

# LE **TRANSPORTEUR**

Magazine de la Fédération des transporteurs par autobus



Printemps 2016 • Volume 3 • numéro 1

## Participation record

pour le 4<sup>e</sup> colloque des conducteurs d'autobus professionnels



VÉHICULE LOURD  
DE CONSÉQUENCES

BONNES QUESTIONS,  
BONNES RÉPONSES, BON PLAN

QUE PEUT FAIRE UN CONDUCTEUR  
D'AUTOBUS OU DE MINIBUS  
FACE À UN PASSAGE À  
NIVEAU DÉFECTUEUX ?

# 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!

**autobus**  
**Thomas** inc.   
L'évolution en transport

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

[info@autobusthomas.com](mailto:info@autobusthomas.com)

[autobusthomas.com](http://autobusthomas.com)



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



13



14



21

**5**

Mot du président

**7**

**Éditorial**

2017... c'est demain!

**10**

De la mauvaise compréhension de la Commission des transports du Québec lors de vérifications de comportement en transport scolaire

**13**

Participation record pour le 4<sup>e</sup> Colloque des conducteurs d'autobus professionnels

**14**

Bonnes questions, bonnes réponses, bon plan

**17**

Véhicule lourd de conséquences

**19**

Que peut faire un conducteur d'autobus ou de minibus face à un passage à niveau défectueux?

**20**

Ce qui influence la prime!

**21**

Bilan de l'année scolaire 2015-2016

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 quatre 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 et publicité**

Martin Bureau

**Collaborateurs**

Denis Gervais  
Guy Godin  
Stéphane Lamarre  
SAAQ

**Conception graphique**

Marie-Claude Bélanger

**Correction de textes**

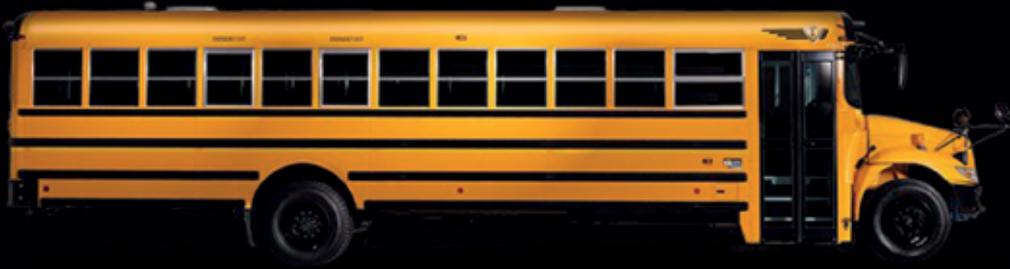
Mireille Bélanger

**Impression**

Deschamps Impression  
Tél. : 418 667-3322  
Télec. : 418 667-8345

**Photo en couverture:**

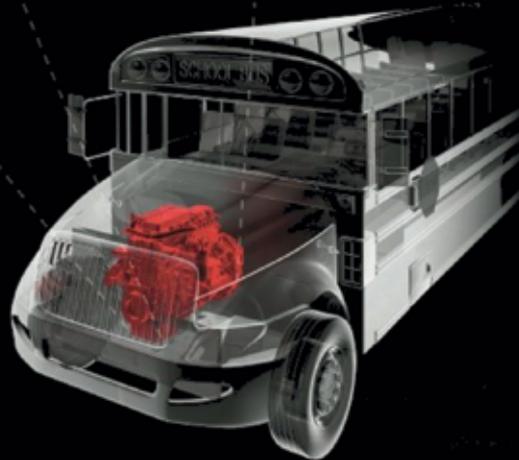
© Groupe NH photographes



## IC avec Moteur Cummins ISB 6.7

### Spécifications IC et Cummins ISB 6.7

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



**Autobus Leeds Transit**

Autobus Leeds Transit  
555 J. Oswald Forest  
St-Roch-de-l'Achigan, QC  
J0K 3H0

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



# MARTIN PAQUETTE

*mot du président*

## Fusion complétée

En avril 2014, j'entamais mon premier mandat à titre de président du conseil d'administration et comme administrateur régional de notre nouvelle Fédération. Je m'étais fixé comme objectif de tout mettre en place afin que la Fédération soit opérationnelle à tout point de vue, tant au niveau de la gouvernance qu'au niveau des multiples services offerts aux membres. Quand je regarde le chemin parcouru jusqu'à maintenant, je suis heureux de constater que la Fédération est bien en selle et que les bases sont solides. Mais tout ceci n'est pas le fruit d'un seul homme. J'ai pu compter sur l'appui d'administrateurs aguerris qui ont participé activement à l'échafaudage de notre organisation.



u cours des deux dernières années, la gouvernance a subi certaines modifications afin de gagner en efficacité. Le conseil d'administration est donc passé de 16 à 14 administrateurs tout en restant représentatif de l'ensemble des secteurs d'activité des membres et en préservant l'aspect régional de la structure de la Fédération. Le poste de directeur général a également été modifié, soit en Président-directeur général. Un des objectifs était d'avoir une meilleure représentation tout en assurant une continuité auprès de l'appareil gouvernemental.

