

LE *TRANSPORTEUR*

Magazine de la Fédération des transporteurs par autobus

Hiver 2019 • Volume 6 • numéro 1

LA JURISPRUDENCE... VOUS CONNAISSEZ?

**LE RENOUVELLEMENT D'UN PERMIS
DE TRANSPORT PAR AUTOBUS
EST-IL AUTOMATIQUE?**

**ALCOOL ET DROGUES
AU TRAVAIL**

**NOUVELLE JURISPRUDENCE
EN TRANSPORT NOLISÉ AVEC
DES AUTOBUS SCOLAIRES**

**COMMENT ÇA SE
PASSE LA GESTION
DE LA DIVERSITÉ CULTURELLE
DANS VOTRE ENTREPRISE?**

**TRANSPORT SCOLAIRE -
RAPPEL SUR LE TRAITEMENT
DES ANTÉCÉDENTS JUDICIAIRES**

L'acquisition du C2 = la tranquillité d'esprit



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

Le C2, celui qui vous en offre le plus!



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

L'acquisition du C2, une décision payante!



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



16



26

5

Mot de la présidente
du conseil d'administration

8

Éditorial

12

Le renouvellement d'un permis de transport
par autobus est-il automatique ?

14

Véhicules récréatifs : La SAAQ ne couvre pas
les blessures corporelles

16

Campagne de sécurité *M'as-tu vu ?* 2019

18

Alcool et drogues au travail

20

Nouvelle jurisprudence en transport nolisé
avec des autobus scolaires

22

Comment ça se passe la gestion de la diversité
culturelle dans votre entreprise ?

26

Bienvenue Québec évolue –
que nous réserve les prochaines éditions ?

28

Chauffeurs d'autobus scolaire reconnus
coupables d'avoir conduit leur véhicule personnel
avec facultés affaiblies : un arbitre annule
leurs congédiements.

32

Transport scolaire – Rappel sur le traitement
des antécédents judiciaires

35

Voyage d'étude au Québec de l'AIST :
La menace de « désécialisation »
des transports scolaires

Publicité : Girardin Blue Bird

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
Nancy Giroux
Guy Godin
Benoit Groleau

Conception graphique

Marie-Claude Bélanger

Impression

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



TOUJOURS LÀ POUR VOUS

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

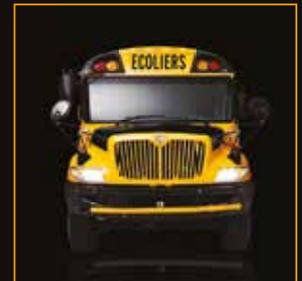
- Puissance : 200-260 HP
- Torque : 520-660 lb-pi
- Allison : 2500 PTS
- Allison : 3000 PTS
- Capacité : 36-72 passagers

IC AVEC MOTEUR PSI
À ESSENCE

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

IC AVEC MOTEUR
AU PROPANE

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



Autobus Leeds Transit

NOUS JOINDRE

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

leedstransit.com

REPRÉSENTANTS

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

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



LOUISE GIROUX

Les ceintures de sécurité à bord des autobus et des autocars

Permettez-moi d'aborder un sujet qui revient sporadiquement dans l'actualité et qui suscite de nombreux commentaires. Au cours des derniers mois, l'intérêt pour les ceintures dans les autobus scolaires a été ravivé suite au reportage de l'émission Fifth Estate de la CBC, puis repris par l'émission Enquête de Radio-Canada. Les reportages révélaient que Transports Canada n'avait pas rendu publique une étude démontrant l'utilité des ceintures à bord des autobus scolaires lors d'impacts latéraux et de tonneaux. Suite à ces révélations, notre Fédération a été très sollicitée afin de connaître la position de notre industrie à ce sujet.

« Il est important de mentionner que les transporteurs sont favorables à tout ce qui peut améliorer la sécurité des passagers dans nos véhicules. »

Durant des décennies, l'industrie du transport scolaire s'est fiée aux études existantes et connues de Transports Canada disant que les ceintures n'étaient pas nécessaires pour les véhicules scolaires, due notamment à la conception structurelle des autobus et au principe de compartimentation. Dans le cas des autocars, à ce jour, aucune loi n'oblige les véhicules à avoir de ceintures de sécurité. Toutefois, un projet de règlement a été déposé récemment spécifiant que les autocars fabriqués à compter du 1^{er} septembre 2020, et les années ultérieures, devront obligatoirement être munis de ceintures de sécurité. Il est à noter que depuis plusieurs années déjà, les autocars qui sortent des usines des fabricants sont munis de ceintures.

Suite aux reportages et à l'accident qui a décimé l'équipe de hockey dans l'Ouest du pays, le ministre de Transports Canada, M. Marc Garneau, a déclaré qu'il voulait revoir rapidement la législation concernant la sécurité des autobus, avec la collaboration de ses homologues provinciaux. Dans un contexte d'élection fédérale, on peut s'attendre effectivement à ce que le dossier des ceintures de sécurité revienne sur la sellette, notamment pour les autobus scolaires.

Il ne fait aucun doute que la Fédération et ses membres prendront part activement aux discussions, car notre grande priorité, en tant que transporteur, est la sécurité des passagers et des enfants que nous transportons quotidiennement. Notre excellent bilan routier en témoigne. Rappelons qu'en transport scolaire, il n'y a eu aucun décès d'élève à bord d'un autobus depuis 1986.



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

En tant qu'industrie, nous devons considérer avec attention tout équipement pouvant améliorer la sécurité de nos passagers. Il y aura toutefois plusieurs interrogations auxquelles les deux paliers de gouvernement devront répondre avant d'aller de l'avant avec une nouvelle législation. Les premières qui nous viennent rapidement à l'esprit sont :

- À qui incombera la responsabilité de s'assurer que les enfants soient bien attachés?
- Qui sera tenu responsable des blessures causées par une ceinture mal ajustée ou si les enfants ne sont pas attachés?
- Qu'advient-il des élèves qui sont transportés par les sociétés de transport publiques, plus spécifiquement dans les circuits dits «intégrés»? Les sièges n'ont pas de ceinture et ils sont souvent debout dans un autobus à plancher bas.

La Loi est claire pour les autocars. Pour les véhicules munis de ceintures, il est de la responsabilité du passager, adulte ou mineur, de s'attacher.

Le sujet des ceintures de sécurité à bord des autobus peut s'avérer émotif, car on parle de la sécurité de nos enfants et de nos passagers. Contrairement à ce qu'on a pu lire dans certains articles de notre diffuseur public, les transporteurs ne sont pas «réticents» à ce que les autobus soient munis de ceintures de sécurité, car la sécurité fait partie de notre ADN. Tout ce que l'on souhaite, si l'État va de l'avant avec l'implantation des ceintures dans les autobus scolaires, c'est que cette dernière soit réfléchi et tienne compte des réalités opérationnelles et du niveau de responsabilité de tous les intervenants en transport scolaire.

Cela étant dit, le dernier bilan routier de la Société d'assurance automobile du Québec (SAAQ) démontre que le plus grand danger se situe à l'extérieur de l'autobus. C'est dans cette optique que depuis les 31 dernières années, notre Fédération s'applique à faire de la prévention via sa campagne *M'as-tu vu?*. Cette campagne vise essentiellement à sensibiliser les élèves, les parents et les usagers de la route à redoubler de prudence en présence d'autobus scolaires. Nos efforts portent leurs fruits, notre bilan routier en témoigne.

Je termine en vous disant que nous pouvons être fiers de notre industrie. Au fil des ans, nous avons su nous adapter au changement et maintenir nos standards élevés en termes de sécurité. C'est notre devoir, c'est notre métier, c'est notre passion!





LUC LAFRANCE

La Fédération rencontre les nouveaux ministres

En octobre dernier, un nouveau gouvernement prenait le pouvoir au Québec. Qui dit nouveau gouvernement dit nouveaux ministres. Depuis leur nomination, la Fédération a eu l'occasion de rencontrer ceux qui gravitent autour de notre industrie.

Au ministère des Transports, le Premier ministre a nommé M. François Bonnardel, député de Granby, avec qui nous avons eu la chance de discuter une première fois le 15 novembre dernier, à ses bureaux. Nous lui avons présenté notre industrie, nos préoccupations et nos enjeux que ce soit en transport interurbain, urbain, régional, nolisé et scolaire.

En matière de transport interurbain et régional, nous lui avons déposé notre plan de relance, le même qui a été présenté à tous les ministres des Transports précédents. M. Bonnardel s'est montré très ouvert à trouver des solutions à la situation qui prévaut dans ce secteur de transport par autobus. Découlant de cette rencontre, il a été convenu de créer un comité de travail sous la direction du sous-ministre adjoint à l'électrification des transports, à la sécurité et à la mobilité. Ce comité nous donnera la chance d'élaborer davantage sur les problématiques qui touchent ce secteur et de soumettre des pistes de solutions à long terme afin de préserver la colonne vertébrale du transport collectif régional.

Nous avons également abordé avec lui les préoccupations de l'industrie concernant l'électrification des autobus scolaires. Il a été question de l'aide financière pour l'acquisition des autobus électriques, des problèmes d'opération et de recharge des véhicules. Nous lui avons d'ailleurs demandé de mettre en place un comité regroupant les différents intervenants impliqués dans le processus, c'est-à-dire les ministères et organismes publics tels qu'Hydro Québec, le ministère de l'Énergie de l'Environnement et évidemment celui de l'Éducation. Nous sommes toujours en attente d'un suivi de ce côté.



Côté éducation, la Fédération a eu l'occasion de rencontrer à deux reprises le nouveau ministre de l'Éducation et de l'Enseignement supérieur et député de Chambly, M. Jean-François Roberge.

Lors de la première rencontre, il a surtout été question des engagements électoraux tels que les maternelles 4 ans et la transformation des commissions scolaires en centres de services.

Concernant les maternelles 4 ans, il nous a rapidement rassurés en mentionnant que ce sera sur une base volontaire et graduelle. Pour lui, ça ne devrait pas causer d'impacts majeurs pour le transport scolaire. Nous lui avons tout de même mentionné que l'intégration de cette nouvelle clientèle dans les circuits réguliers pourrait amener quelques complications opérationnelles qui auront des impacts financiers pour les transporteurs. Nous lui avons suggéré que son ministère tienne compte de ces impacts dans la réévaluation des coûts reliés au transport scolaire.

Quant à l'avenir des commissions scolaires, là aussi le ministre s'est fait rassurant en nous disant qu'il y aurait autant de centres de services qu'il y a de commissions scolaires actuellement. Cette réforme a pour objectif de rapprocher le plus possible les services à l'élève aux écoles. Il ne devrait donc pas y avoir d'impact majeur sur le transport scolaire, car il s'agit d'un service régional qui sera géré par les centres administratifs. D'ailleurs, il nous a assuré que les contrats signés avec les commissions scolaires seront respectés.

Pour adopter cette réforme, il y aura dépôt d'un projet de loi. Il faudra être très vigilant, car il risque d'y avoir plusieurs modifications aux lois et règlements actuels, tel que la *Loi sur l'instruction publique et le Règlement sur le transport des élèves*. La Fédération veillera à ce que l'industrie du transport scolaire conserve ces acquis dans cette réorganisation.

Lors de la deuxième rencontre, à laquelle participaient les présidents des centrales syndicales, soit la CSN et la FTQ, il a été question de la crise de la main-d'œuvre et des problèmes de recrutement et de rétention que vivent tous les transporteurs de la province. Ce sujet avait déjà été abordé avec le ministre précédent, M. Sébastien Proulx, où nous lui avons demandé que des programmes soient mis en place afin de bonifier les conditions de travail des conducteurs et conductrices d'autobus scolaire.

Toute l'équipe vous remercie de votre confiance !

