

# M'as-tu vu?

Les enfants au cœur de la campagne



Le légendaire C2 100 % électrique

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

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



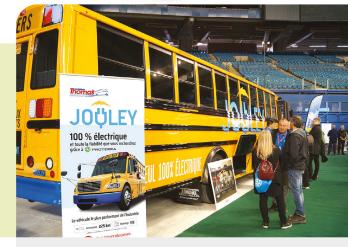


# Nous y étions!

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



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



VRAI VÉHICULE 100 % ÉLECTRIQUE n'utilisant aucun

carburant - diesel



#### Chez Autobus Thomas, on vous accompagne

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

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



Sortie 175, Autoroute 20 2275, Canadien Drummondville (Québec) J2C 7V9 Tél.: 819 474-2700 Sans frais: 1800 567-0971

info@autobusthomas.com





Mot du président du conseil d'administration

## STÉPHANE LEFEBVRE



## « 2024, une année de transition »

En 2024, la Fédération continuera d'agir et d'être votre voix auprès des décideurs gouvernementaux et politiques. Il est donc impératif que nous restions attentifs aux différents enjeux qui touchent notre secteur d'activité.

L'équipe de la Fédération au bureau de Québec a vu s'ajouter de nouvelles ressources et, au cours des prochains mois après mois, vous devriez en entendre parler davantage. Notre industrie évolue et notre équipe souhaite faire évoluer son offre de services tout autant.

Les membres du conseil d'administration sont très impliqués dans les démarches entreprises par la FTA, en participant aux différents comités de travail et aux rencontres avec nos partenaires gouvernementaux.

Au point de vue économique, l'actualité nous rattrape au même titre que les autres secteurs d'activité notamment les taux d'intérêt, l'inflation et la pénurie de main-d'œuvre.

Pour la FTA s'ajoute une autre difficulté, la transition énergétique qui nous est imposée par le gouvernement du Québec avec l'obligation d'achat d'autobus ou minibus scolaires électriques.

Vous savez que depuis déjà plusieurs années, nous appuyons la transition, mais nous devons continuer à sensibiliser le gouvernement à augmenter ses efforts d'aide fournie à nos membres. D'ailleurs, le programme d'électrification du transport scolaire (PETS) du gouvernement du Québec

vient à échéance en avril prochain. Il est important que le gouvernement reconduise ce programme, voire le bonifie, afin que l'on puisse faire face aux coûts d'acquisition qui augmentent et aux enjeux opérationnels que cette nouvelle technologie nous impose.

La Fédération tente de tout mettre en œuvre pour outiller ses membres transporteurs afin qu'ils puissent passer au travers de cette transition.

Notre solidarité demeure notre principale force et nous devons nous donner les moyens de la consolider.

Je vous invite à participer au prochain conseil provincial. Ces conseils provinciaux vous sont offerts comme une opportunité pour échanger et apprendre de nos diverses expériences et ainsi influencer l'orientation de nos décisions et nos actions







**LUC LAFRANCE** Président-directeur général

## **Enjeux et priorités 2024** Les orientations de la FTA

En ce début d'année, plutôt que de vous présenter un texte en continu, je crois qu'il est plus opportun de faire un tour d'horizon des principaux enjeux et priorités de la FTA en 2024. Comme vous le constaterez, ces priorités se veulent une continuité des travaux déjà enclenchés depuis plusieurs mois et pour lesquels, la FTA et ses représentants travaillent sans relâche.

Voici donc les principaux défis qui concernent essentiellement le volet politique de 2024.

#### Secteur du transport nolisé-touristique

- Encourager et faciliter la communication entre nos membres œuvrant en tourisme et l'Association des réceptifs et forfaitistes (ARF).
- Appuyer les membres dans leurs démarches pour obtenir des accès privilégiés aux principaux aéroports du Québec et sensibiliser les grandes villes à une meilleure collaboration pour l'attribution d'aires d'attentes réservées aux véhicules autocaristes.
- Collaborer avec l'Alliance touristique à sa volonté d'obtenir des données sur les retombées économiques du Québec provenant des divers «Salons touristiques» dont Bienvenue Québec en 2024.

#### Secteur du transport urbain, interurbain et collectif

- Représenter les intérêts des membres dans le cadre du renouvellement du programme PADTC du ministère des Transports et de la Mobilité durable.
- Mettre en avant son rôle et ses responsabilités auprès de la Commission des transports.

- Créer un comité de travail avec le ministère des Transports.
- Rencontrer les représentants d'EXO (transport métropolitain à Montréal).
- Participer à la réflexion sur le transport collectif régional et le transport adapté.

#### Secteur du transport scolaire

- Participer activement au renouvellement du programme d'aide pour l'achat d'autobus électriques (PETS) et suivre les mesures de financement mises en place par le gouvernement.
- Participer au comité de concertation regroupant le ministère de l'Éducation, le Conseil du trésor, le ministère des Transports et la Fédération des centres de services scolaires.
- Animer un comité de travail sur les enjeux opérationnels en matière d'électrification.
- Assurer un suivi sur le financement du transport scolaire et les mesures mises en place par le gouvernement.
- Mettre à jour les études portant sur l'électrification du transport scolaire.

Par ailleurs, l'industrie du transport se transforme tout comme l'ensemble des industries. L'environnement sociopolitique fait partie de l'équation et impacte nos façons de faire. Pour ces raisons, la FTA entame une profonde réflexion stratégique avec l'arrivée de sa nouvelle directrice générale adjointe, Chantale Dugas. Les membres et les administrateurs seront sollicités au cours de la prochaine année pour se joindre à cette réflexion stratégique.

## La Fédération vous accompagne

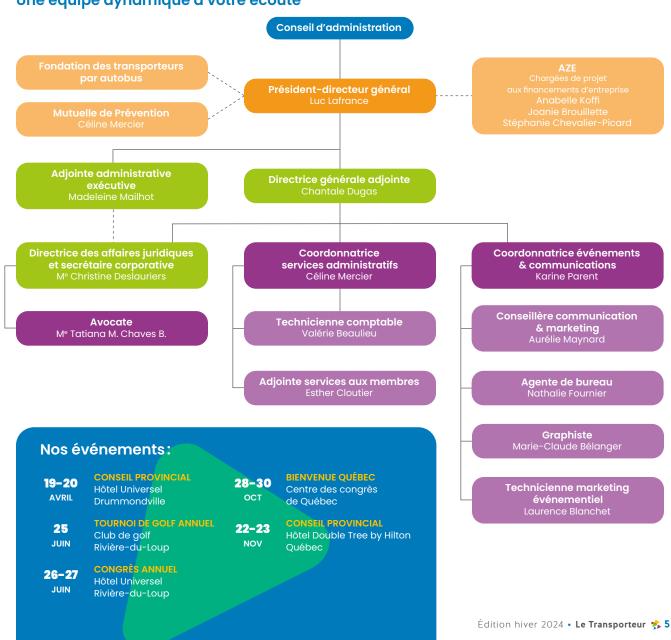


#### Des services adaptés à vos besoins

La Fédération des transporteurs par autobus vous accompagne au quotidien par son offre d'affaires juridiques, d'accompagnement en gestion de relations de travail, d'opportunités de formation et d'événements de réseautage en plus de vous représenter auprès du gouvernement.

- Représentations gouvernementales
- Veille réglementaire et stratégique
- Événements de réseautage
- Publications sur l'actualité de l'industrie
- Achats de services et produits groupés
- Programme d'assurance collective
- Programme de garantie d'exécution des contrats de transport scolaire
- Accompagnement pour le financement des autobus électriques

#### Une équipe dynamique à votre écoute





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

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

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



POUR PLUS D'INFORMATION, CONTACTEZ-NOUS :

1 866 411-9114 ou 450 588-5453

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

leedstransit.com







#### M° CHRISTINE DESLAURIERS

Directrice des affaires juridiques et secrétaire corporative

## L'immatriculation d'autobus thermiques

#### Point sur la situation

Tout le monde s'entend pour dire que l'électrification des autobus scolaires au Québec est un virage important pour l'environnement. Malgré l'ouverture des transporteurs scolaires en la matière, ce sujet demeure encore un enjeu majeur pour notre industrie et crée encore certaines inquiétudes légitimes.

De ce fait, depuis quelque temps, nous constatons une recrudescence de questions en lien avec l'immatriculation des autobus thermiques neufs ou usagés achetés au Québec ou dans une autre province. Le présent article se veut donc un rappel de la règlementation en vigueur.

Le 24 avril 2021, le gouvernement provincial publiait, dans la Gazette officielle du Québec, le projet de règlement intitulé *Règlement modifiant le Règlement sur les véhicules routiers affectés au transport des élèves.*<sup>1</sup>

De manière générale, ce projet a mis la table pour une électrification provinciale du transport scolaire, et ce, en introduisant de nouvelles obligations quant à la nature des véhicules pouvant être utilisés par les transporteurs scolaires dans le cadre de leurs activités.

