enquêter tous les accidents?
- Qui peut faire une enquête et analyse d'accident?
- Comment faire pour que l'enquête analyse accident devienne une activité de prévention efficace?

Lorsque survient un accident, plusieurs actions doivent se mettre en branle. Sans plan, sans procédure ni démarche à suivre, il arrive qu'on se retrouve démuni face à la situation, qu'on improvise un semblant d'enquête qui mène la plupart du temps à désigner un coupable.

Je vous propose ici une démarche ou procédure. Vous pourrez largement vous en inspirer. Notez cependant que cette démarche se veut un exemple et que, pour être efficace, la vôtre doit être adaptée au contexte et à la réalité de votre milieu de travail.

Allons-y donc!

Procédure de déclaration des accidents et d'enquête analyse des accidents de travail.

1. Définition d'un accident de travail

Un accident est un événement imprévu et soudain qui survient par le fait ou à l'occasion du travail et qui cause **ou peut causer** des blessures ou des dommages matériels ou une combinaison des deux.

La déclaration ici proposée est plus large que celle qu'on retrouve à la Loi sur les accidents du travail et les maladies professionnelles.

2. Modalité d'application

a. Déclaration de l'événement et maîtrise de la situation

Le travailleur doit déclarer l'accident à son supérieur immédiat, dès que possible, s'il est en état de le faire

Toute personne présente sur les lieux de l'accident doit :

- Porter secours
- Appeler les secouristes (*entrez ici les noms et les coordonnées de vos secouristes*)
- Signaler l'accident

Le secouriste doit :

- Donner les premiers secours à la personne blessée
- Assurer son transport à l'hôpital au besoin
- Remplir le registre des premiers secours

Le supérieur immédiat de l'accidenté doit :

- S'assurer que les premiers secours ont eu lieu
- Sécuriser les lieux de l'accident (arrêt des équipements, cadenassage, protection de la zone concernée à des fins d'enquête, etc.)
- Aviser la haute direction dans les plus brefs délais de tout accident ayant des conséquences graves
- S'assurer de respecter l'article 62 de la LSST (Avis à la CNESST lorsque prescrit)



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

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

- Enclencher le processus d'enquête et mener les enquêtes et analyses d'accident de façon paritaire

Dans les cas d'accidents aux conséquences graves ou ayant un potentiel de gravité élevé, le directeur du service concerné participera également à l'enquête et à l'analyse

b. Événements à déclarer, enquêter et analyser

Tous les accidents avec ou sans perte de temps doivent être déclarés et enquêtés, soit :

- Tout événement ayant entraîné une blessure ou des dommages, avec ou sans perte de temps;
- Tout événement qui aurait pu entraîner une blessure ou des dommages.

Il est important que les lieux de l'accident demeurent inchangés afin de recueillir le maximum d'indices pour faciliter la bonne marche de l'enquête. Il faut interroger les éventuels témoins et vérifier sur place les éléments pouvant expliquer l'accident qui sont liés aux composantes du travail (individu – tâche – équipement – matériel – environnement).

c. Les étapes de l'enquête et analyse d'accident

- Recueillir les faits :
 - o Par des observations des lieux (photos, croquis, etc.)
 - o Par des entrevues avec les témoins
 - o En consultant les rapports et registres (registres d'inspection et d'entretien, dossiers de formations, manuels d'utilisation, etc.)
- Examiner et analyser les faits recueillis afin de déterminer les causes immédiates et fondamentales de l'accident
- Rédiger le rapport d'enquête (*formulaire #-----*) incluant les mesures correctives et préventives
- Assurer le suivi

d. Rédaction et cheminement du rapport d'enquête

Le rapport doit présenter les résultats de la démarche. Toutes les informations permettant de comprendre comment et pourquoi l'accident a eu lieu doivent s'y retrouver. Les renseignements suivants doivent être inclus :

- La description des circonstances et des conséquences de l'accident
- La description des causes immédiates et fondamentales
- Les mesures correctives et préventives recommandées
- Les échéanciers et les responsables

Le rapport est rédigé par la personne responsable de l'enquête et l'analyse en utilisant le formulaire prévu à cette fin. Il doit être transmis, au plus tard, 48 heures après l'événement :

- _____ (*ex : directeur du service, CSS, etc.*)
- _____
- _____

e. Application des mesures correctives et préventives

Le supérieur immédiat (*ou autre personne*) est chargé d'assurer le suivi de la mise en œuvre des mesures correctives et préventives.