Lors de la tenue de la réunion annuelle chez Thomas Built Buses en Caroline du Nord en avril dernier, **Autobus Thomas s'est vu décerner la plus haute distinction en Amérique du Nord, soit celle du DEALER OF THE YEAR 2015.**

Nous tenons à remercier notre clientèle car vous êtes notre source de motivation qui nous pousse à aller plus loin à chaque jour.

En plus de vous proposer les meilleurs véhicules de l'industrie, Autobus Thomas est votre partenaire faisant partie de l'élite de l'industrie en Amérique du Nord !



En plus de mériter le **trophée Dealer of the year**, Autobus Thomas a remporté le titre de **Northeast Regional dealer of the year** ainsi que le **President Club Platinum** remis à l'entreprise ayant la meilleure gestion globale.



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



Cette même demande a été reprise auprès de M. Roberge qui nous a mentionné qu'avant de s'avancer sur quelconque programme, il souhaitait s'enquérir de la méthode de calcul qui sert à définir les montants d'argent versés aux commissions scolaires afin d'organiser le transport. Nous lui avons proposé qu'entretiens, un comité de travail soit mis en place auquel participeraient la Fédération, les syndicats, les commissions scolaires et le ministère de l'Éducation afin de définir les paramètres d'un éventuel programme qui permettrait d'améliorer les conditions de travail des conducteurs et conductrices d'autobus scolaire.

Nous avons eu aussi l'occasion de rencontrer M. Jean Boulet, député de Trois-Rivières et ministre du Travail dans le cadre d'une rencontre des différents comités sectoriels où, tour à tour, chaque représentant de son secteur d'activités a fait état de la problématique de recrutement et de rétention de la main-d'œuvre.

Bref, nous avons eu la chance de présenter les principaux enjeux de notre industrie auprès du nouveau gouvernement. La partie ne fait que commencer! Nous maintiendrons la cadence en matière de représentations auprès de nos élus. La Fédération met tout en œuvre pour défendre les intérêts de ses membres et maintenir leurs acquis.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Luc P...' with a stylized flourish at the end.



Le renouvellement d'un permis de transport par autobus est-il automatique?

BENOIT GROLEAU, Cain Lamarre

Tous les titulaires de permis de transport par autobus émis par la *Commission des transports du Québec* le savent. Il faut, de temps à autre, déposer une demande de renouvellement de permis pour pouvoir continuer les opérations liées à ce permis lorsque celui-ci vient à échéance.

Or, une demande de renouvellement d'un permis de transport par autobus n'est pas toujours aussi simple que l'on pourrait penser.

Un transporteur l'a appris à ses dépens récemment lorsque convoqué en audience publique par la *Commission des transports du Québec* dans le cadre d'une telle demande.

Ainsi, lors de cette audience, la demanderesse a plaidé qu'en matière de transport de personnes, les critères d'émission du permis de transport par autobus avaient été prouvés lors de l'audition ayant mené à l'émission du permis initial de sorte que la *Commission des transports du Québec* n'a pas à faire une nouvelle évaluation desdits critères lors d'une demande de renouvellement de permis.

La demanderesse affirme également que la preuve documentaire soumise avec la demande de renouvellement de permis est suffisante et que la

Commission des transports du Québec, lorsqu'elle siège en matière de renouvellement de permis, devrait, à toutes fins utiles, automatiquement faire droit au renouvellement demandé.

Se référant au *Règlement sur le transport par autobus*, la *Commission des transports du Québec*, dans le cadre de l'analyse de ces arguments, précise que lors d'un renouvellement, les critères édictés par les articles 11 à 13 doivent être rencontrés¹.

Partant, il ne saurait y avoir de renouvellement automatique.

Parmi les critères énumérés à l'article 12 dudit *Règlement*, la demanderesse doit démontrer qu'elle dispose des assises financières suffisantes pour assurer la viabilité du service visé par la demande de renouvellement de permis.

Or, dans ce dossier précis, la demanderesse, pour établir qu'elle disposait des assises financières suffisantes pour assurer la viabilité du service pour lequel elle demandait le renouvellement du permis, a fait référence à la situation financière d'un groupe de sociétés parentes dont elle fait partie, sans toutefois faire une démonstration spécifique pour elle-même.

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!



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

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

egr.ca

Puisque la démonstration faite ne visait pas spécifiquement la demanderesse, la *Commission des transports du Québec* en est venue à la conclusion que la demanderesse ne satisfaisait pas à l'ensemble des critères exigés par la *Loi sur les transports et le Règlement sur le transport par autobus*.

Dans ce contexte, puisqu'un des critères prévus à l'article 12 du *Règlement sur le transport par autobus* n'avait pas été rencontré, la *Commission des transports du Québec* n'a eu d'autre choix que de rejeter la demande de renouvellement de permis qui lui avait été soumise.²

Comme nous le montre cette décision, il n'existe donc aucun renouvellement automatique d'un permis de transport par autobus.

Qui plus est, la preuve en lien avec une telle demande doit être aussi rigoureuse que celle faite lors d'une première demande de permis.

On ne doit donc pas prendre une demande de renouvellement de permis à la légère.

¹ Article 16 du *Règlement sur le transport par autobus*.

² Décision 2018 QCCTQ 2580 du 24 octobre 2018.



Véhicules récréatifs : La SAAQ ne couvre pas les blessures corporelles

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

Avec l'hiver que nous connaissons et l'été que nous espérons, il est bon de rappeler quelques notions de responsabilité si vous possédez un véhicule destiné à circuler en dehors des chemins publics. Vous possédez un motocross, une motoneige, un véhicule out-terrain (VTT) ou tout autre véhicule motorisé destinés à circuler en dehors des chemins publics, sachez que toutes les personnes qui conduiront ces véhicules doivent être assurées et que la Société d'assurance automobile du Québec (SAAQ) ne prévoit aucun paiement en cas de blessures corporelles lors d'un accident.

À l'exception de quelques cas bien précis, c'est votre assureur qui paierait pour les blessures causées à autrui et pour lesquelles vous seriez tenu responsable. Compte tenu de ce qui précède, le conducteur d'une motoneige, d'un VTT ou autre véhicule récréatif s'expose à des poursuites civiles importantes pour les dommages qu'il cause non seulement à l'autre conducteur, mais aussi aux passagers des deux véhicules.

Il est donc nécessaire et obligatoire de souscrire une couverture d'assurance responsabilité civile automobile (Chapitre A). La limite d'assurance doit être suffisamment élevée pour faire face à ces réclamations. En cas d'accident, cette assurance

couvre les blessures corporelles causées à autrui, non couvertes par la SAAQ.

Il est également suggéré d'étendre la garantie pour couvrir les dommages matériels causés au véhicule récréatif lui-même. Les types de protection demeurent les mêmes qu'au chapitre B de l'assurance automobile. Il est important de noter que l'avenant F.A.Q. N° 32, qui est ajouté à votre contrat d'assurance en rapport avec ce type de véhicule, **ne couvre pas** les conducteurs qui contreviennent à la loi. Ne prenez pas de risques inutiles!

Et vos blessures? La couverture responsabilité civile automobile ne couvre que les dommages matériels et les blessures corporelles causés à un tiers. Par conséquent, pour couvrir vos propres blessures, vous devriez souscrire un avenant F.A.Q. 34 ou l'équivalent, qui vous indemniserait pour vos blessures corporelles, frais médicaux, perte de revenu et même le décès en cas d'accident.

Il est bon de rappeler quelques éléments de La Loi sur les véhicules hors route :

- L'article 18 de la Loi sur les véhicules hors route stipule que tout conducteur de véhicule hors route doit être âgé d'au moins 16 ans. Si le conducteur a moins de 18 ans, il doit être titulaire d'un

certificat, obtenu d'un agent habilité par le gouvernement, attestant qu'il possède les aptitudes et les connaissances requises pour conduire un tel véhicule, même s'il détient un permis de conduire et les connaissances requises pour conduire un tel véhicule. S'il n'en possède pas un et il commet une infraction, il sera passible d'amende. Cette loi serait applicable même sur les propriétés privées.

- Selon l'article 19, le propriétaire de tout véhicule hors route doit détenir un contrat d'assurance de responsabilité civile d'au moins 500 000 \$ garantissant l'indemnisation d'un préjudice corporel ou matériel causé par ce véhicule. Le propriétaire d'un véhicule hors route qui contrevient à cet article commet une infraction et est passible d'une amende.

Véhicules assujettis à la Loi

- Les motoneiges dont la masse nette n'excède pas 450 kg et dont la largeur, équipement compris, n'excède pas 1,28 m;
- Les véhicules tout-terrain motorisés, les motoquads, les autoquads, les motocyclettes tout-terrain, les autres véhicules à trois roues ou plus munis d'un guidon et d'au moins deux roues, qui peuvent être enfourchés et dont la masse nette n'excède pas 600 kg;
- Les autres véhicules motorisés destinés à circuler en dehors des chemins publics et prévus par règlement.

Pour plus d'information concernant l'assurance des véhicules hors route, veuillez contacter votre courtier.

ÉCONOMIES
ÉMISSIONS

LA COMPAGNIE
ÉLECTRIQUE LION

ECOLIERS

THE LION ELECTRIC

SOYEZ UN LEADER, L'ÉLECTRIQUE C'EST MAINTENANT!
THELIONELECTRIC.COM

The advertisement features a yellow school bus with 'ECOLIERS' on the front and 'THE LION ELECTRIC' on the side. To the left, a glowing piggy bank icon has a dollar sign above it, with a line connecting it to the bus. The background shows a stylized cityscape. The text 'ÉCONOMIES ÉMISSIONS' is in the top left, and the company logo 'LA COMPAGNIE ÉLECTRIQUE LION' is in the top right. At the bottom, the slogan 'SOYEZ UN LEADER, L'ÉLECTRIQUE C'EST MAINTENANT!' and the website 'THELIONELECTRIC.COM' are displayed.



Campagne de sécurité *M'as-tu vu?* 2019

C'est en proposant aux élus et aux médias de tester par eux-mêmes la conduite d'autobus scolaire en circuit fermé que la Fédération des transporteurs par autobus (FTA) a donné le coup d'envoi à sa 31^e campagne de sécurité en transport scolaire *M'as-tu vu?*, le 4 février dernier au Centre de formation en transport de Charlesbourg. Quelques journalistes se sont prêtés à l'exercice sous le regard attentif de l'adjoint parlementaire du ministre des Transports, M. Claude Reid. Ils ont pu ainsi expérimenter la complexité de la conduite d'un autobus scolaire, mettant ainsi en lumière l'importance du respect des règles de sécurité établies, tant pour les automobilistes, que pour les enfants.



La campagne 2019 soulignait le retour de notre porte-parole Mathis, 11 ans, de l'école l'Étoile de Lévis. Lors de l'évènement, Mathis a présenté la première capsule d'information qui met en lumière une situation qui peut être ambiguë pour les automobilistes. La réalisation de cette capsule a été rendue possible grâce au programme du Fonds de la sécurité routière qui a financé une partie importante de ce projet.

Lors de l'activité de lancement de campagne, notre présidente du conseil d'administration, madame Louise Giroux, a profité de l'occasion pour lancer la semaine des conductrices et conducteurs d'autobus scolaire qui se tiendra du 11 au 15 février. Madame Giroux a invité les élèves, les parents et



tout le personnel scolaire à remercier ces femmes et ces hommes qui, quotidiennement, font preuve de patience, de dévouement et de vigilance pour transporter leurs précieux passagers. Ces personnes représentent des rouages importants dans la sécurité des élèves transportés matin et soir. Durant la deuxième semaine de la campagne, les réseaux sociaux ont été mis à profit afin d'inviter toutes les personnes concernées à remercier les conductrices et les conducteurs pour leur travail.

Bilan routier en transport scolaire

Selon les données de la Société de l'assurance automobile du Québec, 349 personnes ont été victimes d'un accident lié au transport scolaire en 2017, soit 57 de plus que l'année précédente. Parmi celles-ci, 336 ont été blessées légèrement et 8 l'ont été gravement. Cinq personnes, qui n'étaient pas à bord de l'autobus scolaire, sont décédées. Précisons que ces données couvrent les accidents liés au transport scolaire au sens large n'impliquant pas nécessairement un autobus scolaire dans l'accident.