Ce projet de règlement a finalement été édicté à la Gazette officielle du Québec et est entré en vigueur le 31 octobre 2021.

Le Règlement sur les véhicules routiers affectés au transport des élèves<sup>2</sup> (« Règlement T-élèves ») prévoit ce qui suit:

- **6.1.** Doit être entièrement mû par l'électricité, <u>l'autobus d'écoliers</u><sup>3</sup> utilisé pour effectuer:
- 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 un centre de services 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), pour une commission scolaire qui exerce les fonctions et pouvoirs reliés au transport des élèves et prévus aux articles 431 à 431.8 de la Loi sur l'instruction publique pour les autochtones cris, inuit et naskapis (chapitre I-14) ou 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 (chapitre E-9.1);
- 2° tout autre transport d'élèves pour des activités éducatives, sportives ou culturelles effectué pour un centre de services scolaire, pour une commission scolaire ou pour un établissement d'enseignement privé visé au paragraphe 1;
- 3° tout transport effectué par un centre de services scolaire, par une commission scolaire ou par un établissement d'enseignement privé, pour ses élèves.

<sup>1.</sup> Gazette officielle du Québec, 24 avril 2021, 153° année, n° 16B.

<sup>2.</sup> Chapitre T-12, r. 17.

<sup>3.</sup> *Ibid.*, art. 6: «On entend par «autobus d'écoliers» un autobus et un minibus d'écoliers visés à l'article 2, quelqu'en soit la masse, et on entend par «autobus de plus de 4536 kg », l'autobus d'écoliers visés à l'article 2 dont la masse totale en charge indiquée par le fabricant est supérieure à 4536 kg.»



Le premier alinéa ne s'applique **pas** à l'autobus d'écoliers dont l'année de modèle est antérieure à 2024 et qui était immatriculé au Québec le 31 octobre 2021. Il ne s'applique pas non plus à un autobus d'écoliers utilisé pour effectuer tout transport d'élèves à un endroit desservi par un réseau autonome de distribution d'électricité d'Hydro-Québec et mentionné à l'annexe II.

Par conséquent, est autorisée l'utilisation d'autobus et minibus scolaires thermiques neufs ou usagés qui auraient une année de modèle antérieure à 2024 (excluant l'année 2024), dans la mesure où ils ont été immatriculés au Québec, au plus tard le 31 octobre 2021.

Ainsi, depuis l'entrée en vigueur du nouveau Règlement T-élèves, la Société d'assurance automobile du Québec («SAAQ») nous a confirmé que, lors d'une demande d'immatriculation d'un autobus ou d'un minibus déclaré être affecté au transport des élèves, cette dernière devra notamment vérifier les éléments suivants.

- le type de carburant ou s'il est mû par l'électricité:
- l'année de fabrication :
- s'il était immatriculé au Québec le 31 octobre 2021:
- s'il est destiné à effectuer du transport d'élèves visé par l'obligation d'être mû par l'électricité.

Par exemple, un autobus thermique qui se trouve en Ontario dont l'année modèle est 2022 ne peut pas être utilisé pour faire du transport d'écoliers, car il n'a pas été immatriculé au Québec avant le 31 octobre 2021.

Par contre, un autobus thermique dont l'année modèle serait également 2022, mais qui se trouve au Québec pourra quant à lui être utilisé pour faire du transport d'écoliers, car il était immatriculé dans la province en date du 31 octobre 2021.

#### Quel est l'impact sur le dossier PEVL?

Le contrôle du respect de l'obligation d'utiliser un autobus ou un minibus entièrement mû à l'électricité pour effectuer le transport d'élèves tel que mentionné à l'article 6.1 du Règlement T-élèves. se fera sur route par les contrôleurs routiers.

Par ailleurs, la nouvelle Politique d'évaluation des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds<sup>4</sup> («Politique PEVL») entrée en vigueur en février 2023. fait mention à son Annexe 2 – table et pondération des infractions, de la liste de tous les articles pris en considération dans l'évaluation des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds, dont ceux notamment, du Règlement T-élèves.

Ces articles sont regroupés par zone de comportement de l'évaluation continue de l'exploitant et du propriétaire et en fonction de la gravité (nombre de points) qui leur est associée. On y retrouve donc dans la zone de comportement «Utilisation d'un véhicule lourd », l'article 1 du Règlement T-élèves.

Par conséquent, si en vertu de l'article 1 du Règlement T-élèves, vous n'effectuez pas le transport d'élèves au moyen d'un autobus ou un minibus d'écoliers conforme à l'article 6.1 précédemment cité, vous vous exposez à la possibilité de voir votre dossier PEVL affecté de 3 points en cas d'interception par un contrôleur routier.

#### Et qu'advient-il de la règle du 14 ans...?

Est entré en vigueur le 18 novembre 2021, le projet de règlement modifiant le Règlement sur le transport des élèves<sup>56</sup> (« RTE ») autorisant un transporteur scolaire à utiliser, jusqu'à la fin de l'année scolaire en cours, des autobus ou minibus thermiques de 14 ans, s'il remplit les conditions suivantes:

a) il produit au centre de services ou à l'établissement d'enseignement privé un certificat de vérification mécanique délivré par la SAAO ou l'un de ses mandataires:

<sup>4.</sup> Politique d'évaluation du comportement des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds (gouv.qc.ca).

<sup>5.</sup> Chapitre I-13.3, r. 12.

<sup>6.</sup> Gazette officielle du Québec, 3 novembre 2021, 153º année, nº 44, Décret 1363-2021

#### Zone de comportement «Utilisation d'un véhicule lourd»

Article	Description	Pondération PEVL	Pondération CVL
T-élèves 1	Transport d'élèves par un moyen autre que ceux prévus à l'Article 1 du Règlement sur les véhicules routiers affectés au transport des élèves.	3	S. O.

b) il démontre au centre de services ou à l'établissement d'enseignement privé qu'il a acheté, en vue du remplacement de chacun de ces autobus ou minibus, un autobus ou un minibus entièrement mû par l'électricité livrable avant la prochaine année scolaire ou que la livraison de l'autobus ou du minibus qu'il a acheté en remplacement dépend de la réception, par le vendeur, d'un autobus ou d'un minibus entièrement mû par l'électricité livrable avant la prochaine année scolaire.

Cette autorisation particulière cessait d'avoir effet le 31 octobre 20237. Bien que les autorités gouvernementales nous avaient mentionné leur volonté de reconduire ce décret à une date ultérieure. nous étions depuis, toujours dans l'attente d'une nouvelle publication à la Gazette officielle.

Ainsi, le 31 janvier dernier a finalement été publié à la Gazette officielle du Ouébec. le nouveau décret (14-2024)8 accordant une extension de délai d'utilisation d'un autobus thermique de 14 ans, sous réserve de certaines conditions, jusqu'au 30 juin 2025.

#### Comment calculer l'âge d'un véhicule?

La règle du 14 ans, tout comme celle du 12 ans, se calcule à partir de l'année de modèle du véhicule, soit celle figurant sur le certificat d'immatriculation. Cette règle s'applique uniquement dans le cas où vous auriez fait la commande d'un véhicule électrique et sous réserve des conditions énumérées précédemment.9

Ainsi, le calcul devrait se faire de la façon suivante :

ANNÉE MODÈLE DU VÉHICULE + 13 ANS = ANNÉE SCOLAIRE MAXIMALE D'UTILISATION (se terminant le 30 juin de l'année suivante)

Par exemple, pour un véhicule de l'année 2010, le calcul est le suivant: 2010 + 13 ans = année scolaire 2023 se terminant le 30 juin 2024. Ce véhicule peut donc être utilisé jusqu'à la fin de l'année scolaire en cours se terminant le 30 juin 2024, car à partir de janvier 2024 il atteindra l'âge de 14 ans. Bien entendu toujours sous réserve de respecter les conditions énumérées au RTE mentionné plus tôt. Cet autobus ne pourrait cependant pas être utilisé lors de la rentrée scolaire 2024-2025, car il aurait atteint en janvier 2025 l'âge de 15 ans.

#### **En conclusion**

Nous sommes conscients que l'électrification de la flotte d'autobus scolaires au Ouébec demeure encore cette année un enjeu d'actualité qui amène les transporteurs à naviguer au gré des décisions gouvernementales et des modifications réglementaires. Sachez donc que la Direction des affaires juridiques de la Fédération des transporteurs par autobus demeure un allier afin de vous aider à démêler tout ça! N'hésitez surtout pas à nous consulter au besoin.

<sup>7.</sup> Ibid.