Le Comité de santé et de sécurité (s'il y a lieu) est informé de l'état d'avancement de l'application des mesures correctives et préventives.

f. Mise à jour de la procédure

Cette procédure de déclaration, d'enquête et d'analyse des accidents de travail est entrée en vigueur le AAAA/MM/JJ

Elle sera révisée le AAAA/MM/JJ

Par _____

Une démarche méthodique d'enquête et d'analyse des accidents vous permettra d'identifier, de corriger et d'éviter la réapparition des problèmes liés à la SST dans votre milieu de travail. Son succès repose sur la participation et la collaboration de tous afin de s'assurer que l'enquête et l'analyse des accidents auront un impact positif sur la santé et la sécurité dans votre entreprise. ■



Un permis de transport est toujours nécessaire... **mais il existe des exceptions**

BENOIT GROLEAU, Cain Lamarre

Le principe général mis en place par le Règlement sur le transport par autobus veut qu'un permis de transport soit nécessaire pour effectuer du transport rémunéré de personnes par autobus.

Toutefois, ledit règlement comporte un certain nombre d'exceptions. Nous en aborderons quelques-unes dans le présent texte.

Les principales exceptions :

Ces exceptions touchent de nombreux types de permis et reposent sur des bases rationnelles différentes.

Afin de voir, de façon logique, ces principales exceptions, celles-ci seront regroupées par types de permis.

Comme toutes les exceptions, celles-ci s'interprètent restrictivement, de sorte qu'il est essentiel que tous les éléments prévus soient rencontrés, à défaut de quoi, l'exception ne trouvera pas d'application.

Par ailleurs, l'article 8 du Règlement sur le transport par autobus prévoit, afin que les personnes exemptées de l'obligation d'être titulaire d'un permis puisse bénéficier de ces exceptions, que le conducteur soit en possession, pendant le mouvement de transport, d'une copie ou d'une attestation du contrat de transport.

Transport urbain et interurbain

Un service de transport urbain ou interurbain, effectué par une entreprise privée, mais en vertu d'un contrat intervenu entre cette entreprise et une société de transport en commun, le Réseau de transport métropolitain, une régie intermunicipale, une municipalité ou un regroupement de municipalités, ne nécessite pas la détention d'un permis.¹

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

Cet article se lit comme suit :

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

- 1 un transport de personnes handicapées effectué :**
 - a) en vertu d'une entente conclue entre une municipalité et un organisme sans but lucratif qui assure l'organisation d'un service spécial de transport pour les personnes handicapées conformément à l'article 48.39 de la Loi sur les transports (chapitre T-12);**
 - b) en vertu d'un contrat octroyé par une société de transport en commun instituée par la Loi sur les sociétés de transport en commun (chapitre S-30.01), le Réseau de**

¹ Article 3, paragraphe 4 du Règlement sur le transport par autobus

BIENVENUE QUÉBEC

BOURSE TOURISTIQUE À NE PAS MANQUER!

Centre des congrès • Québec

28·29·30 octobre

www.bienvenueqc.ca

québec cité
l'accent
d'Amérique

© Francis Fontaine

transport métropolitain, une régie intermunicipale, une municipalité ou un regroupement de municipalités;»

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

Transport touristique

L'article 6 du Règlement sur le transport par autobus prévoit une exception spécifique à l'obligation d'être titulaire d'un permis de transport touristique dans certaines circonstances.

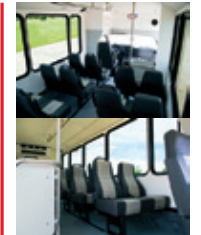
Cet article se lit comme suit :

«**6.** Un transporteur qui effectue un transport touristique est exempté de l'obligation d'être titulaire d'un permis pour les services de transport touristique qu'il fournit s'il remplit les conditions suivantes:

- 1 le transport touristique est effectué à l'occasion d'un voyage nolisé;
- 2 le point de départ du voyage nolisé est situé à 50 km ou plus du lieu ou de l'établissement visité;
- 3 seules les personnes constituant le groupe du voyage nolisé bénéficient de ce transport touristique. ►

² Article 80 de la Loi sur les sociétés de transport en commun, L.R.Q., c. S-30.1; Article 48.32 de la Loi sur les transports, L.R.Q., c. T-12; Article 33.1 de la Loi sur le Réseau de transport métropolitain, L.R.Q. c. %25.01

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.