Encore cette année, les transporteurs et leurs partenaires ont été nombreux à tenir des activités aux quatre coins de la province dans le cadre de la campagne de sécurité. Chaque activité a son importance, car elles rappellent aux usagers de la route et aux élèves de redoubler de prudence lorsqu'ils se trouvent en présence d'autobus scolaires. La sécurité des élèves transportés quotidiennement représente une valeur intrinsèque des membres transporteurs de la Fédération. Nous sommes tous fiers de l'excellent bilan routier en transport scolaire. Vos actions de prévention effectuées au cours des nombreuses années n'y sont certes pas étrangères. Bravo à toutes et à tous pour votre implication!

Enfin, pour assurer le succès de cette campagne annuelle de sécurité, la Fédération des transporteurs par autobus reçoit l'appui financier de plusieurs partenaires dont le ministère des Transports et le ministère de l'Éducation et de l'Enseignement supérieur, de la Société de l'assurance automobile, d'Intact Assurance, de Girardin inc., de la société d'avocats Cain Lamarre et de la Fédération des commissions scolaires du Québec. Enfin, le CAA-Québec, les commissions scolaires, les conseils d'établissements scolaires et les corps policiers appuient la campagne et y participent activement. Un énorme merci à tous.





Alcool et drogues au travail

GUY GODIN, Conseiller en prévention, Via Prévention

Depuis le 17 octobre 2018, les employeurs sont préoccupés par l'entrée en vigueur de la législation canadienne sur le cannabis. Inutile ici de faire l'autruche et d'affirmer que les problèmes de consommation en milieu de travail sont apparus à cette date! Ils étaient déjà présents et trop souvent ignorés. Encore aujourd'hui, la consommation d'alcool et de drogues au travail est un sujet tabou, parce qu'on ne sait pas comment l'aborder ou que c'est plus simple de l'ignorer que d'intervenir.

Comme employeur, votre principale responsabilité en matière de santé et de sécurité est d'offrir un milieu de travail sécuritaire. Comme la consommation de cannabis et d'alcool au travail entraîne des risques importants d'accidents, vous devez intervenir. Vous ne pouvez pas fermer les yeux et vous dire qu'il n'est pas nécessaire d'intervenir tant que le travail est fait.

Les effets du cannabis

Sans trop élaborer sur les effets du cannabis, disons qu'ils varient d'un individu à l'autre en fonction de plusieurs facteurs ainsi que de la quantité consommée. À court terme, la consommation du cannabis peut créer de la confusion et de la somnolence. Elle affecte la mémoire, la concentration et particulièrement les réflexes. Les effets du cannabis augmentent donc les risques d'accident. Voilà pourquoi vous ne devez jamais tolérer sa consommation au travail. Inutile de vous convaincre que pour conduire un véhicule lourd, il faut avoir toute sa tête et que rien ne doit réduire la vigilance ni les réflexes du chauffeur.

La législation

Plusieurs lois et règlements ont été modifiés ou le seront au cours des prochains mois. Il y a bien sûr la Loi sur le cannabis qui ne sera pas discutée ici. Le Code de la sécurité routière a été modifié. On y retrouve une définition de drogue ainsi qu'une interdiction de conduire tout véhicule s'il y a présence de cannabis ou autre drogue dans l'organisme du conducteur.

La Loi sur la santé et la sécurité du travail (LSST) a également été modifiée avec l'ajout de deux articles sur le sujet. L'un mentionne que l'employeur doit veiller à ce que les travailleurs n'aient pas les facultés affaiblies par l'alcool, la drogue incluant le cannabis ou d'autres substances similaires (article 51.2). L'autre spécifie que les travailleurs ne doivent pas exécuter leur travail s'ils ont les facultés affaiblies (article 49.1).

Que puis-je faire comme employeur ?

Comme l'employeur est le principal responsable de la prévention des accidents, il doit élaborer et mettre en place des mécanismes de contrôle et de supervision de ses employés. Les paragraphes suivants décrivent les actions à entreprendre pour prévenir les accidents de travail dus à la consommation d'alcool et de drogue.

Politique d'entreprise

Peu importe la taille de votre entreprise, vous devez établir une politique. Elle vous permettra d'affirmer que la consommation est interdite sur les lieux de

travail. Vous y fixerez vos règles d'entreprise, les conséquences du non-respect de ces règles et les ressources disponibles pour aider une personne ayant des problèmes de consommation, voire de dépendance à l'alcool ou aux drogues.

Sans une telle politique, votre pouvoir d'intervention envers un employé qui consomme au travail est très limité.

Un exemple de politique est disponible sur le site web de Via Prévention (viaprevention.com).

Programme de prévention

Votre programme de prévention étant votre plan d'action pour enrayer les accidents de travail et les maladies professionnelles, c'est dans celui-ci que vous devez définir ce qui sera fait en regard de la consommation d'alcool et de drogue (formations, documents d'information, affichage, etc.).

Sensibilisation et information

La prévention des accidents du travail liés à la consommation d'alcool et de drogue passe par la sensibilisation et l'information. Vous devez aller plus loin que simplement dire «la drogue, ce n'est pas bon pour la santé». Bien qu'important, dans le contexte du travail ce message n'est pas efficace. Les travailleurs doivent être informés de leurs droits et obligations, de la politique de l'entreprise, de l'aide

et des ressources disponibles, des conséquences de travailler sous l'influence de l'alcool ou de drogue. Les sujets sont nombreux.

Programme d'aide aux employés

Si un tel programme est disponible dans votre entreprise, il vous faut en faire la promotion auprès des travailleurs.

Tests de dépistage

De tels tests sont très encadrés par la législation. Ils sont permis dans des circonstances particulières et pour des objectifs légitimes. Il faut cependant bien se renseigner sur la législation qui impose certaines limites afin de préserver les droits des travailleurs.

Finalement

La législation sur le cannabis s'accompagne de certains changements législatifs visant à clarifier les devoirs et les responsabilités des employeurs et des employés. L'employeur a le devoir d'accommoder les travailleurs qui ont un problème de dépendance et doit les aider dans leur démarche de traitement.

Pour en savoir plus, téléchargez notre guide «La gestion du risque alcool et drogues» sur notre site web. N'hésitez pas à nous contacter si vous avez besoin de conseils ou d'aide pour élaborer votre politique ou votre programme de prévention.



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



Nouvelle jurisprudence en transport nolisé avec des autobus scolaires

CHRISTINE DESLAURIERS, Conseillère juridique, Fédération des transporteurs par autobus

Un nouveau jugement vient d'être rendu sur l'application des articles 454 à 460 du *Code de la sécurité routière*¹ (« Code »), soit notamment les obligations en lien avec la mise en marche des feux rouges intermittents lors d'embarquement et de débarquement de personnes. Ce jugement pourrait avoir des répercussions sur votre façon d'effectuer le transport nolisé ou par abonnement des mineurs avec des autobus dédiés au transport scolaire.

En effet, le 28 novembre dernier, l'honorable Serge Francoeur, juge de la Cour supérieure a rejeté l'appel du jugement de première instance prononcé par l'honorable Nathalie DuPerron-Roy, juge de paix magistrat, le 1^{er} juin 2018.

Les faits

Le 29 janvier 2017, le conducteur (appelant) est arrêté par un contrôleur routier alors qu'il est au volant d'un autobus scolaire de couleur jaune de chrome et qu'il effectue plusieurs arrêts afin d'embarquer des personnes d'âge mineur et des adultes se rendant skier, sans donner l'alerte en mettant les feux rouges intermittents en fonction et sans actionner le signal d'arrêt obligatoire visés à l'article 229 du *Code*.

Dans cette cause, il est important de mentionner que le transporteur détenait un permis de transport de personnes par abonnement délivré par la

Commission des transports du Québec (CTQ). À cet effet, le code prévoit que :

454. La présente section s'applique au transport des écoliers, à l'exception d'un transport effectué en vertu d'un permis délivré à cet effet par la Commission des transports du Québec et pour lequel peut être utilisé un autobus ou un minibus autre qu'un autobus ou minibus affecté au transport d'écoliers au sens d'un règlement pris en vertu de la Loi sur les transports (chapitre T-12).

Analyse et décision

Dans son analyse, le juge indique que malgré le fait que le transporteur détienne un permis de transport par abonnement, conformément à l'article 454 du *Code*, ceci ne le dispense pas d'appliquer les règles de sécurité prévues aux articles 455 à 460. Par conséquent, les règles de sécurité concernant les véhicules affectés au transport d'écoliers trouvent application dans la présente, car l'article 461 du *Code* édicte que ces règles s'appliquent en tout temps dans le cas de transport de personnes âgées de moins de 18 ans effectué au moyen d'un autobus d'écoliers.

Selon l'honorable Serge Francoeur: «il n'existe aucune ambiguïté avec cette disposition et il ressort que le législateur a voulu, lorsqu'un transport d'une personne âgée de moins de 18 ans est effectué au moyen d'un autobus scolaire, écolier ou pas, que

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



PRÈS POUR ALLER LOIN
CAINLAMARRE.CA

les règles de la sécurité des enfants retrouvées aux articles 455 à 460 trouvent application.»²

Dans cette optique, la Fédération vous invite à être doublement vigilant lorsque vous effectuez des transports nolisés ou par abonnement à l'aide d'autobus jaune et si des mineurs prennent place de bien respecter les règles concernant les véhicules affectés au transport d'écoliers.

Règles de sécurité à respecter :

1. Deux affiches portant l'inscription «Écoliers », placées l'une à l'avant et l'autre à l'arrière du véhicule (art. 229 CSR);
2. Feux intermittents placés à l'avant et à l'arrière u véhicule ainsi que d'un signal d'arrêt obligatoire constitué soit d'un panneau d'arrêt

escamotable, soit d'un bras escamotable avec panneau d'arrêt (art. 229 CSR);

3. Lors de l'embarquement ou le débarquement, donner l'alerte en mettant en marche les feux rouges intermittents et en actionnant le signal d'arrêt obligatoire (art. 456 CSR). La même règle s'applique lorsque l'autobus est immobilisé à la file (art. 457 CSR);
4. S'assurer que toutes les personnes sont assises avant de mettre son véhicule en mouvement et que ces dernières demeurent assises durant le trajet (art. 455 CSR).

¹ Code de la sécurité routière, chapitre C-24.2

² Marques c. DPCP, C.S. 200-36-002735-181



Comment ça se passe la gestion de la diversité culturelle dans votre entreprise?

NANCY GIROUX, CRHA – Formatrice leadership et diversité culturelle – Coach d'affaires – www.nancygirouxcoach.com

Rim, Sajidah, Mozdeh, Youri, Meriam, Padmaja, Svetlana, Clémentine... et Roger, reconnaissez-vous cette nouvelle liste d'ancienneté qui orne le babillard de votre salle des conducteurs? Alors je vous annonce que, si vous n'y êtes pas encore tout à fait, préparez-vous, vous ferez face à cette nouvelle réalité tôt ou tard. N'est-ce pas fantastique d'avoir l'opportunité d'entrer en contact avec tout ce beau monde sans sortir de votre Québec natal?

Mon objectif est de vous partager combien l'intégration est cruciale pour toute organisation qui souhaite développer une image de marque distinctive et offrir un service de qualité supérieure. Avec cette pénurie de main-d'œuvre qui n'est pas à la veille d'être solutionnée, votre processus d'accueil et d'intégration a intérêt à être revisité. C'est un incontournable pour l'ensemble de votre personnel bien entendu et dans le cas d'employés issus de l'immigration, il l'est tout autant, sinon plus. Je vous partage un cas vécu. J'échangeais récemment avec un directeur d'une entreprise de transport qui m'énumérait les enjeux liés à la gestion des ressources humaines dans son milieu de travail où plus de 50% des conducteurs embauchés depuis moins de deux ans provenaient d'un pays situé à l'extérieur de l'Amérique du Nord. Au-delà des défis liés à la compréhension de la langue s'ajoutaient les problèmes de gestion des accidents, le non-respect des politiques internes, les malentendus

au sujet des parcours, les problèmes d'orientation, la complexité de faire la discipline à bord et de créer un climat de confiance avec les parents, les demandes de vacances d'une durée d'un mois et les conflits entre des membres d'une même communauté, mais provenant de sous-cultures différentes. Un tableau assez réaliste de ce qui se passe dans plusieurs entreprises non?