<sup>8.</sup> Gazette officielle du Québec, 31 janvier 2024, 156e année, nº 5, Décret 14-

<sup>9</sup> Règlement sur le transport des élèves chapitre I-13.3, r. 12., art. 31 (2), (3) et





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



### LIONÉnergie

Solutions de recharge et consultation énergétique



#### **LIONBeat**

Solutions de télémétrie et de gestion de l'énergie pour VÉ



#### **LIONSubventions**

Monitorage, rédaction et maximisation des subventions clés en main



#### **LION**Capital Solutions

Solutions de financement sur mesure et monétisation des crédits



#### **LIONAcadémie**

Programmes de formation pour les mécaniciens, les chauffeurs et le personnel de la flotte



#### **LION** Assistance

Soutien technique et pièces

Procurez-vous vos autobus scolaires

100% électriques Lion des maintenant!

thelionelectric.com/fr 450 432-5466 | 1855 546-6706







# La campagne M'as-tu vu?

## portée par une ambassadrice de choix

La campagne de sécurité en transport scolaire s'est tenue du 29 janvier au 9 février dernier. Cette campagne provinciale vise à rappeler aux écoliers et aux usagers de la route l'importance d'adopter des comportements sécuritaires à bord et autour des autobus scolaires

Cette année, la Fédération a placé les enfants au cœur de sa campagne 2024. Nous avons travaillé conjointement avec le cabinet du ministère des Transports pour une formule numérique originale. Deux capsules vidéo ont vu le jour: une première vidéo pour annoncer le lancement de la campagne et une deuxième vidéo pour valoriser le métier de conducteurs d'autobus

Nous étions heureux de pouvoir compter sur une ambassadrice de choix en la vice-première ministre et ministre des Transports et de la Mobilité durable du Ouébec. Madame Geneviève Guilbault. pour appuyer nos messages de sensibilisation.

#### Un lancement remarqué!

La vidéo de lancement présentait une **num** conversation sous forme de questions/ réponses entre Madame Geneviève Guilbault et de jeunes enfants dans



un autobus scolaire immobilisé. De quoi était-il question? Du code de la sécurité routière ainsi que de la sécurité aux abords des écoles. Diffusée largement sur les réseaux sociaux et auprès des journalistes des grands médias, le message de la campagne M'as-tu vu? a su atteindre ces cibles avec brio.

#### Mon conducteur bienveillant

Ils sont nombreux, chaque matin, à prendre la route pour conduire nos enfants à l'école en toute sécurité et la Fédération des transporteurs par



autobus tenait à remercier ces conducteurs pour leur travail. Accompagné de notre incontournable mascotte Bubusse, un élève prénommé Arno s'est rendu chez l'un de nos membres transporteurs afin de surprendre les conducteurs présents. Beignes, cafés et certificats portant la mention «Mon conducteur bienveillant» ont été remis à tous pour leur dire merci de leurs dévouement, patience, vigilance et bienveillance.

Nous remercions grandement nos membres transporteurs pour le partage de leurs photos, mais aussi nos partenaires financiers qui ont contribué au succès de cette campagne. Car nous avons besoin de vous tous pour diffuser nos messages de sensibilisation. N'oublions pas, la sécurité, c'est l'affaire de tous!













Profitez de la gestion de 5 pistolets de recharge

sans frais pendant 1 an\*

La plateforme intelligente de gestion de la recharge de Cléo permet de réduire les coûts associés à la recharge et de simplifier le travail des opérateurs de parcs de véhicules.

Prêt à atteindre de nouveaux sommets de performance opérationnelle? Découvrez nos forfaits et expérimentez l'avenir électrique simplifié!





#### **Essentiel**

Pour les entreprises qui en sont à leurs débuts et qui souhaitent prendre en main la gestion des bornes et des opérations de recharge.



#### Pro

Pour les entreprises qui veulent aller plus loin et profiter de fonctionnalités avancées pour la gestion intelligente et dynamique de la recharge pour l'ensemble de leurs VÉ.



#### Sur mesure

Quels que soient vos besoins, nous sommes là pour créer un forfait qui s'aligne parfaitement sur vos opérations.

Initiez-vous à la recharge intelligente avec Cléo!

1855 918-1726 | cleo.eco









M° TATIANA M. CHAVES B. Avocate, Fédération des transporteurs par autobus

## TRANSPORT RÉMUNÉRÉ DE PERSONNES...

PAR AUTOMOBILE?

Bien que notre sujet de prédilection soit l'autobus, nous traiterons brièvement du transport rémunéré de personnes par automobile au sens des lois applicables. *Pourquoi est-ce utile?* La réponse est bien simple, votre Fédération remarque une augmentation des questionnements de ses membres au sujet de ces services de transport! Certes, les membres exploitent principalement des autobus et des minibus, toutefois, très souvent, ils comptent également dans leur flotte des automobiles autres, adaptées ou non. Le présent article tentera donc de rappeler, de manière générale, les principaux concepts juridiques applicables en la matière¹.

#### Un régime relativement nouveau...

La Loi concernant les services de transport par taxi a été remplacée par la Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile² (ci-après la «Loi»), entrée en vigueur en 2020. Par ce changement majeur, le Législateur souhaitait moderniser le cadre juridique applicable à ce domaine de transport, notamment, afin d'emboîter le pas aux innovations technologiques et humaines de notre époque. Cette Loi et ses règlements encadrent donc, aujourd'hui, autant les services de taxi que les services rendus avec d'autres automobiles dites «qualifiées». Cependant, sans surprise, les taxis conservent toujours certains droits qui leur sont exclusifs³.

Il est aussi pertinent de noter que plusieurs règlements importants ont vu le jour depuis l'entrée en vigueur de cette Loi, le tout, afin d'en préciser l'application. Il est donc important d'en connaître l'existence<sup>4</sup>.

Cela dit, tel que mentionné par le *Code de la sécurité routière* (ci-après le « CSR ») <sup>5</sup>, un véhicule automobile est un véhicule routier motorisé qui est adapté essentiellement pour le transport d'une personne ou d'un bien<sup>6</sup>. De ce fait, il y a transport de personnes par automobile au sens de la Loi lorsque le déplacement d'une personne, le passager, s'effectue au moyen d'un véhicule automobile, **autre qu'un autobus ou un minibus**, conduit par une autre personne, soit le chauffeur<sup>7</sup>.

Toujours au sens de la Loi, il y a transport **rémunéré** dès lors qu'il permet à quiconque d'en tirer revenu, même s'il est insuffisant pour réaliser un profit<sup>8</sup>.

<sup>1.</sup> Il ne s'agit donc pas d'un article qui prétend couvrir l'ensemble des subtilités de la Loi. Il est non exhaustif.

<sup>2.</sup> T-11.2 - Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile (gouv.gc.ca).

Pouvoir être hélé dans la rue, être demandé directement dans des postes d'attente, conclure des ententes avec une municipalité, une régie intermunicipale ou un autre organisme public pour du transport adapté ou médical etc.

<sup>4.</sup> Règlement sur le transport rémunéré de personnes par automobile; Règlement sur la transmission de renseignements et le facteur de multiplication du prix d'une course; Règlement concernant la redevance prévue à l'article 287 de la Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile; Règlement sur la formation des chauffeurs qualifiés; Règlement sur le contrat convenant du prix d'une course avec un client.

<sup>5.</sup> C-24.2 - Code de la sécurité routière (gouv.qc.ca).

<sup>6.</sup> Id., art. 4.

<sup>7.</sup> *Préc.*, note 2, art. 3.

<sup>8.</sup> *Id.*, art. 7.



À titre d'exemple, il est possible de constater que, techniquement, sont ici visés les véhicules automobiles dits «berlines» que plusieurs de nos transporteurs utilisent dans le cadre du transport scolaire.

Bref, il est important de noter que la Société de l'assurance automobile (ci-après la «SAAQ») et la Commission des transports du Québec (ci-après la «CTQ») ont principalement été mandatées afin de surveiller et contrôler l'application de la Loi, autrement dit, le transport rémunéré de personnes par automobile au Québec9. Ainsi, dépendamment du modèle d'affaires d'un individu ou d'une entreprise, des actions devront être entamées auprès de l'un ou l'autre de ces organismes, sauf exception.

#### Une nouvelle nomenclature et de nouveaux acteurs...

La Loi demande principalement que tout transport de personnes par automobile doit, lorsqu'il est rémunéré, être offert et effectué au moyen d'une automobile qualifiée conduite par un conducteur<sup>10</sup> qualifié, sauf exception expressément prévue<sup>11</sup>.

Plusieurs conditions doivent être remplies pour devenir qualifiées au sens de la Loi. Cependant, une fois remplies, les autorisations nécessaires sont alors octroyées par les organismes compétents. Il s'agit d'un processus plus simple que celui lié aux permis de transport auquel les autobus et minibus doivent normalement se soumettre sauf exception12.