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.

Voici un choix judicieux pour vous !

Informez-vous dès maintenant !



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

Le titulaire d'un permis d'agent de voyages délivré en vertu de l'article 11 de la Loi sur les agents de voyages (chapitre A-10) qui obtient un permis de transport nolisé par minibus de catégorie 6 conformément au deuxième alinéa de l'article 12 est exempté de remplir la condition prévue au paragraphe 2 du premier alinéa. »

Ainsi, cette exception vise à permettre à un groupe de visiter des attraits touristiques dans le cadre d'un mouvement de transport nolisé, sans avoir à descendre de l'autobus pour monter dans l'autobus du transporteur détenant le permis de transport touristique requis pour visiter ces attraits touristiques.

Cette exception est certainement logique d'un point de vue commercial. Cette exception, en exigeant que le point de départ du mouvement de transport nolisé soit situé minimalement à 50 kilomètres de l'endroit visité, procure également une protection au titulaire de permis de transport touristique contre une concurrence déloyale des titulaires de permis de transport nolisé.

Le transport des élèves

Cette exception est bien connue des transporteurs scolaires.

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

Cette disposition se lit comme suit :

«Article 3, paragraphe 3

tout transport d'élèves organisé pour l'entrée et la sortie quotidienne des classes ou, le midi, pour permettre aux élèves d'aller dîner à domicile et effectué pour une commission scolaire qui exerce les fonctions et pouvoirs

reliés au transport des élèves et prévus aux articles 291 à 299 de la Loi sur l'instruction publique (chapitre I-13.3) ou aux articles 431 à 431.8 de la Loi sur l'instruction publique pour les autochtones Cris, Inuit et Naskapis (chapitre I-14), pour un établissement d'enseignement privé autorisé à organiser le transport d'élèves en vertu du deuxième alinéa de l'article 62 de la Loi sur l'enseignement privé »

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

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

Toutefois, un service de transport des élèves qui serait effectué pour le compte d'une commission scolaire ou d'un établissement d'enseignement privé qui ne serait pas autorisé à organiser le transport des élèves par le ministère de l'Éducation, des Loisirs et des Sports obligerait le transporteur à détenir un permis pour le transport des élèves.³

C'est également le cas d'un service de transport des élèves qui ne viserait qu'un transport le dimanche soir et le vendredi soir, par exemple, puisque ce genre de service ne remplit pas le critère d'entrée et de sortie quotidiennes des classes prévu au paragraphe 3 de l'article 3 du Règlement sur le transport par autobus.⁴



³ Voir, à titre d'exemple, Autobus Idéal inc. c. Zalman Lauferman, MPVC10-00144

⁴ Voir, à titre d'exemple, Les Autobus Rigaud inc., QPVC93-00011

**TOUJOURS
PRÈS DE VOUS!**

PARTOUT AU QUÉBEC.

SANS FRAIS

1-833-475-3425



REGROUPEMENT AUTONOME D'AVOCATS

**VOUS ÊTES IMPLIQUÉS DANS LE DOMAINE ET VOUS
AVEZ À CŒUR VOTRE DOSSIER DE TRANSPORTEUR?**

Nous pouvons vous aider!

Gestion de votre dossier, de vos politiques et du respect de
vos obligations (Loi 430) / Gestion des contraventions
(arrêt, lumière, vitesse, poids, etc.)

BUR : 514-LEGALIS | URGENCE : 514.713.1072

Soyez prêt pour la rentrée scolaire

**Commandez dès maintenant votre véhicule
adapté pour vos transports spécialisés**

- Rampe assistée pivotante vers l'intérieur
- Plancher en acier inoxydable
- 56" ouverture portes
- Peut accueillir 2 fauteuils et 3 passagers
- Option: 1 fauteuil et 4 passagers



Contactez-nous!

1.800.668.8705

savaria.com

4350 Autoroute-13 Laval Québec

 **savaria**_{MD}



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

Pour effectuer le transport des élèves, le transporteur doit utiliser des véhicules rencontrant les caractéristiques que l'on retrouve au Règlement sur les véhicules routiers affectés au transport des élèves⁵. Dans le langage vernaculaire, ces véhicules sont identifiés comme étant des véhicules «jaune de chrome», avec feux rouges intermittents et d'un panneau d'arrêt escamotable.