Évidemment, certains facteurs nécessitent plus de temps et d'encadrement pour en arriver à une compréhension globale des lois, des règles et des comportements attendus. Considérant qu'un nouvel arrivant se retrouve dans un nouveau pays, conséquemment dans une nouvelle région et encore plus spécifiquement dans une nouvelle entreprise, il est plutôt évident de penser qu'une quantité inimaginable d'informations se bouscule dans sa tête et qu'il est probable qu'il ne sache plus trop quoi prioriser.

Imaginez un instant que l'on vous envoie diriger une filiale au Vietnam avec votre petite famille, que vous devez y passer minimalement 5 ans, que vous maîtrisez sommairement l'anglais, que vous n'avez jamais voyagé en Asie et que vous n'avez pas un chauffeur privé pour vous accueillir à l'aéroport... Vous avez l'adresse de la maison qu'on vous a louée à Hanoï sur un bout de papier et vous ne connaissez personne dans cette ville. Comment vous sentez-vous?

Il n'y a rien comme ce petit exercice d'impact «Se mettre dans la peau de l'autre» pour comprendre ce qu'un nouvel arrivant peut vivre et vous permettre d'ajuster vos façons de faire en fonction de cette prise de conscience...

«Mon grand-père disait: «S'intégrer à une nouvelle culture, c'est comme lire un livre plusieurs fois. La première lecture, généralement, c'est pour se familiariser avec les personnages. À la deuxième lecture, on s'intéresse davantage à l'histoire. Mais après la troisième lecture, si on arrive à raconter cette histoire avec passion, c'est qu'elle est aussi devenue la nôtre et les personnages, des membres de notre propre famille.»» — Boucar Diouf.

Cette citation reflète parfaitement les défis de l'intégration d'un immigrant. L'appropriation des codes culturels nécessite du temps et du vécu avant de devenir un citoyen fonctionnel dans le nouveau pays d'accueil.

L'objectif étant de créer un milieu de travail sain, où les relations sont authentiques et conviviales, je vous suggère de miser sur des relations interculturelles gagnantes entre tous les membres de l'entreprise. Les valeurs culturelles ne sont pas universelles, elles doivent être apprises. L'enjeu des immigrants est de comprendre la nouvelle culture de son pays d'accueil et d'adopter ses comportements aux codes culturels qui lui sont transmis. Le défi de celui qui accueille (vous) est de faire vivre sa culture, la transmettre sans oublier ses évidences culturelles. Par exemple, la distance physique qui est tolérée entre deux personnes au Québec (notre bulle) est différente de celle d'un Congolais. Vos façons de vivre, vos façons de faire ne sont pas évidentes et sont vécues différemment pour chacun. Partager une bière entre collègues lors d'un 5 à 7 tous les jeudis soirs n'est pas répandue

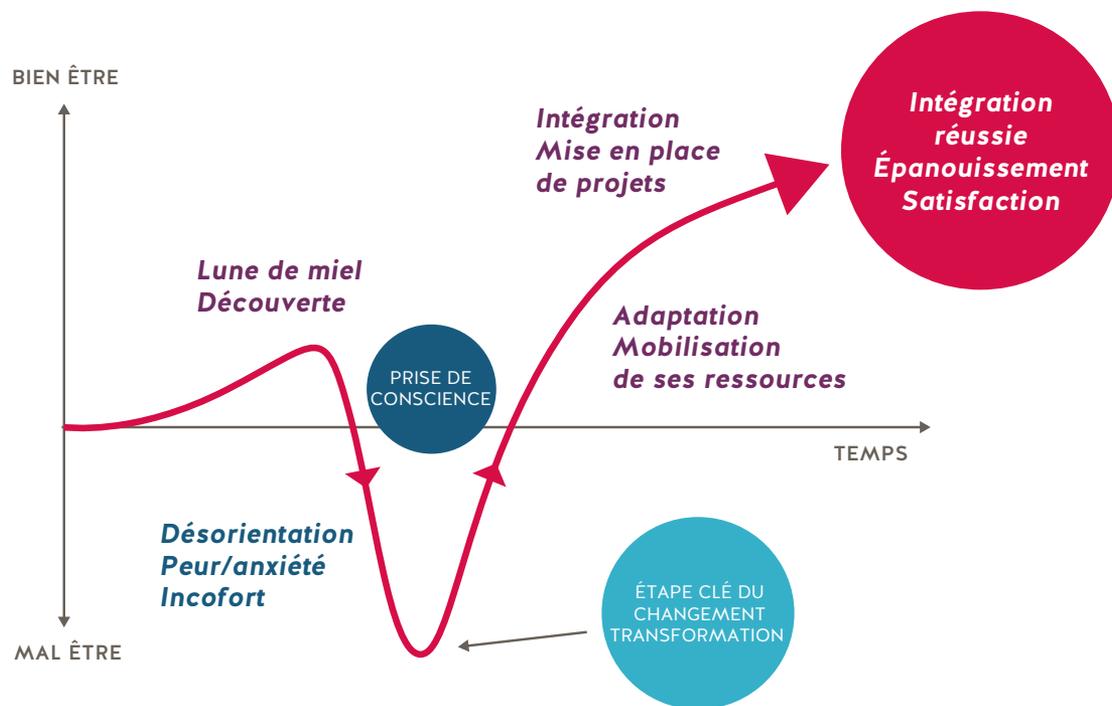
en Inde par exemple. Transmettre de l'information sur les évidences organisationnelles comme les modes de communication, les relations avec la hiérarchie, le travail d'équipe, la façon de gérer les conflits, etc., permettent de formaliser en quelque sorte la culture de votre entreprise et de faciliter l'intégration du travailleur.

La motivation première du nouvel arrivant est de trouver du travail et ensuite de s'intégrer dans sa communauté. Il ne veut pas être traité différemment, il souhaite développer un réseau composé de personnes variées, certes, mais idéalement incluant des natifs du Québec pour mieux saisir leur mode de vie, leurs valeurs et leurs attentes.

Imaginez le degré de complexité que cela représente pour une personne qui a été interviewée un lundi et qui entre en poste le jour suivant avec un gauchedroite à peine lisible et 3 piles de documents à lire avec des accusés de réception qui sont écrits dans une langue qu'elle maîtrise à peine..., croyez-vous que ce sera une expérience-employé qui aura un grand succès?

Pour mieux comprendre le cycle d'intégration d'un nouvel arrivant, il peut être utile de comprendre le choc culturel qu'il traverse. Pour l'avoir validé auprès de plusieurs immigrants provenant de différents pays, l'individu traverse un cycle en quatre temps où il vit une dose d'anxiété plus ou moins grande en raison de la perte des signes et symboles familiers des rapports sociaux qu'il connaît.

Le processus d'adaptation dans le pays d'accueil est représenté par une «courbe en U» qui fut créée par J. Stewart Black & Mark Mendenhall.



La phase 1 : **Lune de miel**. C'est la période d'enchantement, elle est généralement assez courte. La personne a un peu l'impression d'être un touriste. La curiosité, les découvertes et l'intérêt pour le nouveau pays sont grisants. À ce stade, la personne ne remet pas en question son propre système de valeurs.

La phase 2 : **Choc culturel**. Aussi appelé désillusion et frustration. L'impression de manque se fait sentir, une perte de ses repères (alimentation, manière de vivre, langue, systèmes de santé et d'éducation différents, etc.). Ce qui prédomine à ce stade : isolement, différence, confusion, mal du pays, nostalgie... La réalité quotidienne est fort différente et plusieurs défis d'ordres logistiques et matériels surviennent.

La phase 3 : **Adaptation ou échec**. La personne va prendre ses distances ou s'intégrer, en acceptant ou refusant son nouveau mode de vie. S'il prend le chemin de l'adaptation, il va alors adapter ses habitudes à la nouvelle culture, être rassuré, trouver ses repères, remplacer ses anciennes habitudes par de nouvelles. Il devient capable de voir les différences des deux cultures de manière plus objective et de gérer cette situation. Sinon on se dirige vers un reniement et un échec.

La phase 4 : **Maturité**. C'est la phase d'intégration ou de maîtrise. La personne fonctionne avec sa culture d'origine et celle du pays d'accueil. Les différences sociales et culturelles sont acceptées et intégrées.

Une fois conscient de son code culturel, l'individu est à même de mieux comprendre l'autre (celui qui est venu d'ailleurs). On peut utiliser l'acronyme COS pour identifier les attitudes et les comportements favorisant des rencontres interculturelles harmonieuses...

- **C** – Le C rappelle qu'il est important de connaître et de comprendre pour dépasser les préjugés afin d'établir le contact. Les comportements, les croyances déterminent la façon de communiquer.
- **O** – Le O pour ouverture, opportunité, observation. Selon Louis-Edmond Hamelin, géographe et spécialiste des études nordiques, «la culture ne pénètre que ceux, qui d'abord, se disposent à l'accueillir». Cette ouverture à la différence est la pierre angulaire d'une gestion interculturelle réussie.

- **S** – Le S pour souplesse, sensibilité, s’exprimer, s’adapter. La souplesse incite l’individu à sortir de son cadre habituel, à découvrir de nouvelles façons de faire au profit d’un ensemble.

Voici quelques idées pour faciliter l’intégration :

- Désigner une personne-ressource* (mentor) pour accompagner l’employé et favoriser le soutien de ses collègues;
- Échanger sur les comportements et les attitudes à privilégier;
- Prévoir des moments de rencontres, de suivis pour discuter de différents sujets, poser des questions ouvertes et évaluer son niveau de satisfaction;
- Favoriser les rencontres informelles et les activités sociales.

*Cette dernière doit être bien préparée, elle est, idéalement, une bonne ambassadrice de votre entreprise et elle comprend l’importance de son rôle sans avoir le sentiment de détenir un rôle d’autorité.

Sachez qu’Emploi-Québec offre un programme d’aide à l’intégration des immigrants et des minorités visibles en emploi (PRIIME). Il permet de soutenir financièrement des PME qui offrent à des personnes immigrantes et à des personnes des minorités visibles un premier emploi dans leur domaine de compétence. Évidemment des conditions s’appliquent pour être admissible, référence :

www.emploi.quebec.gouv.qc.ca/guide_mesures_services/05_Mesures_progr_Emploi_Quebec/05_10_Programme_PRIIME/Guide_PRIIME.pdf

En guise de conclusion, rappelez-vous qu’«immigrer rime avec humilité» et c’est cette attitude que je croise quotidiennement lors de mes rencontres avec les nouveaux arrivants. Ils rêvent d’un monde meilleur, prouvons-leur que nous avons une grande dose d’humanité à leur partager.

Réservez dès aujourd’hui

votre hébergement pour obtenir le type de chambre désiré.