La Loi introduit également la notion de répartiteur et de système de transport. D'une part, un réparti**teur** s'entend de quiconque répartit des demandes de course entre des chauffeurs par l'entremise d'une personne physique et d'un moyen technologique ne nécessitant pas l'intervention d'une telle personne ou par l'une ou l'autre de ces façons. Lorsqu'un salarié répartit des demandes de course, l'employeur est réputé être le répartiteur<sup>13</sup>.

D'autre part, un système de transport (ci-après le «ST») regroupe plusieurs chauffeurs et plusieurs automobiles sous la responsabilité d'une personne morale qui accepte d'en être le **répondant** et qui, soit exerce les fonctions de répartiteur et de teneur du registre sur lequel ces chauffeurs et ces automobiles sont inscrits soit, voit à ce que ces fonctions soient exercées par des fournisseurs<sup>14</sup>.

<sup>9.</sup> Préc., note 2, art. 2.

<sup>10.</sup> Dans le présent article, le genre masculin est utilisé comme générique, dans le seul but d'alléger le texte.

<sup>11</sup> Préc note 2 art 7

<sup>12.</sup> T-12, r. 16 - Règlement sur le transport par autobus (gouv.qc.ca).

<sup>13.</sup> Préc., note 2, art. 6.

<sup>14.</sup> Id., art. 5.

À cet effet, un grand exemple d'un ST est la compagnie *Uber*, tel que publié par la CTQ. Il est important de savoir qu'un registre des répondants de ST ainsi que des répartiteurs est disponible gratuitement sur le site web de la CTQ<sup>15</sup>. Ces deux statuts<sup>16</sup> représentent des modèles d'affaires différents.

#### La notion de «qualification» ...

Il est important de comprendre la manière dont les différents acteurs décrits ci-devant interagissent ensemble. Pour ce faire, il est nécessaire de savoir comment un chauffeur ou une automobile peut devenir qualifié au sens de la Loi.

Premièrement, est un chauffeur qualifié la personne physique qui, selon le cas<sup>17</sup>:

Est autorisée par la SAAQ à l'être. Après autorisation, on parle alors de chauffeur autorisé:

#### OU

Est inscrite auprès d'un répondant d'un ST autorisé par la CTQ. Après inscription, on parle alors d'un chauffeur inscrit.

Deuxièmement, est une automobile qualifiée celle qui, selon le cas<sup>18</sup>:

Est autorisée par la SAAQ à l'être. Après autorisation, on parle alors d'une automobile autorisée;

#### OU

Est inscrite auprès d'un répondant d'un ST autorisé par la CTQ. Après inscription, on parle alors d'une automobile inscrite.

De ce fait, dépendamment du modèle d'affaires d'un individu ou d'une entreprise, des choix devront être faits quant à la manière de devenir qualifié au sens de la Loi. Des conditions précises devront alors être remplies en fonction du choix effectué. Considérant les limites physiques de la présente publication, nous invitons le lecteur à consulter le site web de la SAAQ pour connaître l'ensemble des conditions à remplir selon l'option choisie, et ce, autant pour les conducteurs que pour les propriétaires d'automobiles. Les guides à cet effet sont très bien détaillés<sup>19</sup>. Cela dit, il nous paraît important de préciser d'emblée qu'une automobile doit être un véhicule de promenade au sens du CSR pour être qualifiée<sup>20</sup>. Il s'agit d'une condition parmi d'autres.

Dans le même ordre d'idées, sachez que des dispositions particulières existent visant ceux qui souhaiteraient devenir répartiteurs ou répondants d'un ST. En pareil cas, nous invitons le lecteur à se référer à la Loi<sup>21</sup> et/ou aux outils de vulgarisation existants<sup>22</sup> et/ou à nous contacter pour davantage d'information

#### Quelques exceptions...

La Loi présente des exceptions à son application. Considérant que l'on s'adresse principalement à des entreprises de transport à but lucratif, nous mettrons l'accent sur celles qui nous paraissent davantage pertinentes. Ainsi, les dispositions de la Loi ne s'appliquent pas au transport de personnes par automobile dans les cas suivants<sup>23</sup>:

- le transport d'élèves organisé en vertu de la Loi sur l'instruction publique, de la Loi sur l'instruction publique pour les autochtones cris, inuit et naskapis ou de la Loi sur l'enseignement privé;
- le transport de courtoisie offert par un conducteur rémunéré par une entreprise, mais offert gratuitement aux clients de celle-ci;
- le transport de personnes offert à l'occasion de baptêmes, de mariages ou de funérailles ou le transport de personnes par automobile antique de plus de 30 ans;
- le transport par ambulance;

<sup>15.</sup> Services en ligne - Commission des transports (gouv.qc.ca).

<sup>16.</sup> Répondant vs répartiteur.

<sup>17.</sup> *Préc.*, note 2, art. 8.

<sup>18.</sup> Id., art. 9.

<sup>19.</sup> Transport rémunéré de personnes par automobile - SAAQ (gouv.qc.ca).

<sup>20.</sup> Préc., note 2, art. 20; préc., note 4, art. 4; un véhicule de promenade est un véhicule automobile aménagé pour le transport d'au plus neuf occupants à la fois, lorsque ce transport ne nécessite aucun permis de la CTQ.

<sup>21.</sup> Préc., note 2, art. 28 et suivants; art. 85 et suivants.

<sup>22.</sup> Transport rémunéré de personnes par automobile - Commission des transports du Québec (gouv.qc.ca); Transport rémunéré de personnes par automobile - Transports et Mobilité durable Québec (gouv.qc.ca).

<sup>23.</sup> Préc., note 2, art. 168; pour d'autres exceptions, voir également art. 166.

le covoiturage qui remplit les conditions prévues aux paragraphes 1° et 2° de l'article 151 et tout autre transport de personnes lorsque la somme versée pour le transport offert au moyen d'une même automobile n'excède pas le montant prévu par règlement du gouvernement.

Pour l'application de la dernière exception précitée, voici ce qui est prévu à l'article 151 de la Loi:

- **«151.** Pour l'application de l'article 150, le covoiturage s'entend du transport rémunéré de personnes par automobile qui remplit les conditions suivantes:
  - 1° l'automobile utilisée est un <u>véhicule de</u> <u>promenade</u> au sens de l'article 4 du Code de la sécurité routière (chapitre C-24.2);
  - 2° le chauffeur <u>décide</u> de la destination finale et la prise de passagers à bord est <u>accessoire</u> à la raison pour laquelle il se déplace; (...)»

Toujours en lien avec cette dernière exception, voici ce qui est prévu dans le *Règlement sur le transport rémunéré de personnes par automobile*<sup>24</sup>:

- «84. Aux fins de l'application de <u>l'article 168</u> de la Loi, la somme <u>maximale</u> versée pour un transport offert au moyen d'une même automobile se calcule <u>en additionnant</u> les montants suivants:
  - 1° une indemnité de 0,54\$ du kilomètre parcouru;
  - 2° les frais de stationnement encourus dans le cadre du déplacement;
  - 3° les frais de péage routier ou pour traverser un pont;
  - 4° les frais pour utiliser un traversier.»

À la lumière de ce qui précède, il est possible de constater que le transport d'élèves à l'aide de véhicules automobiles dits «berlines» est exempté de l'application de la Loi. C'est donc pour cette raison que vous n'avez pas à soumettre, dans le cadre de vos opérations, des demandes particulières à la SAAQ ou à la CTQ en pareille matière.

Cela dit, si vous souhaitez entreprendre, avec des véhicules automobiles, un transport rémunéré de personnes **sans passer** par vos contrats de transport en vertu des lois en matière d'éducation, les autorisations nécessaires au sens de la Loi devront être obtenues, sous réserve de l'application des autres exceptions prévues, le cas échéant.

#### Tarification<sup>25</sup>...

Dépendamment de l'automobile qualifiée pouvant offrir le service<sup>26</sup> ainsi que des modes employés pour répartir la demande de course, différents modes de tarification peuvent être disponibles en vertu de la Loi. De manière très générale, ceux-ci sont les suivants:

- Tarification dite dynamique par un moyen technologique qui ne nécessite pas l'intervention d'une personne physique;
- Tarification établie par la CTQ;
- Tarification selon l'entente ou le contrat conclut avec le client.

Ainsi, il est important de bien déterminer, avant toute chose, le service qu'un individu ou qu'une entreprise souhaite offrir, car il déterminera le genre de tarification pouvant être utilisée. Considérant les limites physiques de la présente publication, nous invitons le lecteur à nous contacter ou à consulter le site de la CTQ, pour d'autres détails.