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

Transport nolisé

Dans la même logique, il n'est pas nécessaire de détenir un permis de transport nolisé pour transporter des élèves lors d'activités sportives, éducatives ou culturelles, et ce, lorsque le contrat de transport intervient avec une commission scolaire ou un établissement en enseignement privé autorisé par le ministère de l'Éducation, des Loisirs et des Sports à organiser le transport des élèves, à la condition toutefois qu'une copie du contrat attestant de ces services soit en possession du conducteur pendant le mouvement de transport.

Il est important de noter que cette exception permet le transport avec des autobus scolaires bien sûr, mais aussi avec toute autre catégorie d'autobus, lesquelles seront définies plus particulièrement à la section IV du présent chapitre.⁶

Par ailleurs, l'article du Règlement sur le transport par autobus permet, dans certaines circonstances, au transporteur scolaire d'effectuer du transport nolisé pour le public en général.

Pour saisir les paramètres de cette exception, il convient ici de reproduire le texte pertinent :

«5. Un transporteur scolaire qui effectue un transport nolisé est exempté de l'obligation d'être titulaire d'un permis pour les services de transport nolisé qu'il fournit s'il remplit les conditions suivantes :

- 1 il est lié par contrat de transport scolaire conclu avec une commission scolaire ou un établissement d'enseignement privé dans l'exercice des pouvoirs qui leur sont conférés par les articles mentionnés au paragraphe 3 de l'article 3;
- 2 le point de départ du voyage nolisé est situé sur l'un des territoires suivants :
 - a) celui de la commission régionale ou de la commission scolaire avec laquelle le transporteur est lié par contrat de transport d'élèves;
 - b) celui de la commission régionale ou de la commission scolaire où est situé l'établissement d'enseignement privé avec lequel ce transporteur est lié par contrat de transport d'élèves;
- 3° (paragraphe abrogé);
- 4 le voyage est effectué au moyen d'un autobus d'écoliers ou d'un véhicule d'écoliers de type minibus visé au Règlement sur les véhicules routiers affectés au transport des élèves (chapitre T-12, r. 17);
- 5 le prix est établi par voyage sans tenir compte du nombre de passagers;
- 6 il conclut avant le voyage avec son client un contrat qui contient les renseignements prévus aux paragraphes 1 et 3 à 9 de l'article 52 et lui en remet une copie. ►

⁵ R.R.Q., c. T-12, R. 17

⁶ Procureur général du Québec c. Alma Autobus et Taxi inc., 155-61-000047-039, jugement du 26 novembre 2003.

Le transporteur scolaire dont le contrat de transport scolaire se termine au cours du mois de mai, juin, juillet ou août bénéficie de l'exemption de permis jusqu'au 1^{er} septembre suivant. »

Les conditions prévues au paragraphe 5 sont cumulatives. Ainsi, si l'une d'entre elles n'est pas rencontrée, le transporteur doit être titulaire d'un permis de transport nolisé pour effectuer le mouvement de transport en question.

Contrairement à l'exception du paragraphe 3.1 de l'article 3, cette exception ne permet l'utilisation que d'autobus scolaires.

Ces deux exceptions visent essentiellement à permettre au transporteur scolaire de maximiser l'utilisation de leur flotte de véhicules.

La sous-location d'autobus avec conducteur

Il est possible pour un titulaire de permis à court de ressources humaines ou matérielles pour effectuer un mouvement de transport, de louer un autobus et un conducteur d'un autre transporteur, et ce, même si cet autre transporteur n'est pas lui-même titulaire du permis requis pour effectuer le mouvement de transport en question.

Toutefois, pour que cette façon de faire soit acceptée, il faut respecter qu'un certain nombre de paramètres soient rencontrés :

- le transporteur qui n'a pas les ressources humaines et matérielles suffisantes doit être titulaire du permis requis pour offrir ce service;
- c'est le transporteur qui n'a pas les ressources humaines et matérielles suffisantes qui doit facturer le requérant de service;
- le conducteur doit avoir en sa possession, pendant le mouvement de transport, une copie du contrat de location de l'autobus avec conducteur intervenu entre les deux transporteurs.

Arrivez en sécurité et à l'heure.