MODE DE RÉSERVATION POUR L’HÉBERGEMENT

PAR INTERNET:
<https://aws.passkey.com/go/congres2019delafta>

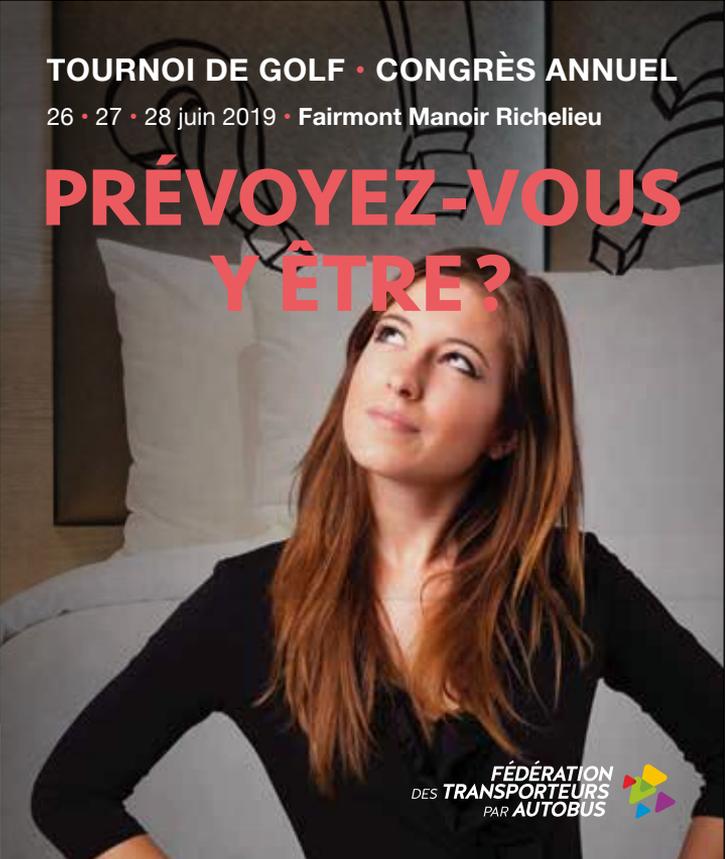
PAR TÉLÉPHONE:
 Communiquez avec l’hôtel par téléphone au numéro suivant : **418 665-3703** et mentionnez que vous venez pour le congrès de la Fédération des transporteurs par autobus.

PROGRAMMATION À VENIR EN AVRIL SUR NOTRE SITE INTERNET

TOURNOI DE GOLF • CONGRÈS ANNUEL

26 • 27 • 28 juin 2019 • Fairmont Manoir Richelieu

PRÉVOYEZ-VOUS Y ÊTRE?



FÉDÉRATION
DES TRANSPORTEURS
PAR AUTOBUS





Bienvenue Québec évolue – **que nous réserve les prochaines éditions?**

Depuis 30 ans, la bourse touristique Bienvenue Québec poursuit sa mission, soit de faire découvrir notre belle province aux touristes internationaux. C'est en offrant un lieu de réseautage et de négociations aux voyageurs et aux fournisseurs de produits et services touristiques que Bienvenue Québec contribue au développement de l'industrie touristique québécoise.

Dans un monde de plus en plus compétitif, les bourses touristiques doivent redoubler d'ardeur afin de demeurer attractives auprès de l'industrie touristique mondiale. Pour rester fidèle à sa réputation, dans un environnement en perpétuel changement, Bienvenue Québec a misé sur l'innovation afin de mieux répondre aux besoins de ses participants et de demeurer une vitrine incontournable pour les nombreuses expériences qu'offre le Québec.



Loin de l'idée de changer notre formule éprouvée de «speed-dating» où il se transige une valeur de 56 millions de dollars en transactions commerciales à travers les 8 000 rendez-vous d'affaires sur une période de trois jours, Bienvenue Québec a plutôt misé sur une qualification minutieuse de ses participants. Les acheteurs sélectionnés sont questionnés et évalués selon leurs perspectives d'achats de produits et

services touristiques au Québec. La qualification est aussi valide pour les vendeurs qui doivent démontrer qu'ils ont tous les outils nécessaires et leur intérêt à travailler sur les marchés internationaux.

En 2016, la Fédération a ouvert la bourse à des acheteurs internationaux en se basant sur les marchés prioritaires de l'Alliance de l'industrie touristique du Québec et de Destination Canada. Depuis, notre bourse touristique accueille des acheteurs de partout dans le monde notamment de l'Amérique du Sud, de l'Europe, de l'Australie et de l'Asie. Les efforts ont également été maintenus sur les marchés limitrophes du Québec par le biais des réceptifs québécois, canadiens et américains. Il en résulte que 86% de la clientèle des acheteurs nous provient de l'international tandis que 14% nous proviennent principalement de l'Ontario et du Québec.

C'est dans un esprit d'amélioration continue et de collaboration avec l'industrie touristique que la Fédération souhaite poursuivre son évolution, tout en maintenant un haut niveau de qualité de son événement. Des modifications aux plages horaires en passant par la bonification des formations sont prévues dès l'édition 2019. La Fédération espère que, par ces changements, l'expérience des participants sera bonifiée et assurera un retour sur leur investissement.

Pour les vendeurs, nous offrirons une série de webinaires de formations adaptées particulièrement à Bienvenue Québec, tout en étant utiles pour les autres événements du même type. Tarification, comment se vendre en 8 minutes, savoir rédiger un profil de ventes sont des exemples de formations auxquels ils pourront bénéficier. L'objectif principal visé est de fournir un coffre d'outils garni de connaissances afin d'aider les entreprises touristiques du Québec à transiger avec le réseau de distribution à l'échelle mondiale et de tirer profit de toutes les occasions d'affaires qui se présentent à eux.



Les plages de rendez-vous ont été revues afin de maximiser la présence des délégués vendeurs inscrits au forfait A, et ce, dès la première journée, en après-midi, pour se terminer le mercredi midi avec le dernier dîner mettant en vedette la région hôte de l'année suivante.

Finalement, afin de bonifier son offre de services à ses membres, la Fédération des transporteurs par autobus a instauré un nouveau statut de membre soit «Occasions d'affaires». Chaque année, la Fédération participe à plusieurs événements commerciaux afin de recruter de nouveaux acheteurs. Suite à ces événements, la Fédération reçoit plusieurs demandes pour des besoins spécifiques de la part des voyageurs, soit des hôtels, restaurants, attrait, services, et autres types de produits touristiques. La Fédération partagera avec ses membres «Occasions d'affaires» toutes les opportunités pour leur entreprise et évidemment, les contacts des voyageurs rencontrés.

Bienvenue Québec continuera, sans relâche, à propulser les richesses et les expériences touristiques incontournables de toutes les régions du Québec sur l'échiquier mondial.



Chauffeurs d'autobus scolaire reconnus coupables d'avoir conduit leur véhicule personnel avec facultés affaiblies : un arbitre annule leurs congédiements.

YVES BRASSARD, c.r.i.a., Conseiller en relations de travail, Fédération des transporteurs par autobus

Dans une décision très récente, rendue le 5 décembre 2018, l'arbitre Alain Cléroux a accueilli les griefs de deux chauffeurs d'autobus scolaire qui contestaient leurs congédiements imposés par un transporteur scolaire, après qu'ils ont été reconnus coupables d'avoir conduit un véhicule routier avec les facultés affaiblies par l'alcool.

Dans ces deux dossiers, la preuve amenée devant l'arbitre a été constituée principalement par le dépôt d'un document qui contenait 54 admissions sur lesquelles les parties s'étaient entendues, sur le témoignage d'un des deux plaignants et d'une représentante de l'employeur.

Premier plaignant

Le premier plaignant était un chauffeur régulier de l'employeur depuis 23 ans et le plus ancien sur la liste d'ancienneté. Son dossier disciplinaire était vierge. Son permis de conduire avait été suspendu une première fois en 2013 pour 3 mois, après avoir été arrêté par la police pour conduite avec son véhicule personnel avec facultés affaiblies par l'alcool. L'employeur l'avait alors suspendu pour 3 mois. À la fin de la suspension de son permis de conduire, le salarié a recouvré son permis et repris son travail chez l'employeur jusqu'à la fin de l'année scolaire 2013-2014.

Le 27 juin 2016, il a été déclaré coupable d'avoir conduit un véhicule à moteur lorsque sa capacité est affaiblie par l'effet de l'alcool et il a perdu son

permis de conduire pour un an. En juillet 2016, le salarié a déclaré ses antécédents judiciaires dans sa «Déclaration relative aux antécédents judiciaires», conformément à l'Annexe D du contrat de transport scolaire intervenu entre le transporteur et la commission scolaire.

Il a été suspendu sans solde pour l'année scolaire 2016-2017. Il a recouvré son permis de conduire le 27 juin 2017 et a déclaré à nouveau à l'employeur ses antécédents judiciaires en juillet 2017.

À la suite d'un article paru dans un journal concernant le dossier criminel du salarié et son travail de chauffeur d'autobus scolaire, l'employeur l'a suspendu sans solde pour fin d'enquête à compter du 6 octobre 2017, le tout, suite à «l'inquiétude majeure de la commission scolaire concernant la sécurité des élèves à bord de votre autobus». Il a été congédié le 30 octobre 2017, et la lettre de congédiement indique «qu'il a été reconnu coupable d'avoir conduit un véhicule routier avec facultés affaiblies et que cette infraction est en lien direct avec votre fonction de conducteur d'autobus scolaire». À cette date, le salarié était titulaire de son permis de conduire. Le plaignant a déposé un grief pour contester son congédiement, le 9 novembre 2017.

Second plaignant

Le second plaignant était un chauffeur régulier de l'employeur, depuis 9 ans et le cinquième plus ancien sur la liste d'ancienneté. Son dossier disciplinaire

était également vierge. Le 30 avril 2016, il a subi un accident de la circulation avec un véhicule personnel. Il n'a pas perdu son permis de conduire, mais une analyse sanguine de son taux d'alcoolémie a été effectuée. Une accusation a été par la suite, déposée contre lui pour avoir conduit un véhicule moteur avec facultés affaiblies par l'effet de l'alcool ou de drogue. Le 11 juillet 2017, il a rempli le formulaire «Déclaration relative aux antécédents judiciaires» conformément à l'Annexe D du contrat de transport scolaire intervenu entre le transporteur et la commission scolaire et le remet à l'employeur comme il doit le faire avant le début de chaque année scolaire.

Il déclare faire l'objet d'une accusation criminelle et pénale encore pendante de «conduite avec facultés affaiblies», survenue le 30 avril 2016.

Du 30 avril au 13 octobre 2017, le salarié a effectué son travail régulier de chauffeur d'autobus scolaire, à raison de 25 heures par semaine. Il a été suspendu avec solde pour fin d'enquête à compter du 13 octobre 2017, à la suite de «l'inquiétude majeure de la commission scolaire concernant la sécurité des élèves à bord de votre autobus». Il a été congédié le 30 octobre 2017 et la lettre de congédiement mentionne qu'il a «une accusation encore pendante, d'avoir conduit un véhicule routier avec des facultés affaiblies et qui est en lien direct avec votre fonction de conducteur d'autobus scolaire». À cette date, le salarié était toujours titulaire de son permis de conduire.

Le plaignant a déposé un grief pour contester son congédiement, le 9 novembre 2017.

Le 20 mars 2018, il a été reconnu coupable d'avoir «conduit un véhicule à moteur lorsque sa capacité est affaiblie par l'effet de l'alcool ou d'une drogue».

Preuve et argumentation du syndicat

Le syndicat a fait entendre le second plaignant, lequel était aussi le président du syndicat. Lors d'une rencontre précédant leur congédiement, l'employeur a transmis aux deux salariés les lettres de

congédiement et a affirmé qu'il ne pouvait faire autrement, qu'il n'avait pas le choix, car c'est la commission scolaire qui le demandait. Pour le syndicat, l'élément déclencheur des événements a été la publicité de l'article de journal dénonçant le fait que les deux plaignants conduisent un autobus scolaire malgré leurs antécédents judiciaires. Les plaignants ont informé l'employeur de leur situation au sujet de leur permis de conduire, des accusations criminelles et des résultats de ces accusations. Malgré tout, l'employeur leur assigne des circuits réguliers au début de l'année scolaire 2017-2018. Jusqu'à la parution de l'article de journal, l'employeur ne faisait pas de lien entre les antécédents judiciaires des deux salariés et leur emploi puisqu'après une période de retrait de leur permis de conduire, les deux plaignants ont retrouvé leur permis et leur circuit régulier.