#### Conclusion

Lorsque vous recevez une demande d'un client afin d'effectuer un transport rémunéré de personnes, il est essentiel de bien identifier le régime juridique en jeu. En effet, tel qu'exposé, le transport par autobus n'implique pas les mêmes droits et obligations que le transport par automobile au sens de la loi applicable<sup>27</sup>.

<sup>24.</sup> T-11.2, r. 4 - Règlement sur le transport rémunéré de personnes par automobile (gouv.qc.ca).

<sup>25.</sup> *Préc.*, note 2, art. 91 et suivants; Voir également les règlements découlant de la Loi, ils contiennent tous des dispositions applicables à la tarification, leur application peut varier dépendamment des services offerts à la clientèle.

<sup>26.</sup>Taxi ou automobile munie d'un accessoire déterminé par l'organisme compétent.

<sup>27.</sup> Pour ce qui est du volet fiscal et assurance, n'hésitez pas à contacter vos personnes-ressources en la matière pour connaitre les impacts d'une telle exploitation sur votre entreprise, le cas échéant.

Les entreprises intéressées à faire du transport rémunéré de personnes par automobile, sans bénéficier d'une exemption quelconque, sont donc invitées à examiner le modèle d'affaires qui leur conviendrait le mieux eu égard à la Loi et à bien déterminer les acteurs qui seraient impliqués en sus du type d'automobile. Outre leur qualification ou enregistrement/autorisation, chacun de ces acteurs aura des responsabilités qui lui sont propres dans le temps. Nous n'avons pas pu les aborder dans le cadre du présent article, mais elles méritent tout de même une grande attention avant toute prise de décision.









SABINA SAMPERI Conseillère en prévention – ergonome, Via Prévention

## Les bons outils

## pour la sécurité des machines

Le 27 juillet 2023, des modifications importantes de la section XXI du Règlement sur la santé et la sécurité du travail (RSST) sont entrées en vigueur. Cette section touche la sécurité des machines tant au niveau de leur conception et fabrication que de leur utilisation, de l'entretien et de la réparation. Le règlement prévoit aussi des mesures sécuritaires à mettre en place lorsque des modifications sont apportées aux machines.

#### Qu'est-ce qu'on entend par machine?

Appareil ou un instrument permettant de réaliser de manière mécanique ou automatique des tâches et des travaux. Dans les ateliers de mécanique, il y a plusieurs machines communément utilisées. Par exemple, le touret à meuler, la soudeuse électrique, la perceuse à colonne, la presse hydraulique, etc.

#### Quels sont les risques avec les machines?

Ils sont principalement de nature mécanique, en lien avec une composante en mouvement, comme une meule abrasive, avec des outils tranchants, comme une lame de scie ou encore avec des composantes en fusion lors du soudage. Les machines comportent une zone appelée dangereuse. C'est celle qui a des composantes en mouvement pouvant causer des chocs, des coupures, des perforations ou des brulures. Dans certaines machines, les mécanismes peuvent entrainer



une partie du corps ou projeter des particules dans l'air. Les travailleuses et les travailleurs doivent être protégés de tous les risques que les machines peuvent engendrer.

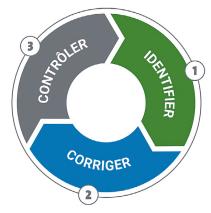
#### Que doit faire l'employeur?

L'employeur doit s'assurer que toute personne qui utilise les machines sur les lieux de travail soit protégée (LSST, 51). La section XXI du règlement (RSST) précise les exigences de sécurité que l'employeur doit mettre en place lorsqu'il y a des machines dans son établissement.

Pour faciliter la tâche, l'employeur peut utiliser une démarche préventive élaborée par la CNESST. Cette démarche se divise en trois étapes comme suit, identifier, corriger et contrôler le risque.

Conjointement à la démarche préventive et dans le but de guider l'employeur à éliminer ou à réduire le risque au minimum sur toute machine, une hiérarchie des mesures de prévention a été établie. L'élimination étant le choix à privilégier, suivi par les autres moyens de prévention qui peuvent être combinés pour augmenter la sécurité.

#### Qu'est-ce que la démarche préventive?



La démarche préventive élaborée par la CNESST se divise en trois étapes, dont l'identification, la correction et le contrôle des risques.

Après avoir établi une liste des machines présentes dans l'atelier mécanique (le touret à meuler, la soudeuse électrique, la perceuse à colonne, la presse hydraulique, le compacteur à carton, etc.), l'employeur doit identifier tous les risques.

#### 1. Identifier

Il est nécessaire d'identifier les risques sur chaque machine, incluant les risques résiduels. Les risques résiduels se présentent de différentes façons. Pour un touret à meuler, il peut s'agir du retrait temporaire d'un protecteur, qui permet au travailleur d'accéder à la zone dangereuse de la machine. La liste d'identification des risques est un outil de prévention important, car il permet de brosser un portrait précis de la sécurité des machines.

#### 2. Corriger

Lorsque les risques sont connus, il est plus facile de les corriger. Le choix d'un moyen de prévention peut se faire selon la gradation des moyens de prévention. La priorité doit être donnée aux moyens préventifs qui permettent d'éliminer le risque à la source. Lorsque cette approche ne peut pas s'appliquer, il faut trouver des moyens pour maintenir le risque à son niveau le plus bas possible

et qui assurent la sécurité. Dans cette perspective, le manuel d'instruction du fabricant devient une source incontournable d'information. D'ailleurs, depuis le 27 juillet 2023, les nouvelles obligations du règlement exigent de l'employeur de s'assurer qu'un manuel d'instruction du fabricant accompagne toute machine, qu'elle soit neuve ou usagée (RSST, 174).

Pour chaque machine, vérifiez que le manuel d'utilisation du fabricant est disponible pour le personnel et à proximité de la machine. Il contient des informations pertinentes pour l'inspection, l'entretien et l'utilisation de la machine dans les règles de l'art.

#### 3. Contrôler

Les mesures de contrôle sont nécessaires pour empêcher la réapparition des risques. L'employeur doit élaborer des procédures et des méthodes de travail sécuritaires encadrant l'utilisation de la machine, former le personnel, établir un programme d'inspection et d'entretien préventif, s'assurer de la supervision des travailleuses et des travailleurs et les encourager à signaler toute situation dangereuse.

Les procédures de travail peuvent contenir les ÉPI requis, les utilisations proscrites, les instructions de réglage ou d'ajustement et toute autre recommandation du fabricant

#### Comment faut-il procéder avant de modifier une machine?

Lorsqu'une modification sur une machine est prévue, mais non prescrite par le fabricant, l'implication d'un ingénieur est requise (176, RSST). Une modification d'une machine non prévue par le fabricant peut changer la vocation d'origine de cette machine. Voici quelques modifications possibles: intégrer la machine dans un groupe de machines, ajouter ou supprimer une fonction, modifier ses performances ou son mode opératoire, mettre en œuvre des moyens de protection affectant les fonctions de sécurité

Par ailleurs, si l'installation d'un équipement ou d'un outil interchangeable est prévue par le fabricant, la supervision d'un ingénieur n'est pas requise.

Toutes les machines et les moyens de protection doivent être maintenus en bon état (180. RSST).

L'employeur doit se référer au manuel d'instruction du fabricant ou, le cas échéant, aux éléments spécifiés par un ingénieur, ainsi qu'aux règles de l'art.

#### Qu'est-ce qu'une gradation des mesures préventives?

La gradation des mesures préventives est une hiérarchisation des movens de prévention allant de l'élimination au contrôle des risques. La formation du personnel et le port des ÉPI font aussi partie de la prévention. Le moyen à privilégier est celui qui permet d'éliminer le risque à la source. Par ailleurs, lorsque l'élimination du risque d'accident n'est pas possible, il existe d'autres moyens de prévention qui peuvent être implantés, seuls ou combinés, pour augmenter leur efficacité.

#### 1. Élimination du risque

Isoler la zone dangereuse d'une machine permet de séparer physiquement le travailleur du danger.

Intégrer la sécurité dès le processus d'achat permet de travailler avec des machines qui offrent une plus grande sécurité.

Considérer l'automatisation partielle ou complète des tâches.

#### 2. Remplacement

Penser à remplacer un processus ou un matériau peut contribuer à la réduction du risque.

#### 3. Contrôles techniques

Utiliser des moyens de protection tels que les protecteurs (gardes, écrans), les dispositifs d'arrêt d'urgence, les dispositifs de commandes bimanuelles, etc.

#### 4. Sensibilisation

Délimiter un périmètre de sécurité autour des machines, afficher des mises en garde, utiliser des alarmes sonores ou lumineuses.

#### 5. Mesures administratives

Élaborer des procédures de travail, former et superviser le personnel et mettre en place des programmes d'inspection des machines.

#### 6. Équipement de protection individuelle (ÉPI).

Fournir les ÉPI requis pour effectuer le travail sécuritairement.