Onspot fournit une traction supplémentaire au départ 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.



Member of VBG Group

www.onspot.com

Il est important de comprendre que la possibilité de procéder à la location d'un autobus avec conducteur vise à palier un manque de ressources humaines ou matérielles ponctuel. En ce sens, il ne saurait être question de requérir à cette façon de procéder de façon systématique ou encore pour louer son permis de transport.

Conclusion :

Tel qu'indiqué, ce ne sont ici que certaines exceptions prévues au Règlement sur le transport par autobus.

Pour chacune de ces exceptions, chacun des critères prévus doivent être rencontré, sans quoi un permis sera requis.

Un évaluation rigoureuse est donc nécessaire pour déterminer si l'on bénéficie de ces exceptions si on ne veut pas être placé dans une situation de se voir émettre un constat d'infraction pour avoir effectué du transport sans permis. ■



Spécial transport nolisé

CHRISTINE DESLAURIERS, Conseillère juridique, Fédération des transporteurs par autobus

Redevance fédérale sur les combustibles :

Le 26 mars dernier, la Fédération des transporteurs par autobus (« FTA ») vous informait qu'à partir du 1^{er} avril 2019, tous les transporteurs désignés par la loi se déplaçant dans les provinces du Manitoba, du Nouveau-Brunswick, de la Saskatchewan et de l'Ontario devaient désormais s'inscrire auprès de l'Agence du revenu du Canada (« ARC »). En ce qui concerne le Nunavut et le Yukon, le délai était le 1^{er} juillet 2019. Cette obligation découle de la *Loi sur la tarification de la pollution causée par les gaz à effet de serre* qui a reçu la sanction royale le 21 juin 2018.

En effet, une personne est tenue d'être inscrite à titre de transporteur routier relativement à un type de combustible qui est du combustible moteur admissible (essence, mazout léger (diesel), gaz naturel ou propane) si elle utilise du combustible de ce type dans un véhicule commercial désigné dans une province assujettie.

En vertu de la loi, le véhicule commercial visé est celui qui possède l'une des caractéristiques suivantes :

1. Deux essieux et un poids brut supérieur à 11 797 kg (lorsque vide);
2. Au moins trois essieux, peu importe le poids;
3. Un poids brut supérieur à 11 797 kg lorsqu'il est utilisé avec une remorque.

Un transporteur routier inscrit paiera en général la redevance sur les combustibles à la pompe. Le transporteur devra déclarer et payer la redevance sur les combustibles pour le combustible utilisé dans une province assujettie ou encore demandera un

remboursement pour le combustible acheté dans une province assujettie, mais utilisé à l'extérieur de cette province.

Si la quantité de combustible nette du transporteur routier inscrit est positive, ce dernier aurait donc l'obligation de déclarer la redevance sur les combustibles dans sa déclaration trimestrielle et ainsi la payer à l'ARC.

La redevance nette doit être déclarée à l'ARC trimestriellement, même lorsque le montant correspond à 0.

La FTA désire vous rappeler que cette obligation ne s'applique pas aux transporteurs faisant du transport intraprovincial (qui ne sortent pas de la province du Québec). Ainsi, la majorité des transporteurs scolaires ne sont donc pas soumis à cette nouvelle mesure, de par le poids des véhicules utilisés et de la nature intraprovinciale de leurs activités de transport scolaire.

Pour toute question supplémentaire, nous vous invitons à communiquer avec l'ARC au numéro sans frais : 1-866-330-3304 ou à l'adresse suivante : fuelcharge@cra-arc.gc.ca

L'ARC offre d'organiser un webinaire aux membres de la FTA assujettis à la redevance sur le carburant afin de répondre à tout questionnement. Si vous avez un intérêt à suivre cette formation, nous vous invitons à communiquer avec la Direction des services juridiques au juridique@federationautobus.com



Ceintures de sécurité obligatoires dans les autocars



En juin 2018, le *Règlement modifiant le Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles* était publié à la Partie II de la Gazette officielle du Canada, édictant que tous les autocars neufs de grande et moyenne taille circulant au Canada devront être munis de ceintures de sécurité d'ici septembre 2020.