Pour le procureur syndical, le fait d'avoir des antécédents de conduite avec les facultés affaiblies hors travail brise le lien entre l'antécédent judiciaire et l'emploi. Il affirme que si le lien devient clair après l'intervention du journal et de la commission scolaire, avant, pour l'employeur, l'application de la convention collective, les suspensions administratives durant la suspension de permis de conduire, suffisait.

Il remet en question le pouvoir de congédier de l'employeur sous la directive d'un tiers et soumet que compte tenu de l'absence de lien entre l'antécédent et l'emploi tel que vu par l'employeur, le congédiement des plaignants contrevient à l'article 18.2 de la Charte. Il argumente que l'employeur aurait pu garder à son emploi les deux plaignants pour effectuer des voyages nolisés si la commission scolaire ne voulait pas qu'ils



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

soient en contact avec des élèves. Il soutient que les congédiements sont de nature disciplinaire ou à tout le moins mixte. Dans les cas de mesures disciplinaires, le paragraphe 13.5 de la convention collective doit trouver application. Comme l'employeur avait une connaissance des faits bien avant le 30 septembre 2017, soit 30 jours avant les congédiements, ceux-ci seraient contraires à la convention collective et devraient donc être déclarés nuls.

Pour le syndicat, rien dans la preuve soumise indique que l'employeur a fait enquête, ou analysé la situation et a évalué le contexte avant de prendre la décision de congédier. Le syndicat demande à l'arbitre d'annuler le congédiement des plaignants et leur réintégration comme chauffeur d'autobus scolaire ou de façon subsidiaire, leur réintégration pour des voyages nolisés.

Preuve et argument de l'employeur

L'employeur a fait entendre la directrice des ressources humaines. Elle a précisé dans son témoignage que l'entreprise doit respecter les lois et le contrat de transport scolaire intervenu avec la commission scolaire, lequel spécifie que l'entreprise doit congédier un salarié possédant un dossier criminel en lien avec l'emploi. Elle a affirmé qu'elle connaissait l'article paru dans le journal et a réitéré que la commission scolaire voulait un congédiement immédiat sans parler d'une possible affectation à une autre tâche.

Pour le procureur patronal, il y avait obligation pour l'employeur de congédier un employé détenant des antécédents judiciaires en lien avec les fonctions. Le congédiement des plaignants est devenu la seule issue possible s'il y a un lien entre l'antécédent judiciaire et l'emploi en application des dispositions de la Loi sur l'instruction publique.

Selon l'employeur, le rôle de l'arbitre est limité. Il n'a pas à refaire une nouvelle analyse des faits, il doit plutôt constater si la démarche effectuée est sérieuse et non arbitraire ou discriminatoire. L'employeur peut reprendre à son compte l'analyse effectuée par la commission scolaire.

Selon le procureur de l'employeur, il y a évidence d'un lien entre l'antécédent judiciaire de conduite avec les facultés affaiblies et l'emploi. Il se base sur l'analyse sérieuse des dossiers de chacun des plaignants. Reprenant cette analyse, l'employeur n'a d'autre choix que de congédier les plaignants. Le délai entre l'antécédent judiciaire, sa connaissance par l'employeur et la commission scolaire n'a pas d'influence, selon le procureur patronal. Seul le constat d'un lien entre l'antécédent judiciaire et l'emploi est et demeure pertinent, peu importe si les plaignants sont retournés au travail après leur accusation ou leur condamnation. Les congédiements des plaignants sont une pure mesure administrative. Ils doivent être analysés à partir de ce constat en application stricte de la loi en respect avec l'article 18.2 de la Charte.

Les motifs et les décisions

L'arbitre a d'abord qualifié la décision de l'employeur de mesure administrative, car bien qu'effectivement la faute à l'origine de l'antécédent pourrait être qualifiée de comportement volontaire et donc relevait de la discipline, la démarche suivie par l'employeur ne relève pas de l'aspect disciplinaire. Il s'agit d'appliquer les dispositions de la Loi sur l'instruction publique et ce, dans le respect de la Charte québécoise.

L'arbitre retient donc la position de l'employeur à ce sujet. Dans le cas de congédiement, l'arbitre indique que le fardeau de la preuve appartient à l'employeur. Dans le cas d'une défense en vertu de l'article 18.2 de la Charte, à qui appartient le fardeau de la preuve, questionne l'arbitre? À cet égard, le tribunal partage l'analyse de l'arbitre, M. André G. Lavoie dans l'affaire *Teamsters Québec local 106 et Jean-Jacques Campeau* :

«À cet égard, j'estime que le rôle du tribunal, en pareille matière, n'est pas de reprendre à son compte l'analyse de la commission scolaire et de la refaire, pour en tirer ses propres conclusions».

«Sur ce volet, je suis convaincu que le rôle, qui est le mien, est de m'assurer du sérieux de la démarche, de la rigueur avec laquelle l'analyse a été menée, et au final, que la décision de l'employeur n'a pas été prise de façon déraisonnable ou arbitraire».

Pour l'arbitre, il s'agit de déterminer, si effectivement, il y a lien entre les antécédents et l'emploi. Ce lien doit être objectif selon la Cour suprême du Canada (arrêt Québec c. Maksteel).

Dans l'affaire Teamsters Québec local 106 et Jean-Jacques Campeau inc., l'arbitre note qu'au paragraphe 43, le témoin «utilise une grille d'analyse. Cette grille sert principalement à évaluer le lien qui peut exister entre les antécédents judiciaires et les fonctions de chauffeur d'autobus scolaire». Il cite également, les paragraphes 45 à 49 et 51 de cette décision, dans lesquels il est indiqué qu'une formation est offerte pour les utilisateurs de cette grille, que les antécédents judiciaires retenus sont mentionnés, que les résultats de l'analyse sont remis à un comité de 3 personnes, qu'on peut y lire la grille d'analyse et les conclusions du comité. Enfin, il retient qu'au paragraphe 51 de ladite décision, il y est mentionné en contre interrogatoire que «cette méthode utilisée par le comité s'apparente à celle qui apparaît au Guide à l'intention des commissions scolaires et des établissements d'enseignements privés au Québec, tel que publié par le ministère de l'Éducation, du Loisir et du Sport en 2011».

De plus, de constater l'arbitre, il ressort de la preuve faite dans l'affaire Teamsters Québec local 106 et Jean-Jacques Campeau inc., que des employés de la commission scolaire ont témoigné.

Après avoir cité et analysé d'autres décisions, le tribunal partage l'avis que c'est la question du lien entre l'antécédent judiciaire et l'emploi qui est déterminant et que le fardeau d'établir ce lien appartient à l'employeur. Il partage également l'avis que la protection accordée par l'article 18.2 de la Charte québécois ne s'applique pas si ce lien est démontré.

L'arbitre conclut qu'il ne suffit pas de reprendre à son compte l'analyse faite par la commission scolaire, mais il faut faire la sienne et la démontrer devant le tribunal. Celui-ci est lié par la preuve présentée devant lui. Or, de dire l'arbitre, dans les admissions, il n'y a aucune admission visant à établir un lien entre l'antécédent judiciaire et l'emploi. Les admissions sont une chronologie des faits, les preuves des antécédents judiciaires et le respect des dispositions de la convention collective, aucune trace de lien entre l'antécédent judiciaire et l'emploi. Les témoins entendus n'ont pas plus établi de lien entre les antécédents judiciaires et l'emploi, de constater l'arbitre.

Le tribunal répète que ce lien doit être objectif, réel et raisonnable et démontrer selon la règle de la prépondérance de la preuve.

«En l'absence d'une preuve d'un tel lien et en application de l'article 18.2 de la Charte québécoise, le tribunal ne peut exercer son rôle de vérifier la rigueur de l'analyse et n'a d'autre choix que d'accueillir les griefs».

L'arbitre a annulé les congédiements et ordonné de réintégrer les deux plaignants et la compensation des avantages perdus.

Note

Étant donné que cet article est mon dernier, j'en profite pour remercier tous les lecteurs (lectrices) qui ont lu mes propos rapportés depuis 1994, d'abord dans La Revue de l'ATEQ jusqu'en 2014 et par la suite dans Le Magazine Le Transporteur de la FTA jusqu'à ce jour en espérant que les sujets traités vous ont intéressés et ont pu vous être utiles.

Référence

Syndicat des travailleurs et travailleuses de Autobus Yamaska vs Autobus Yamaska inc. Décision rendue par M. Alain Cléroux, crie, le 5 décembre 2018, 2018 (CanLii, 116865 (QC SAT)).



Transport scolaire – Rappel sur le traitement des antécédents judiciaires

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

L'accueil des deux griefs par l'arbitre Alain Cléroux le 5 décembre 2018, dont il a été question dans le précédent article de M. Yves Brassard, nous rappelle l'importance que l'employeur doit accorder au traitement des antécédents judiciaires des candidats et de ses employés.

Bien qu'une demande de pourvoi en contrôle judiciaire ait été récemment déposée par l'employeur dans le dossier précité, il convient de rappeler les obligations et les outils des entreprises de transport liées contractuellement avec une commission scolaire ou un établissement d'enseignement privé («établissement»).

Rappelons d'abord qu'avant l'embauche (ou le maintien) de personnes appelées à œuvrer auprès d'élèves mineurs ou à être régulièrement en contact avec eux, une commission scolaire ou un établissement doit s'assurer qu'elles n'ont pas d'antécédents judiciaires en lien avec les fonctions. Il relève donc à ces institutions de s'en assurer.

Cette obligation découlant de l'adoption du projet de Loi 106 à l'Assemblée nationale du Québec, le 15 juin 2006. Par conséquent, depuis cette date, tous les conducteurs scolaires devraient avoir fait l'objet d'une vérification de leurs antécédents judiciaires.

Dans un contexte scolaire, la Loi¹ définit ce qu'elle entend par «antécédents judiciaires» :

- a) *Une déclaration de culpabilité pour une infraction criminelle ou pénale commise au Canada ou à l'étranger, sauf si un pardon a été obtenu pour cette infraction;*
- b) *Une accusation encore pendante pour une infraction criminelle ou pénale commise au Canada ou à l'étranger;*
- c) *Une ordonnance judiciaire qui subsiste contre une personne au Canada ou à l'étranger;*

Afin que les entreprises de transport puissent conserver le contrôle des actions prises à l'égard de leurs employés, des modifications au contrat type de transport scolaire ont été apportées dans le cadre de négociations entre la Fédération des commissions scolaires du Québec et la Fédération des transporteurs par autobus (anciennement l'ATEQ). Deux options sont maintenant prévues au contrat type, à savoir :

- **Option A:** Vérification par la commission scolaire ou par l'établissement des antécédents des conducteurs à l'emploi de l'entreprise de transport (ou des candidats à l'embauche);
- **Option B:** Vérification par l'entreprise de transport scolaire des antécédents judiciaires des conducteurs à son emploi ou des candidats;

Une fois l'option choisie établie par contrat, quelles sont généralement les responsabilités de l'entreprise de transport?

1. Adopter une **politique d'entreprise** concernant la vérification des antécédents judiciaires de ses conducteurs lors de l'embauche, mais également avant le début d'une nouvelle année scolaire. Cette politique devrait également inclure l'obligation pour les employés de déclarer tout nouvel antécédent qui se présente en cours d'année.
2. Transmettre annuellement à la commission scolaire ou à l'établissement une **liste préliminaire des conducteurs** affectés aux circuits de transport (habituellement l'annexe «E» du contrat), au moins 30 jours avant le début du calendrier scolaire, suivie d'une liste définitive avant le début de l'année scolaire et de mises à jour lors de chaque embauche en cours d'année.
3. Convenir avec la commission scolaire ou l'établissement d'un **plan d'action** entourant la vérification des antécédents judiciaires, notamment la vérification par un corps policier. Nous suggérons fortement d'inclure au plan d'action un engagement formel écrit de la commission scolaire ou de l'établissement de témoigner sur son rapport (option A) ou sur ses interventions (option B) devant tout tribunal, advenant une demande de retrait d'un conducteur ou d'un candidat ou toute autre mesure pouvant affecter le lien d'emploi d'un employé.