Les risques d'accident avec les machines sont bien réels. Il est donc important de connaître toutes les machines et les risques associés à chacune d'elles. Le contrôle des risques passe par l'application des mesures préventives efficaces et par l'élaboration de procédures et de méthodes de travail sécuritaires. À cela s'ajoutent la formation et la supervision des travailleurs, ainsi que l'inspection et le maintien des machines en bon état de fonctionnement



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.gc.ca





## Réussir son projet d'électrification de parc d'autobus scolaires

Quand on parle d'électrification de parc d'autobus scolaires, plusieurs questions sont soulevées et il peut être ardu de savoir par où commencer. Décortiquons les principales étapes pour bien planifier son projet d'électrification de parc d'autobus scolaires.

Avant d'entamer un projet d'une telle ampleur, vaut mieux avoir une vision claire et précise de ses besoins actuels et futurs. Mettez sur papier votre vision à court, moyen et long terme puis posezvous les bonnes questions. Combien d'autobus doivent être remplacés chaque année? Quels sont mes requis d'autonomie journaliers? Quels seront mes besoins électriques futurs?

#### Optimisez votre démarche de transition

À ce stade, il est impératif de bien identifier les besoins de votre service et la réalité dans laquelle évoluera votre véhicule électrique.

#### Réalisez un montage financier efficient

Après avoir bien identifié les besoins reliés à votre parc d'autobus scolaires, il est temps de planifier le montage financier de votre projet d'électrification et identifier les différents modes de financement disponibles. Deux principales catégories de coûts sont à prévoir :

- Coûts d'opération
- Coûts d'immobilisation

#### Mise en œuvre d'un projet pilote

Cette phase test devrait être d'abord et avant tout planifiée et orchestrée de la même façon que vous le feriez pour un parc complet d'autobus électriques. De cette manière, le projet pilote vous permettra de valider un maximum d'hypothèses.

#### Pour en savoir plus:

https://propulsionquebec.com/nos-ressources/guide-transporteur/







M° STÉPHANE LAMARRE Avocat associé, Cain Lamarre

## Désaccord avec une décision rendue?

## Procédures avec la CTQ

Toute entreprise de transport par autobus a des interactions avec la Commission des transports du *Québec*, notamment dans le contexte de demandes de permis ou encore dans le cadre d'une vérification du comportement.

Si la majorité de ces interactions se solde par des décisions favorables, il est possible également que la Commission des transports du Québec rende une décision qui vous soit défavorable.

Or, lorsque cela survient, il est toujours possible pour un administré de contester cette décision.

Il existe plus d'un recours à cet égard.

Toutefois, comme vous le constaterez à la lecture du présent texte, la contestation d'une décision de la Commission des transports du Québec n'est pas chose simple.

#### Les procédures postérieures à une décision selon que la décision rendue concerne une personne inscrite au registre ou un conducteur de véhicules lourds

Tout administré qui s'estime lésé par une décision rendue par la Commission des transports du Québec se voit offrir essentiellement trois recours, lesquels sont les suivants:

> Demande de révision auprès de la Commission des transports du Québec:

Ce recours en révision est possible pour tout administré, mais seulement si aucun recours n'a été formulé devant le Tribunal administratif du Québec. Une requête en révision doit être notifiée à la Commission des transports du Québec dans les 30 jours qui suivent la date à laquelle la décision a pris effet.

Une requête en révision peut être introduite uniquement pour faire valoir un fait nouveau qui, s'il avait été connu en temps utile, aurait pu justifier une décision différente, ou encore lorsqu'un intéressé qui était partie au litige n'a pu, pour des raisons suffisantes, présenter ses observations ou, finalement, lorsqu'un vice de fonds ou un vice de procédure est de nature à invalider la décision.1

Un recours en révision devant la Commission des transports du Québec se fait en deux étapes. Dans un premier temps, il est nécessaire d'obtenir une permission de la Commission des transports du Québec pour pouvoir aller en révision.

Cette permission suspend l'exécution de la décision contestée jusqu'à la décision définitive.

Si la permission est accordée, un banc de trois commissaires ou plus entendra le dossier au fond et statuera sur le bien-fondé de la demande de révision.

Article 38 de la Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds et article 17.2 à 17.4 de la Loi sur les transports.

C'est un recours restrictif, limité aux trois motifs de l'article 38, qui n'est pas la reprise de la première audition.

ii) Demande auprès du *Tribunal administratif du Québec*:

Un administré peut également contester une décision rendue par la *Commission des transports du Québec* en introduisant un recours devant le *Tribunal administratif du Québec*.

Une telle procédure doit être introduite dans les 30 jours de la date à laquelle la décision a pris effet, y être déposée par requête au secrétariat du *Tribunal administratif du Québec* ou à tout greffe de la Cour du Québec.

Une requête devant un *Tribunal administra*tif du Québec indique la décision qui fait l'objet du recours et expose sommairement les motifs invoqués au soutien de la contestation et mentionne les conclusions recherchées.

La partie qui s'estime lésée par la *Commission des transports du Québec* aura le fardeau de prouver au *Tribunal administratif du Québec* que cette décision contient une erreur de droit ou une erreur de fait déterminante, invalidant la décision.

La demande formulée devant le *Tribunal administratif du Québec* ne suspend pas l'exécution de la décision contestée sauf si un membre du *Tribunal administratif du Québec* saisi d'une requête à cet effet ordonne la suspension de la décision contestée en raison de l'urgence ou du risque d'un préjudice sérieux et irréparable.

Comme le mentionnent les auteurs Forgues, Béliveau et Fournier:

> «(...) Ce caractère exceptionnel de la suspension d'exécution découle de la présomption de validité de la décision contestée, comme mentionné par la Cour d'appel dans l'arrêt Houle c. Commission de police du Québec ([1985] R.D.J. 273).

> Il incombe donc à celui qui réclame l'octroi d'une ordonnance de sursis de démontrer qu'il satisfait aux critères établis par la jurisprudence.

Le tribunal évaluera la requête à la lumière du critère du préjudice sérieux et irréparable eu égard à l'apparence de droit et à la prépondérance des inconvénients. Pour ce faire, le Tribunal s'inspire de façon constante des critères de l'injonction interlocutoire qui sont définis par la Cour suprême dans l'affaire Manitoba (Procureur Général) c. Metropolitan Stores Ltd. ([1987] 1 R.C.S. 110). »<sup>2</sup>

La notion de « préjudice sérieux et irréparable » doit se conjuguer en tenant compte de l'intérêt public. À cet égard, voyons comment le *Tribunal administratif du Québec* se prononce dans la décision *M.H. c. Québec* (Société de l'assurance automobile) <sup>3</sup>:

- «(...)[46] Ainsi, le préjudice monétaire et les inconvénients subis par le requérant sont loin d'être sérieux et irréparables.
  - [47] Par surcroît, le préjudice économique du requérant ne peut contrebalancer et l'emporter sur la sécurité du public. La balance des inconvénients ne favorise pas le requérant.
  - [48] Selon la prépondérance des inconvénients, il ressort que ce serait la société en général qui subissait le plus grand préjudice si la décision contestée serait suspendue.
  - [49] Effectivement, la décision contestée est fondée sur l'intérêt public. Le Code de la sécurité routière est une loi d'ordre public, destinée à protéger le public ainsi que les titulaires de permis de conduire. Ses dispositions sont incontournables et nul ne peut y déroger.» 4

Comme on le voit, la pente est abrupte lorsque l'on demande au *Tribunal administratif* du Québec d'infirmer une décision de la *Commission* des transports du Québec.

iiii) La révision judiciaire devant la Cour supérieure du Québec:

Jacques FORGUES, Nancy BÉLIVEAU et Karine FOURNIER, Loi sur la justice administrative annotée, Cowansville, Éditions Yvon Blais, 2014, p.427.

<sup>3.</sup> M.H. c. Québec (Société de l'assurance automobile), 2009 QCTAQ 12759.

M.H. c. Québec (Société de l'assurance automobile), 2009 QCTAQ 12759, par. 46 à 49.



Un troisième recours demeure possible, à savoir: la révision judiciaire sous les articles 529 et suivants du Code de procédure civile qui nous indique dans quelles circonstances une décision peut faire l'objet d'un recours en révision judiciaire.