Le paragraphe 208 de la partie III de l'annexe IV édicte ce qui suit :

- (5) Les autobus, à l'exception des autobus scolaires, des autobus urbains, des autobus munis de sièges de périmètre et des autobus pénitentiaires, doivent être munis :
 - a) aux places désignées, à l'exception de celles visées aux alinéas b) à d), d'une ceinture de sécurité manuelle de type 2 qui :
 - (i) comporte une ceinture-baudrier qui ne peut se détacher de la ceinture sous-abdominale;
 - (ii) est réglable au moyen d'un rétracteur à blocage d'urgence;
 - (iii) ne peut se détacher d'aucun point d'ancrage;
- [...]

Transports Canada affirme que cette modification réglementaire permettra d'harmoniser les normes canadiennes à celles en vigueur aux États-Unis.

Selon Transports Canada, entre 25 et 75 % des autobus en fonction au pays sont déjà équipés de ceintures de sécurité. Cependant, bien que plusieurs autocars soient munis de ceintures de sécurité, c'est encore une minorité de passagers qui ont le réflexe de s'attacher à bord des autocars. C'est d'ailleurs ce qui est ressorti du rapport du coroner dans la tragédie d'Humboldt en Saskatchewan. Il y a donc une grande campagne d'éducation à entreprendre auprès des passagers sur le sujet.

Qu'en est-il de la responsabilité du conducteur face à un passager qui ne s'attache pas? Lorsqu'un véhicule (incluant un autobus) est muni de ceintures de sécurité, il est de la responsabilité du passager de s'attacher. Cette règle s'applique également aux passagers de moins de 16 ans lorsqu'ils prennent place à bord d'un autocar muni de ceintures de sécurité.

À cet effet, le *Code de la sécurité routière* prévoit :

396. Toute personne, sauf un enfant visé à l'article 397, doit porter correctement la ceinture de sécurité dont est équipé le siège qu'elle occupe dans un véhicule routier en mouvement. (...)

401. Nul ne peut conduire un véhicule routier dans lequel a pris place un passager de moins de 16 ans qui ne satisfait pas aux obligations que lui impose la présente section.

Le premier alinéa ne s'applique pas au conducteur d'un taxi, d'un autobus ou d'un minibus dans l'exercice de ses fonctions. Néanmoins, le passager adulte qui accompagne dans un taxi un passager de moins de 16 ans doit s'assurer que le transport de ce dernier s'effectue dans les conditions prévues dans la présente section.

Par conséquent, le conducteur d'un autocar n'est pas responsable advenant qu'un enfant de 14 ans ne soit pas attaché à bord de son véhicule.

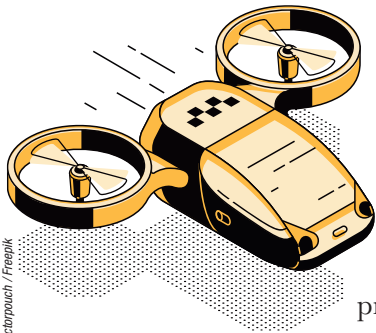
Ce principe exclut cependant les jeunes enfants ou les bébés qui doivent être assis dans un banc approprié à leur taille et leur poids. Dans ce cas précisément, c'est l'accompagnateur de l'enfant qui est responsable.

Des modifications importantes ont récemment été apportées au *Code de la sécurité routière*. De celles-ci, notons celle de l'article 397 concernant le siège d'appoint pour enfant. À cet effet, depuis le 18 avril de cette année, les enfants doivent être installés dans un banc d'auto adapté à leur poids et à leur taille jusqu'à ce qu'ils atteignent l'âge de 9 ans ou jusqu'à ce qu'ils mesurent 145 cm. ■



Les voitures semi-autonomes ou autonomes

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



© Designed by vectorpouch / Freepik

La Presse.ca publiait le 16 décembre dernier en grand titre «Des voitures volantes dans le ciel dès 2023». Est-ce qu'on peut prendre le temps d'appivoiser

les voitures autonomes ou semi-autonomes? De toute façon, les contrôleurs aériens ne sont pas prêts pour ça (Ha! Ha!). Cependant, la présence importante des véhicules semi-autonomes m'incite à penser que les véhicules autonomes seront présents en grand nombre d'ici peu.

On compte 6 niveaux d'automatisation, en incluant le niveau 0 où il n'y a aucune automatisation.