¹ À la fois la *Loi sur l'instruction publique*, article 258.1 et la *Loi sur les établissements d'enseignement privé*, article 54.1.

² Si la commission scolaire ou l'entreprise de transport ont des motifs raisonnables de croire qu'un conducteur a des antécédents judiciaires en lien avec son emploi, le conducteur devrait immédiatement remplir une déclaration conforme à l'annexe «D». L'entreprise de transport devrait faire vérifier cette déclaration par un corps de police et exclure ce conducteur de tout contact avec les élèves transportés pendant la durée du processus de vérification.

4. Procéder à la vérification des antécédents judiciaires des conducteurs à son emploi en application du plan d'action afin de s'assurer qu'ils n'ont pas d'antécédents judiciaires en lien avec leur fonction. À cette fin, l'entreprise de transport doit demander aux conducteurs et/ou aux candidats de compléter et signer une **déclaration faisant état de leurs antécédents judiciaires** (habituellement l'annexe «D» du contrat).
5. L'entreprise de transport agit sur la foi des déclarations de ses employés ou des candidats et conserve les formulaires de déclarations au dossier du conducteur. En vertu de l'option B, il n'est pas obligatoire de faire vérifier les formulaires de déclarations auprès d'un **corps policier**, sauf entente contraire convenue au plan d'action (par exemple, vérification échelonnée).²

CLIFFORD UNDERWOOD GARAGE EQUIPMENT

Pour tous vos besoins d'équipements de garage

cliffordunderwood.com 1-800-363-5438

6. Lorsque les vérifications effectuées révèlent qu'un conducteur ou un candidat a des antécédents judiciaires, l'entreprise de transport (ou la commission scolaire ou l'établissement selon l'option choisie) vérifie le lien entre ces antécédents et sa fonction en appliquant la **grille d'analyse** (habituellement l'annexe «H» du contrat).
7. Selon le résultat de la grille d'analyse, dans le contexte de l'option A, la commission scolaire ou l'établissement exige le **retrait immédiat** d'un conducteur des circuits scolaires lorsqu'elle détermine que ses antécédents judiciaires sont en lien avec sa fonction. À cette fin, elle transmet à l'entreprise de transport un rapport écrit. Dans le contexte de l'option B, l'entreprise de transport retire immédiatement un conducteur des circuits scolaires, lorsqu'il possède des antécédents judiciaires en lien avec sa fonction.
8. En cas de **doute** aux termes de la complétion de la grille d'analyse (annexe «H»), l'entreprise de transport et la commission scolaire ou l'établissement devraient déterminer ensemble

s'il y a présence ou non d'antécédents judiciaires en lien avec la fonction de conducteur d'autobus scolaire. Cette démarche commune devrait être conservée par écrit. Tel que précitée, l'ultime responsabilité de l'établissement d'un lien repose sur les épaules de la commission scolaire ou de l'établissement.

L'entreprise de transport doit se référer à son contrat de transport et au plan d'action convenu avec la commission scolaire ou l'établissement. Les entreprises membres de la Fédération des transporteurs par autobus peuvent également se référer aux différents guides disponibles dans l'Info-juridique du site web de la Fédération (www.federationautobus.com).

Finalement, il importe de rappeler que les dossiers des antécédents judiciaires des personnes qui ont été soumises à une vérification doivent être conservés dans un endroit fermé à clé ou prendre des mesures particulières pour en assurer la confidentialité.



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

La menace de "déspecialisation" des transports scolaires



"Transports scolaires" s'est joint au voyage d'études au Québec organisé récemment par l'Association internationale pour la sécurité du transport des jeunes (AIST). L'occasion de constater combien les problématiques actuelles à l'œuvre dans le secteur ont tendance à se rejoindre de part et d'autre de l'Atlantique.

L'ANATEEP, co-fondatrice de l'organisation internationale non gouvernementale AIST, organisait du 28 octobre au 4 novembre 2018 un voyage d'études au Canada, à Montréal puis Québec. Une délégation venue d'Europe s'est ainsi familiarisée avec les problématiques du transport scolaire au Québec grâce à de nombreuses réunions techniques : organisation et financement avec la Fédération des commissions scolaires du Québec (FCSQ), échanges avec la commission scolaire de Laval, à côté de Montréal, sécurité du transport scolaire, réglementation et contrôle avec l'organisme d'Etat dédié (SAAQ), formation des conducteurs avec la visite du très réputé Centre de Charlesbourg. Des rencontres spécialement organisées autour de thèmes d'actualité ont renforcé encore la qualité de

ce voyage d'études : visite de l'usine du constructeur de bus scolaires électriques LION à Saint-Jérôme, échanges autour du transport d'élèves avec Keolis Canada dans son siège de Repentigny (banlieue de Montréal). De quoi revenir en Europe avec des idées, des bonnes pratiques... mais aussi une meilleure compréhension du transport scolaire au Québec.

AU SERVICE DE L'ÉDUCATION

Lors du Congrès des 50 ans de l'Association des transports écoliers du Québec (ATEQ) en juin 2012¹ Paul Gérin-Lajoie, à 92 ans, était venu témoigner de la naissance des transports scolaires au Québec. Ministre de l'Éducation, Vice-premier ministre, il a été le principal artisan des profondes muta-

tions apportées au système d'éducation du Québec. Il expliquait que « le transport scolaire est une partie importante de la réforme de l'éducation opérée dans les années 1960 ». Et se souvenait : « Dès le mois de juin 1961, l'Assemblée législative du Québec adoptait un ensemble de lois sur l'éducation. Le transport d'écoliers était essentiel car "l'éducation pour tous" ne pouvait se faire qu'à condition qu'il y ait des bâtiments scolaires et des transports adéquats pour amener les enfants de leur domicile à l'école ». Ce lien indissoluble entre enseignement et transport scolaire n'a jamais été remis en cause depuis ces origines. Au Québec, ce sont donc 72 gouvernements locaux de l'instruction publique, les commissions scolaires (60 francophones et 9 anglophones), structures élues (mandats de quatre ans) et décentralisées, qui organisent

et financent le transport d'élèves. Elles concentrent parallèlement tous les services dédiés à l'éducation : les bâtiments, les ressources humaines (gestion des enseignants et des personnels), la garde des enfants, la définition des programmes, le calendrier scolaire, etc. Cette proximité entre transport et éducation explique l'excellence du système des transports écoliers du Québec, régulièrement pris en exemple pour sa sécurité, sa fiabilité et sa qualité.

Mais le système mis en place n'a pas que des défenseurs. Au fil des années, les commissions scolaires n'ont pas échappé aux critiques : faible participation lors des élections, structure administrative supplémentaire, coûts associés, ... Le gouvernement fédéral a même envisagé, au milieu des années 2000 et encore récemment en 2017/2018, la suppression des commissions scolaires, en transférant leurs prérogatives aux municipalités régionales de comté (MRC). Jusque-là sans succès... mais pas sans conséquences ! Après avoir renoncé à les supprimer, le gouvernement leur a fait un cadeau empoisonné : il a autorisé les commissions scolaires à lever un impôt, la "taxe scolaire". Les dotations financières du ministère de l'éducation vers les commissions scolaires ont alors été l'objet de nombreuses "compressions". La dernière en date est intervenue sur le budget 2018 : 600 millions de dollars CAN. Le tout nouveau gouvernement annonce une nouvelle "coupure" de... 700 millions pour 2019 . Si bien que depuis deux ans, le produit de la taxe scolaire (2,3 milliards de dollars CAN, soit 1,5 milliard d'euros) devient prépondérant puisqu'il représente désormais 52% des recettes (les dotations

48 %). Tout le système est donc sous pression financière...

CONCURRENCE DU TRANSPORT INTÉGRÉ

La loi sur l'instruction publique prévoit la gratuité d'un aller-retour quotidien pour l'élève transporté. Personne au Québec n'envisage sérieusement de remettre en cause cet élément essentiel de l'accès au système d'enseignement. Néanmoins, les commissions scolaires ont longtemps pris en charge le retour à midi gratuitement. C'était financé par les dotations. Désormais, ce service est systématiquement supprimé par les commissions scolaires qui cherchent à limiter leurs dépenses. Par délégation, les transporteurs gèrent donc directement avec les familles, moyennant une tarification.

L'optimisation des services devient également une pratique courante pour les commissions scolaires. Là où les véhicules ne faisaient d'habitude qu'une rotation, ils peuvent désormais en faire deux, trois, voire exceptionnellement quatre ! Enfin, historiquement, les marchés avec les transporteurs se faisaient de gré à gré. Cette règle de gestion n'est théoriquement plus la règle. Il doit y avoir en effet un appel d'offre public, attribué «au plus bas soumissionnaire conforme». Mais dans les faits, la plupart des commissions scolaires, fortement soutenues par les transporteurs, Fédération des transports par autobus (FTA) en tête, utilisent des textes réglementaires truffés d'exception pour pérenniser un système plébiscité par les familles.

Concrètement, le "gré à gré" est par exemple autorisé si la commission scolaire traite avec un transporteur déjà sous contrat l'année scolaire précédente. Avant cette négociation directe, la commission scolaire doit demander à la société de transport en commun de son territoire de faire une offre de "transport intégré". Mais cette disposition est vécue comme un coup de canif dans soixante années de transport scolaire au Québec car on autorise des réseaux urbains sans cars jaunes à effectuer une part importante de déplacements scolaires, sans la sécurité concomitante. C'est évidemment une source de litiges devant les tribunaux, certains réseaux de transport considérant que la législation impose la conclusion d'une entente. Pourtant, les juges semblent vouloir préserver l'autonomie des commissions scolaires. Selon eux, il n'y a pas obligation de conclure une entente et encore moins d'accepter la proposition de la société de transport. Mais jusqu'à quand ? Déjà, des appels ont été lancés contre cette jurisprudence.

La directrice générale de la Fédération des commissions scolaires au Québec, Chedlia Touil, regrette cette complexité : «Personne ne s'entend sur cette notion de "transport intégré !"» et ce recours aux avocats si préjudiciable aux finances publiques. Luc Lafrance, PDG de la FTA, confirme : «Le gouvernement doit nous donner une définition claire et nette du transport intégré. Cela fait longtemps que nous le demandons. Pour la FTA, quand on intègre des élèves dans du transport en commun, cela ne doit concerner que les services déjà existants [des réseaux]». Les sociétés de transport urbain n'ont pas la même vision et souhaitent développer de nouveaux services et profiter de la manne scolaire pour rentabiliser les lignes régulières. Luc Lafrance s'indigne sur le "deux poids deux mesures". En effet, «dans nos bus jaunes, on nous contraint à l'arrêt total de la circulation, des feux clignotants, un transport assis très sécuritaire, voire bientôt des ceintures de sécurité. Lorsque l'élève se retrouve dans les transports en commun, il est debout, dans l'allée, embarque et débarque comme il veut, sans sécurité ! C'est intolérable». Cette controverse n'est pas sans rappeler certains thèmes développés en France par l'ANATEEP sur le transport debout à l'intérieur des ressorts territoriaux des autorités organisatrices de la mobilité. Pour l'AIST, derrière cette "désécialisation" se cache «une vraie menace pour la qualité de prise en charge des enfants pour les amener à l'école».