- «529. La Cour supérieure saisie d'un pourvoi en contrôle judiciaire peut, selon l'objet du pourvoi, prononcer l'une ou l'autre des conclusions suivantes:
  - déclarer inapplicable, invalide ou inopérante une disposition d'une loi du Québec ou du Canada, un règlement pris sous leur autorité, un décret gouvernemental ou un arrêté ministériel ou toute autre règle de droit;
  - 2° évoquer, à la demande d'une partie, une affaire pendante devant une juridiction ou réviser ou annuler le jugement rendu par une telle juridiction ou une décision prise par un organisme ou une personne qui relève de la compétence du Parlement du Québec si la juridiction, l'organisme ou la personne a agi sans compétence ou l'a excédée ou si la procédure suivie est entachée de quelque irrégularité grave;
  - enjoindre à une personne qui occupe une fonction au sein d'un organisme public, d'une personne morale, d'une société ou d'une association ou d'un autre groupement sans personnalité juridique d'accomplir un acte auquel

la loi l'oblige s'il n'est pas de nature purement privée;

4° destituer de sa fonction une personne qui, sans droit, occupe ou exerce une fonction publique ou une fonction au sein d'un organisme public, d'une personne morale, d'une société ou d'une association ou d'un autre groupement sans personnalité juridique.

Ce pourvoi n'est ouvert que si le jugement ou la décision qui en fait l'objet n'est pas susceptible d'appel ou de contestation, sauf dans le cas où il y a défaut ou excès de compétence.

Le pourvoi doit être signifié dans un délai raisonnable à partir de l'acte ou du fait qui lui donne ouverture.

2014, c. 1, a. 529.

530. La demande de pourvoi en contrôle judiciaire est présentée à la Cour supérieure à la date indiquée dans l'avis de présentation qui y est joint, laquelle ne peut être fixée à moins de 15 jours de la signification de la demande. Elle est instruite par priorité.

> La demande n'opère pas sursis des procédures pendantes devant une autre juridiction ou l'exécution d'un jugement rendu ou d'une décision prise par une personne ou un organisme assujetti à

ce contrôle à moins que le tribunal n'en décide autrement. S'il y a lieu, le tribunal ordonne que les pièces du dossier qu'il détermine soient transmises sans délai au greffier.

Le jugement qui fait droit à la demande est signifié aux parties s'il ordonne d'accomplir ou de ne pas accomplir un acte

2014, c. 1, a. 530.

531. Un juge d'appel peut, en tout temps après le dépôt d'une déclaration d'appel, ordonner le sursis de toute procédure ou de toute décision dont l'exécution n'est pas suspendue par l'appel.

2014, c. 1, a. 531.»

Par une requête en révision judiciaire, une partie demande à la Cour supérieure d'annuler une décision rendue notamment, par un tribunal administratif de type de la *Commission des transports du Québec*.

Généralement, le motif invoqu#é est que la décision rendue par l'organisme administratif a, en rendant sa décision, excédé la compétence à lui, conféré.

Une telle procédure doit être introduite dans un délai raisonnable, lequel est évalué au mérite de chaque cas.
Toutefois, une telle procédure introduite à l'intérieur d'un délai de 30 jours de la décision est généralement considérée comme ayant été introduite dans un délai raisonnable.

Les critères jurisprudentiels pour déterminer dans quelles mesures une décision rendue par un organisme administratif dans un contexte d'excès de compétences est en constante évolution.

Essentiellement, ces critères sont les mêmes que ceux qui sont applicables en vertu de l'article 107 de la *Loi sur la justice administrative* et ont été définis notamment dans l'arrêt *Manitoba* (*procureur général*) c. *Metropolitan Store Ltd*, [1987], 1 R.C.S. 110.

La Cour d'appel, sous la présidence de l'honorable Allan R. Hilton, vient nous rappeler que le sursis ne doit être accordé que dans des circonstances exceptionnelles:

«(...)

- [14] À l'instar de la juge Bich dans Québec (Procureur général) c. Chagnon (1975) ltée et de la jurisprudence abondante que Couche-Tard m'a soumise, je suis d'avis que le deuxième alinéa de l'article 834.1 C.p.c. me donne la compétence nécessaire pour suspendre le jugement du commissaire Turcotte, mais uniquement des circonstances exceptionnelles. Les trois critères qui me permettraient de donner raison à Couche-Tard sont néanmoins assez exigeants: apparence de droit, préjudice irréparable et prépondérance des inconvénients
- [15] À mon avis, le raisonnement du commissaire Turcotte amenant le juge Lalonde à rejeter la demande de sursis dont il était saisi, conjugué avec les mesures de protection additionnelles qu'il a prévues dans le dispositif de son jugement, font en sorte que Couche-Tard n'a satisfait aucune des conditions pouvant donner lieu à un sursis.
- [16] D'abord, l'étendue du secret professionnel réclamé semble être exagérée. N'oublions pas que Couche-Tard se fonde, au moins en partie, sur l'existence du plan d'affaires pour contester les plaintes du syndicat. Sa pertinence est évidente. Les réponses aux questions portant sur le plan sont axées sur le résultat de l'exercice, et non sur quelque conseil que ce soit que les trois professionnels auraient pu donner dans son élaboration. À la lumière de la preuve qu'il a entendue, tel qu'il l'a expliquée, la décision du commissaire Turcotte est loin d'être affectée d'une faiblesse qui laisse croire qu'il y a une question de droit sérieuse à débattre en appel.

- [17] Ensuite, l'existence d'un préjudice, irréparable ou non, dépend de l'existence du droit réclamé. Comme je viens de l'expliquer, ce droit est au mieux douteux. Dans la mesure où il existe. le commissaire Turcotte et le juge Lalonde ont prévu des conditions d'exercice qui sont amplement suffisantes pour protéger les intérêts légitimes de Couche-Tard.
- [18] Quant à la prépondérance des inconvénients, je ne peux qu'exprimer mon accord avec le juge Lalonde que l'intérêt public favorise la continuation des procédures devant la Commission.
- [19] Enfin, les chances de succès d'un appel éventuel, indépendamment de la demande de sursis, sont minces. Il y a donc lieu de rejeter la requête de Couche-Tard, avec dépens. » 5

Le juge nous rappelle que l'ordonnance de sursis ne peut être accordée automatiquement.

Rappelons-nous également que le fardeau de la preuve repose entièrement sur les épaules du requérant puisqu'il y a présomption de validité du jugement de première instance<sup>6</sup>.

#### Conclusion:

L'administré bénéficie donc de trois recours possibles lorsqu'il est insatisfait d'une décision de la Commission des transports du Québec.

Toutefois, c'est généralement une question d'opportunité qui déterminera lequel des trois recours devra être choisi, et ce, en fonction des éléments de la décision à contester et des objectifs.

Mais peu importe quel sera le recours choisi, il faut comprendre que le désir de contester une décision de la Commission des transports du Québec ne peut relever du simple caprice.

# Conforme Simple Confortable

Exemption spéciale pour conducteurs

coursautobus.ca



Couche-tard inc. c. Syndicat des travailleuses et travailleurs des Couche-tard de Montréal et Laval – CSN, 2013 QCCA 41, 16 janvier 2013, juge Allan R. Hil-

<sup>6.</sup> Houle c. Commission de police du Québec, [1985] R.D.J. 273 (C.A.); Houle c. Commission de police du Québec, D.T.E. 85T-415 (C.S.); Épiciers unis Métro-Richelieu inc. c. Régie des alcools, des courses et des jeux, J.E. 95-1289





## LES FACTEURS QUI INFLUENCENT VOS PRIMES D'ASSURANCES

Le marché de l'assurance automobile commerciale a subi plusieurs soubresauts au cours des dernières années. L'industrie du transport n'y a pas échappé. Avant la pandémie, nous notions déjà une hausse des coûts de sinistres et une augmentation des primes. La période pandémique a mis temporairement sur pause cette tendance, mais le retour à une vie plus normale apporte de nouveaux défis qui impactent les primes d'assurance.

Dans un premier temps, voici un peu de contexte historique sur l'assurance automobile commerciale des dernières années au Canada:

- De 2005 à 2010, l'assurance en automobile commerciale demeure profitable.
- De 2010 à 2013, la capacité du marché augmente et les assureurs élargissent leur appétit. L'impact se fait sentir sur la rentabilité des assureurs et entraine une baisse de leur performance financière.
- De 2013 à 2019, nous observons une augmentation des primes. Les programmes d'assurance ne sont cependant pas impactés dans la même mesure. Certains segments comme le camionnage sont plus durement touchés. Plusieurs assureurs se retirent de certaines lignes d'affaires (ex.: transport USA) ou réduisent les limites offertes.
- La pandémie de 2020 met sur «pause» une grande partie de l'économie mondiale.
   À partir de 2021, les résultats en assurance automobile commerciale s'améliorent.
   Beaucoup d'experts tendent à dire que cette amélioration est circonstancielle et serait due au fait qu'il y avait moins de véhicules sur les routes.

Voici les principaux facteurs qui influencent vos primes:

 Catastrophes naturelles et coûts de réassurance: Les coûts reliés aux catastrophes naturelles plus fréquentes ont un impact direct sur l'ensemble de la tarification en assurance, tout segment d'affaires confondu. Les assureurs et réassureurs sont appelés à payer des pertes importantes liées aux enjeux climatiques.