Au niveau 1 «Aide à la conduite» le conducteur humain est aidé soit par un système de direction ou un système d'accélération/décélération; au niveau 2 «Automatisation partielle» le conducteur humain est aidé à la fois par un système de direction et un système d'accélération/décélération; au niveau 3 «Automatisation conditionnelle» l'exécution par un système de conduite automatisée de toutes les tâches de conduite dynamique d'un véhicule, en supposant que le conducteur humain réagira de façon appropriée à une demande d'intervention; au niveau 4 «Automatisation élevée» l'exécution par un système de conduite automatisée de toutes les tâches de conduite dynamique d'un véhicule, même

si un conducteur humain ne réagit pas de façon appropriée à une demande d'intervention; au niveau 5 «Automatisation complète» l'exécution en tout temps par un système de conduite automatisée de toutes les tâches de conduite dynamique d'un véhicule pouvant être gérées par un conducteur humain.

En ce qui concerne le niveau 0, aucune automatisation, rien à ajouter. Nous connaissons également assez bien les trois (3) niveaux suivants, puisque ces véhicules circulent actuellement sur les routes d'ici et d'ailleurs avec plus ou moins d'automatisation et d'assistance à la conduite. Le conducteur demeure responsable des manœuvres du véhicule. Toutefois, plus le niveau d'assistance est élevé, plus le conducteur accorde de contrôle à la technologie et moins il accorde de l'attention à la route, plus le risque de distraction est élevé. Lorsque survient un sinistre sur des véhicules ayant une technologie avancée d'automatisation, les coûts de réparation deviennent exorbitants. Qui dit coût de réparation élevé, dit augmentation de prime d'assurance.

Pour les véhicules de niveau 4 et 5, il y a encore plusieurs aspects à considérer. Le Bureau d'assurance du Canada (BAC) et le Groupement des assureurs automobiles (GAA) se penchent actuellement sur le dossier. ►

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



CAIN LAMARRE

PRÈS POUR ALLER LOIN
CAINLAMARRE.CA

- Qui sera responsable? La négligence du conducteur ou le dysfonctionnement de la technologie automatisée?
- Qui sera responsable en cas de cyberattaque?
- Est-ce qu'il y aura deux produits d'assurance automobile, un pour les véhicules autonomes et un autre pour les véhicules «standards»?
- Est-ce que les primes d'assurance vont diminuer en raison du fait qu'il devrait y avoir moins d'accidents ou augmenter en raison de l'augmentation des coûts de réparation de ces véhicules? On constate déjà que la réparation des véhicules devient plus coûteuse et que les primes d'assurance augmentent.
- La confidentialité des données personnelles contenues dans les ordinateurs de bord est un problème majeur.

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**

Bon nombre de questions à répondre encore, avant de voir ces véhicules régulièrement sur nos routes, mais il ne faut pas se leurrer, on va les voir arriver et il y aura longtemps cohabitation entre les divers types de véhicules. ■



Fondation des transporteurs par autobus **Bilan année scolaire 2018-2019**

Depuis sa création, la Fondation des transporteurs par autobus a remis 512 410 \$ à 494 écoles du Québec, réparties dans 66 commissions scolaires, totalisant 678 projets culturels, académiques ou sportifs.

Pour l'année scolaire 2018-2019, les administrateurs de la Fondation ont accepté 90 demandes d'aide financière provenant d'écoles moins bien nanties.

L'objectif de la Fondation est de répondre à un maximum de demandes, mais le nombre de ne cesse d'augmenter chaque année. La permanence doit donc innover pour trouver des activités de collectes de fonds originales, comme le souper-bénéfice qui s'est tenu le 23 février dernier au Bonne Entente de Québec, avec pour thème «Le Cirque à l'honneur!».

Grâce à la générosité de tous, cette collecte de fonds annuelle a permis à la Fondation, d'amasser la somme totale de 23 448 \$.

La Fondation tient à remercier les commanditaires associés à cette soirée mémorable soit Intact assurance, ETL Électronique, Astus ainsi que tous les fournisseurs, les donateurs, les transporteurs présents ou ceux qui ont contribué au succès de cette collecte de fonds par un don sans être présents à la soirée, sans oublier tous les ministères et députés qui ont contribué.