La loi sur l'instruction publique prévoit la gratuité d'un aller-retour quotidien pour l'élève transporté

Le transport scolaire au Québec

(chiffres clés 2017)

- > 520 750 élèves transportés chaque jour, soit 62 % des élèves scolarisés
- > Budget "transport scolaire" = 608 millions de dollars CAN soit 401 millions d'€ (6,3 % du budget total de l'éducation)
- > 881 473 élèves subventionnés
- > 691 dollars CAN (455 €) par élève par an
- > 8 048 cars scolaires, 2 356 "berlines" principalement pour le transport adapté
- > taux de remplissage moyen d'un car écolier = 62,5 élèves (avec les banquettes de 3 places)
- > kilométrage moyen journalier d'un car écolier = 90 km (haut le pied compris), avec souvent plusieurs services



DES TRANSPORTEURS SOUS PRESSION

Mais les similitudes entre le Québec et la France ne s'arrêtent pas là, bien au contraire. Les problématiques sont parfois communes. On en prendra deux exemples : la transition énergétique et la pénurie de conducteurs. Face aux incertitudes sur la pérennité du modèle économique et la situation financièrement tendue des donneurs d'ordre, les transporteurs constatent une forte pression à la baisse sur leurs rémunérations. Patrick Gilloux, Président et Chef des opérations de Keolis Canada depuis 2014, l'explique fort bien : «*le prix forfaitaire annuel de nos contrats de cinq ans n'a pas bougé. Il y a bien une indexation par rapport à l'inflation mais rien d'autre ! Notre rémunération ne tient donc aucun compte de la réalité de la prestation, du travail produit, de l'évolution du matériel, ainsi que tous les équipements qui nous sont demandés sans financement correspondant : bras d'arrêt, clignotants, radio, etc.*» Dans le même registre, Keolis teste depuis deux ans des cars scolaires électriques. Tout fonctionne parfaitement bien. Pourtant, alors qu'un texte gouvernemental prévoit un allongement à huit ans du contrat pour favoriser les véhicules électriques, la commission scolaire l'a tout bonnement refusé. Et

le surcoût des batteries entraîne un coût pour l'opérateur qu'il ne peut amortir dans son contrat. Dans le même temps, le gouvernement provincial qui finançait 40 % de l'achat d'un car électrique, soit 125 000 dollars CAN (82 550 €), a ramené cette aide à 105 000 dollars CAN (69 320 €) l'année dernière. On conviendra que la visibilité du transporteur pour la programmation de ses investissements est proche de zéro ! Globalement, l'équation financière est donc délicate. D'autant que la profession est caractérisée par une très grande majorité de petits transporteurs scolaires ; les grandes sociétés sont rares.

Par ailleurs, les opérateurs sont, comme en Europe, confrontés à une très grave pénurie de conducteurs. «*Cela ne s'était jamais vu auparavant !*» assure Eddy Vallières, Directeur du Centre de formation de Charlesbourg (banlieue de Québec). Il précise : «*les besoins de main d'œuvre sont énormes. Globalement, sur l'ensemble des véhicules lourds, nous cherchons 12 000 conducteurs !*». Rien que sur le site de Repentigny et alentours, le groupe Keolis est prêt à signer immédiatement... 70 contrats de travail à durée illimitée ! Après l'obtention du permis, les conducteurs de transport scolaire suivent d'abord une formation initiale dite "Un métier unique" de 15 heures, qu'ils doivent renouveler tous les trois

ans par des sessions de formation continue de 6 heures. Comme en Europe, la spécificité du métier, avec du transport le matin et le soir, conduit à une forte proportion de contrats à temps partiel (environ 25h par semaine) chez les conducteurs, alors même que leurs responsabilités sont lourdes ("Ronde de sécurité" réglementaire avec 21 points à régler chaque jour, pas d'accompagnateurs dans les cars scolaires,...) et que le stress est important chaque jour. La solution pourrait être de relever le salaire de ces personnels de conduite (actuellement entre 16 et 32 dollars CAN [de 10,50€ à 21€] de l'heure). Mais Patrick Gilloux soupire : «*La situation est si difficile que même les propositions à 32 dollars ne rencontrent aucun succès !*». Résultat : la moyenne d'âge est de 55 ans, avec des conducteurs âgés voire très âgés (75 à 80 ans). Le Centre de Charlesbourg accueille en ce moment 14 français qui se forment pour devenir conducteur au Québec. On en est là ! Toutes les possibilités pour recruter et former sont utilisées.

LE LEITMOTIV DE LA SÉCURITÉ

Quant à la sécurité des enfants transportés, elle reste toujours au Québec la priorité incontournable, pour tous les acteurs du secteur : commissions scolaires, opérateurs, autorités publiques, etc. Les normes de sécurité des cars scolaires sont drastiques, et cela dure depuis de nombreuses années. Les véhicules sont soit vérifiés tous les six mois par un mandataire SAAQ (Société d'assurance automobile du Québec), en charge des contrôles techniques) soit soumis à un Programme d'entretien préventif (PEP), 4 fois par an, dans les entreprises de taille importante qui ont obtenu de la SAAQ une délégation. La configuration des autobus scolaires reste toujours hyper sécuritaire, avec notamment le "compartmentage" (hauts dossiers de siège, armatures métalliques aux vitres) qui confine les enfants dans un espace protégé et évite l'éjection, mais aussi l'arrêt total de la circulation pour les véhicules tiers croisant ou dépassant le car jaune. Une institution en Amérique du Nord ! Là encore jusqu'à quand ?!...

La sécurité des enfants est aussi prise en compte très sérieusement par les commissions scolaires dans les règlements de transport. Les seuils kilométriques de prise en charge sont adaptés à l'âge des enfants. Pour les enfants de maternelle, ils sont fixés à

DEUX QUESTIONS À...



Stéphane LEFEBVRE

Président de l'AIST
(Autocars Jeannois, Lac Saint Jean, Québec)

Transports scolaires - Vous présidez l'AIST depuis presque 3 ans. Pourquoi est-il si important de se regrouper, d'échanger entre acteurs du transport scolaire au niveau international ?

Stéphane Lefebvre- Cette volonté n'est pas nouvelle puisque l'AIST a été créée en 1994. Depuis sa

fondation, et l'adoption de sa Charte de sécurité du transport scolaire, notre association place au centre de ses activités les échanges d'expérience entre les différents pays membres. Nos voyages d'études sont toujours très riches d'enseignement. Malgré les systèmes a priori différents dans l'organisation des transports d'élèves de part et d'autre de l'Atlantique, les objectifs de sécurité et de qualité que nous défendons sont sans frontières ! L'AIST développe de nombreuses actions de sensibilisation des pouvoirs publics, en Europe comme en Amérique du Nord, mais aussi des élu(e)s locaux en charge des transports d'élèves.

TS- Quelle est la préoccupation majeure actuelle de l'AIST ?

SL- Nous avons bien analysé en comité de direction les évolutions actuelles du transport scolaire au niveau des Etats. Nous sommes confrontés à une volonté de « déspecialiser » le transport d'élèves en Europe, là où il est largement présent : France, Belgique, Espagne, Italie, Grande-Bretagne, mais aussi au Canada, plus spécifiquement au Québec, où le transport "intégré" des jeunes concurrence chaque jour un peu plus le transport spécifique d'écoliers, nos fameux "bus jaunes" ! Cela se fait au détriment de la sécurité des enfants transportés. C'est pourquoi, dès à présent, nous avons décidé d'alerter les responsables et les pouvoirs publics sur cet enjeu majeur.

PROPOS RECUEILLIS LE 12 DÉCEMBRE 2018

800 mètres. Mais les conducteurs déposent les enfants devant leur domicile et après un "contact visuel" avec un adulte habilité ou les parents. Sinon, c'est le retour à l'école. Par ailleurs, afin de ne laisser aucun enfant de maternelle oublié dans le car scolaire, un dispositif sonore doit être désactivé par le conducteur après chaque service au fond de son car. Le seuil kilométrique est porté à 1,6 km pour le primaire, à 2 km pour le secondaire. De façon générale, les échanges quotidiens entre transporteurs et commissions scolaires permettent un haut degré de réactivité. Les dysfonctionnements sont traités en temps réel. La loi sur l'instruction publique exige la vérification des antécédents judiciaires de tous les conducteurs. Cette consigne est également valable pour tous les adultes susceptibles d'être présents dans le véhicule. Les circuits scolaires ne sont donc jamais ouverts au public.

Le système du transport scolaire au Québec qu'on croyait immuable et entièrement dédié à la sécurité des écoliers transportés connaît ces dernières années des entorses significatives, dues principalement à la réduction des dotations gouvernementales. Et de nouveaux enjeux se profilent. Deux exemples : *primo*, la légalisation récente du cannabis au Canada n'est pas sans poser de nombreuses interrogations en matière de sécurité routière. Demain, un conducteur de car scolaire sous l'influence du cannabis, pourra-t-il conduire ? La SAAQ travaille d'ailleurs activement sur cet aspect. *Secundo*, la loi sur l'instruction publique va être modifiée par le nouveau gouvernement pour abaisser l'âge de la scolarité obligatoire de 6 à 4 ans. Tous les acteurs se posent d'innombrables questions : comment prendre en charge les tout-petits pour les acheminer vers les Centres de petite enfance (CFE) ? Peut-on utiliser des circuits mixtes ? Faut-il des sièges d'appoint ? Avec un système de retenue ? Quel financement de ces nouveaux transports ? Le transport scolaire est un éternel recommencement... au Canada comme en Europe ■

ERIC BRETON

- 1- Lire Québec : le transport au cœur de "l'éducation pour tous", *Transports scolaires* n°179, octobre 2012, pp. 12 et 13. L'ATEQ a fusionné en 2015 avec l'APAQ pour créer la Fédération des transports par autobus (FTA).
- 2- À la différence de 2018, le gouvernement ne s'est pas engagé sur une quelconque compensation financière.
- 3- Hors les provinces de Québec et de l'Ontario, partout ailleurs au Canada (et bien souvent aux États-Unis avec les "Boards"), les commissions scolaires fonctionnent avec des régies de transport.

Au fil du voyage d'études...

LUNDI 29 OCTOBRE

Première soirée (de travail) animée : Pierre Fournier, coordonnateur de l'organisation scolaire et transport à la Commission scolaire de Laval, et Kim Paquette, des Autobus Paquette, le transporteur scolaire du territoire. La Commission de Laval fait appel à Ubitransport pour son ingénierie organisationnelle.



MARDI 30 OCTOBRE

Visite de Keolis Canada à Repentigny (banlieue de Montréal). Patrick

Gilloux, Président et Chef des opérations de Keolis Canada, entouré de tous ses responsables dont le directeur du centre (en photo, présentant un "bras d'éloignement"), a accueilli les membres du voyage d'études pendant toute une après-midi. De la disponibilité, de la technicité, beaucoup de professionnalisme... et du concret.



Le Vice-Président du constructeur de bus électriques LION, Benoît Morin a présenté son usine de Saint-Jérôme à la délégation. Après six ans de recherche et de test, les autobus LION en sont à leur troisième année de commercialisation. La fiabilité du produit est importante (pas d'usure de moteur, pas d'embranchage, grande longévité des véhicules). La question des batteries reste cependant le principal problème à améliorer, même si de considérables améliorations ont déjà été apportées.



MERCREDI 31 OCTOBRE

Rencontre à la Fédération des commissions scolaires du Québec (FCSQ) : La Directrice générale, Chedlia Touil, puis le directeur juridique, Alain Guimont, sont venus brosser le panorama des compétences -étendues- des autorités organisatrices québécoises.

JEUDI 1^{ER} NOVEMBRE - VENDREDI 2 NOVEMBRE

Echanges à la SAAQ et démonstration des "unités mobiles" du Contrôle routier au Québec.



Un simulateur de conduite Lors de la visite du Centre de formation des conducteurs de Charlesbourg (banlieue de Québec).



Moment d'émotion. En marge de l'Assemblée générale, William Pajot quitte la 1^{ère} vice-présidence de l'AIIST. Longtemps Vice-Président de l'ANATEEP, il a été parallèlement l'un des co-fondateurs de l'association internationale. Il est chaleureusement félicité par Stéphane Lefebvre, Président de l'AIIST.



Christophe Trébosc, Secrétaire général de l'ANATEEP, intervient lors de la réception de la délégation européenne en marge du Conseil provincial de la Fédération des transports par autobus (FTA) du Québec.



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**