- Pénurie de conducteurs: La pénurie de chauffeurs affecte votre entreprise. Un taux de roulement élevé et la rareté de main-d'œuvre qualifiée peuvent entrainer une sélection moins rigoureuse. Cela influe directement sur la sinistralité de votre dossier d'assurance.
- Inflation sociale et litiges: Les verdicts accordés pour les dommages corporels hors
   Québec et les coûts des soins médicaux
   ont augmenté d'une façon exponentielle
   dans les dernières années.
- Hausse des coûts, sévérité des accidents, technologie: Les années 2020 à 2023 sont marquées par une augmentation constante de la sévérité des réclamations dans tous les types de sinistres.

Même si nous voyons une diminution de la fréquence des réclamations, les coûts de sinistres sont plus dispendieux que par le passé. Cela s'explique par la présence de technologies dans les véhicules, par la hausse des coûts en général, par les difficultés d'approvisionnement et par la pénurie de main-d'œuvre.

Pour refléter cette hausse des coûts de sinistres, voici une statistique de 2022 du Groupement des assureurs automobiles (GAA):

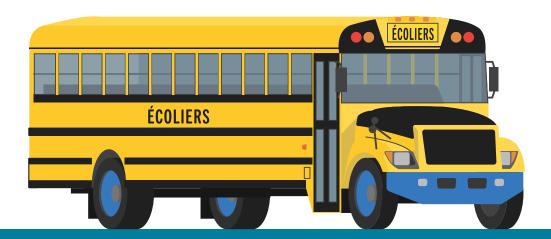
Le coût moyen d'une réclamation en automobile commerciale pour les véhicules publics et transport de personnes en 2022 est supérieur de 97% au coût moyen en 2018 (14 457\$ vs 7 334\$).

Il devient donc important pour une entreprise de transport de mettre en place des mesures de contrôle visant la réduction du nombre de collisions. Vous serez alors en mesure de mieux contrôler vos coûts opérationnels et d'augmenter votre marge bénéficiaire. Ceci risque également d'impacter positivement vos assurances.

#### Votre équipe EgR

autobus@egr.ca

# FORMATION CONTINUE MÉCANIQUE D'AUTOBUS ÉLECTRIQUES



Formez vos mécaniciens et mécaniciennes de véhicules lourds routiers sur l'entretien et la réparation de vos autobus électriques



## Formation courte, adaptée aux besoins actuels en électrification des transports

- Prétest en ligne
- Formation de 24 heures en électricité de base, systèmes électriques et électroniques (pour les participant(e)s qui échouent au pré-test)
- Cours de 30 heures en mécanique électrique (14.5h de théorie, 14h de pratique et évaluation finale de 1.5h)

#### Formation subventionnée

- Remboursement de 85% du taux horaire pendant toute la durée de la formation (jusqu'à 25 \$/h)
- Tarif très avantageux de 1 951,00 \$ + taxes pour un groupe de 4 participants (coût variable selon le nombre et le profil)
- Aide financière possible (sous conditions) pour les frais de déplacement des participants vers les centres de formation



#### Quels sont les avantages de la formation pour les entreprises ?

« L'objectif de la formation est de bien préparer vos employés, à les rendre autonomes afin qu'ils soient en mesure d'intervenir et de procéder à certaines vérifications ou réparations ainsi que de maintenir l'entretien de vos véhicules de façon sécuritaire.

Voici un bref aperçu de la technologie présente sur ces autobus électriques et qui est étudié pendant la formation : Haute et Basse tension, batteries et recharges, gestion thermique, freinage régénératif.

La grande autonomie de vos employés acquise avec la formation ainsi que la diversification de leurs connaissances sont un gage de succès dans le monde des véhicules électriques. »

Alain Chouinard, Enseignant en Électrification des Transports, CFTR

## REJOIGNEZ-NOUS POUR DÉVELOPPER LES COMPÉTENCES DE VOTRE ÉQUIPE ET ADOPTER LES NOUVELLES TECHNOLOGIES POUR UNE MOBILITÉ DURABLE.

#### **Information et inscription**

https://camo-route.com/fr/formation-continue-en-mecanique-d-autobus-electriques

#### **Contact**

Carole Lafon, chargée de projets, Camo-Route carolel@camo-route.com | 438-968-9425







Avec la contribution financière de :



# REPORTAGE



7Gen offre un service clé en main aux entreprises souhaitant amorcer ou accélérer leur transition vers les véhicules électriques moyens et lourds. De l'étude de faisabilité jusqu'au financement, en passant par le suivi et l'optimisation des performances de votre flotte en temps réel, nous sommes là pour vous soutenir dans cette transition.

Depuis sa fondation en 2020, 7Gen a accompagné plus de 33 entreprises à travers la planification, le financement, l'implémentation et l'opération de leur nouvelle flotte de camions électriques. Basée au Québec, en Colombie-Britannique et en Ontario, notre équipe de plus de 23 experts en électrification de flotte assure une transition simple et profitable pour nos clients, tout en minimisant le risque.

Que ce soit pour des entreprises internationales telles que Fedex ou des entrepreneurs locaux, nous avons vu tous les types de situation. Notre objectif est de comprendre votre réalité et de vous fournir les options les plus adaptées à un prix avantageux.

Comme l'illustre le témoignage de notre client Bureau en gros, notre expérience ne ment pas: «C'était formidable de travailler avec 7Gen qui a fourni le savoir-faire, le financement et les logiciels nécessaires pour soutenir notre flotte dans le déploiement des véhicules électriques.»

Avec le soutien de 7Gen et la FTA, votre transition est entre bonnes mains. Concentrez-vous sur vos opérations et nous nous occuperons du reste!

Pour en savoir plus sur l'Offre Consortium, suivez ce lien:

https://www.7gen.com/autobuselectriques





## Coordonnées de l'équipe





Luc Lafrance Président-directeur général 418-476-8181 #214 • 1 844 476-8181 llafrance@federationautobus.com



Marie-Claude Bélanger 418-476-8181 #215 • 1 844 476-8181 mcbelanger@federationautobus.com

Chantale Dugas Directrice générale adjointe



**Nathalie Fournier** 



Madeleine Mailhot Adjointe administrative exécutive 418-476-8181 #214 • 1 844 476-8181 mmailhot@federationautobus.com / juridique@federationautobus.com



Céline Mercier Coordonnatrice services administratifs 418-476-8181 #206 • 1 844 476-8181 cmercier@federationautobus.com

M° Christine Deslauriers Directrice des affaires juridiques et 418-476-8181 #209 • 1 844 476-8181



Valérie Beaulieu 418-476-8181 #222 • 1 844 476-8181 vbeaulieu@federationautobus.com





Mº Tatiana M. Chaves B. 418-476-8181 #217 • 1 844 476-8181



**Esther Cloutier** Adjointe services aux membres 418-476-8181 #218 • 1 844 476-8181 ecloutier@federationautobus.com

**Karine Parent** 



Anabelle Koffi Chargée de projet aux financements 418-476-8181 #223 • 1 844 476-8181





**Aurélie Maynard** Conseillère communication et marketing 418-476-8181 #216 • 1 844 476-8181



Joanie Brouillette Chargée de projet aux financements d'entreprise 418-476-8181 #205 • 1 844 476-8181 jbrouillette@federationautobus.com

Laurence Blanchet 418-476-8181 #219 • 1 844 476-8181 lblanchet@federationautobus.com



Stéphanie Chevalier-Picard 418-476-8181 #201 • 1 844 476-8181



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

Les opinions émises par les collaborateursn'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: 1844 476-8181 Télécopieur: 418 476-8177 courrier@federationautobus.com

#### Rédaction

Luc Lafrance M<sup>o</sup> Christine Deslauriers Karine Parent Mº Tatiana M. Chaves B.

#### Publicité

Aurélie Maynard

#### Collaborateurs

Sabina Samperi Mº Stéphane Lamarre

#### Conception graphique

Karine Chevrier Graphiste

#### Crédit photo

Francis Gauthier ambrozinio / Shutterstock jordache / Depositphotos Pixel-Shot / Shutterstock

#### Impression

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

# RÉSERVEZ VOTRE MINIBUS ÉLECTRIQUE DÈS MAINTENANT

ecotuned



# IICRO BIRD G5 LECTRIQUE 2024

• Capacité de la batterie : 88 kWh

• Autonomie: jusqu'à 150 km

• Propulsion par : Ecotuned

• Type de recharge : Niveau 2 & 3

• Freinage regénératif à 4 modes

• Télémétrie disponible

• Jusqu'à 28 passagers

\*L'autonomie peut varier selon les conditions météorologiques ainsi que les habitudes de conduite du chauffeur.



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

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