Merci à nos généreux donateurs! ►



Liste des projets acceptés :

Commission scolaire

École

OCTOBRE 2018

Affluents	Longpré
Beauce-Etchemin	Polyvalente des Abénaquis
Chemin-du-Roy	des Bâtisseurs
Chic-Chocs	Sec. Gabriel-Le Courtois
Draveurs	Polyvalente Le Carrefour
Fleuve-et-des-Lacs	Secondaire Vallée-des-Lacs
Laurentides	Mgr-Bazinet #2
	La Relève
Montréal	Saint-Justin
Portages-de-l'Outaouais	Saint-Paul
Riveraine	Arc-en-Ciel
Samares	des Mésanges, Pav. Christ-Roi
	Secondaire Bermon
	Secondaire des Chutes #2
	Secondaire de l'Érablière

NOVEMBRE 2018

Appalaches	Ste-Luce #2
Harricana	Berry
Laurentides	Fleur-des-Neiges #2
Laval	Secondaire Mont-de-la-Salle
New Frontiers	Gault Institute
Pays-des-Bleuets	Bon-Pasteur
Pierre-Neveu	St-Eugène
Pointe-de-l'Île	Sainte-Gertrude
	Marc-Laflamme/Le Prélude
	Montmartre
Premières-Seigneuries	Beausoleil et du Parc - bâtiment du Parc
Samares	Intégrée St-Pierre, Marie-Charlotte
Vallée-des-Tisserands	St-Eugène, Valleyfield
Western Québec	Maniwaki Woodland

DÉCEMBRE 2018

Cœur-des-Vallées	Secondaire Sainte-Famille/ Aux Trois-Chemins
du Fer	Gamache
Montréal	Barthélemy-Vimont
des Phares	Lavoie
Pointe-de-l'Île	Chénier
Portages-de-l'Outaouais	du Lac-des-Fées #2
Région-de-Sherbrooke	Quatre-Vents
Saint-Hyacinthe	Lafontaine
	Lafontaine #2
Sir-Wilfrid-Laurier	Joliette Elementary
Sommets	La Tournelle
Vallée-des-Tisserands	Élisabeth-Monette
	Sainte-Agnès
	Secondaire Arthur-Pigeon

JANVIER 2019

Beauce-Etchemin	Saint-Louis
Bois-Francis	de la Croisée
Cœur-des-Vallées	de la Montagne
Grandes-Seigneuries	Sainte-Clotilde
Hauts-Bois-de-l'Outaouais	Poupore
Kamouraska-Rivière-du-Loup	Saint-Bruno
Laval	Léon-Guibault, Pavillon 1
Montréal	St-Anselme
Pierre-Neveu	St-Eugène
Premières-Seigneuries	Secondaire La Courvillose
Sir-Wilfrid-Laurier	John-F.-Kennedy
	Sec. Ste-Agathe-des-Monts

FÉVRIER/MARS 2019

Capitale	de la Grande-Hermine
Draveurs	Polyvalente Le Carrefour
Laurentides	le Carrefour
Montréal	Montcalm #2
Pierre-Neveu	de l'Amitié
Région de Sherbrooke	des Avenues
Rouyn-Noranda	Notre-Dame-de-Protection
Saint-Hyacinthe	des Passereaux
Samares	Bernèche
Sommets	du Val-de-Grâce
Vallée-des-Tisserands	Notre-Dame-du-St-Esprit & La Traversée
	Sacré-Cœur #2

AVRIL 2019

de la Capitale	Sacré-Cœur
Chemin-du-Roy	Saint-Léon
du Fleuve-et-des-Lacs	Gérard-Collin #1
	Secondaire de Cabano #1
	Secondaire de Cabano #2
	secondaire de Trois-Pistoles
des Hautes-Rivières	Saint-Michel
Kamouraska-Rivière-du-Loup	Sainte-Hélène
Montréal	Saint-Noël-Chabanel, Pav. Bâtisseurs
	Saint-Jean-de-Matha
des Monts-et-Marées	Polyvalente de Matane
des Navigateurs	Charles-Rodrigue
New Frontiers	Franklin
du Pays-des-Bleuets	Les Prés Verts
des Phares	Secondaire Paul-Hubert
de la Région-de-Sherbrooke	Desjardins
des Sommets	Deux-Soleils
	St-Jean-Bosco
Sorel-Tracy	Sec. Bernard-Gariepy #2
Vallée-des-Tisserands	St-Jean
Western Québec	Dr. Wilbert Keon #1
	Dr. Wilbert Keon #2
Privé	École Lucien-Guilbault



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®**