La Fédération des transporteurs par autobus a été créée d'abord et avant tout au bénéfice des membres transporteurs. Plusieurs décisions du conseil d'administration en témoignent: ►

- La cotisation a été revue afin d'en diminuer le coût par autobus ou par véhicule et le taux a été gelé pour les deux premières années;
- La remise aux secteurs a aussi été revue dans la deuxième année de notre mandat, afin d'assurer un montant minimal pour les secteurs ayant moins de membres;
- Les conseils provinciaux ont été maintenus et bonifiés en permettant une période plus longue dédiée à la parole aux membres;
- La campagne de sécurité en transport scolaire a été repensée et revampée offrant ainsi plus de visibilité au grand public.

À ce jour, on peut donc dire mission accomplie. Accomplie, car le dossier d'assurance flotte est aujourd'hui réglé. Avant la fusion, il y avait deux programmes,

deux courtiers et deux compagnies d'assurance. Le conseil d'administration s'est donné comme mandat de créer un comité de travail afin d'analyser lesdits programmes et déterminer lequel répondrait le mieux aux besoins des transporteurs ou simplement maintenir les deux programmes avec les mêmes conditions

## « L'art de la réussite consiste à savoir s'entourer des meilleurs. »

*John F. Kennedy*

Fort différents l'un de l'autre, ils répondent chacun à leur manière à des besoins spécifiques tout en tenant compte des réalités d'affaires des transporteurs. Ainsi, après analyse, il a été proposé de maintenir les programmes d'assurance flotte à la seule différence qu'ils seront dorénavant gérés par un seul courtier. La Fédération propose donc une offre de services diversifiés avec un courtier qui aura pour rôle de conseiller et guider les membres vers le programme le mieux adapté à leurs besoins.

Il ne nous reste plus qu'à nous concentrer sur la défense des intérêts de notre industrie et comme vous le savez, l'année 2017 sera une année très importante, plus particulièrement pour l'industrie du transport scolaire! ■





# LUC LAFRANCE

*mot du président-directeur général*

## 2017... c'est demain!

Comme mentionné par notre président du conseil d'administration dans son message, tous les travaux en lien avec la création de la Fédération des transporteurs par autobus et la mise en commun des différents services offerts aux membres sont maintenant terminés.

**A**u-delà de la gouvernance et des services économiques, la défense des intérêts des membres se fait désormais d'une seule voix, celle qui représente la grande majorité des entreprises privées de transport par autobus. Notre industrie est actuellement en pleine effervescence, et ce, peu importe le secteur d'activités. Être uni sous une seule entité ne peut être que bénéfique pour l'ensemble des transporteurs membres de la Fédération.

Maintenant que tout est en place, nous pouvons donc nous concentrer entièrement sur les grands défis qui nous attendent au cours des prochains mois. Avec la multitude de projets de loi qui ont été déposés, les nombreux changements de ministres, notamment en Éducation, la crise qui sévit dans le transport interurbain et régional, la réorganisation du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal, les grands projets de transports collectifs annoncés et évidemment, l'échéance des contrats de transport scolaire en 2017, sont autant de dossiers qui vont assurément canaliser beaucoup de temps et d'énergie dans l'année qui vient. ►

Pour conquérir  
l'industrie, il faut d'abord  
une équipe gagnante

Obtenez un  
bon prix sur  
un autocar usagé!



Découvrez ce que signifie  
être bâti pour durer.



Nous avons des autocars de qualité  
prêts pour livraison immédiate

### VOICI VOTRE ÉQUIPE MCI



**Guy Charron**

Ventes d'autocars neufs et usagés  
Cell. : 514-240-8448  
Courriel : guy.charron@mcicoach.com



**Remi Lévesque**

Responsable des solutions techniques MCI  
Cell. : 418-446-7302  
Courriel : remi.levesque@mcicoach.com



**Martin Leclerc**

Responsable régional des pièces  
Cell. : 514-825-3299  
Courriel : martin.leclerc@mcicoach.com



**Marc-André Ouellet**

Directeur du Centre de Service  
Cell. : 514-704-1481  
Bureau : 514-938-4510, poste 14  
Courriel : marc-andre.ouellet@mcicoach.com

**Confiez-nous vos réparations  
en venant au :**

**Centre de ventes et de service MCI**

3500, rue Saint-Patrick  
Montréal (Québec) H4E 1A2  
Téléphone : 1-800-663-3328  
Courriel : servicecenterQC@mcicoach.com

**Ouvert jour et nuit, 7 jours sur 7!**

- Accès facile depuis l'autoroute, beaucoup d'espace de stationnement
- Aire d'entretien agrandie
- Plein de carburant sur place
- Réparations et modifications complètes
- Station de vidange d'huile rapide
- Vidange des toilettes
- Comptoir de livraison de pièces



**Bâti pour durer**  
Une division de New Flyer



**Encerclez la date :**

**Mardi 19 juillet**  
pour notre journée portes  
ouvertes à notre Centre  
de Service à Montréal

**Organisez une rencontre  
entre vos équipes et les nôtres!**



Le transport scolaire retiendra notre attention, car nous entrons dans la dernière année des contrats, période cruciale dont l'intensité augmentera au fil des prochains mois. À court terme, nous devons rencontrer le ministre de l'Éducation, M. Sébastien Proulx. À la lumière des échanges que nous aurons, nous espérons connaître son point de vue et surtout ses orientations quant au transport scolaire et au renouvellement des contrats prévu en 2017.

Suite à cette rencontre, nous pourrons établir nos priorités et définir notre stratégie en vue des prochaines négociations. Chose certaine, nous voulons faire partie de la solution, c'est-à-dire, travailler en collaboration avec le ministère afin de dégager des pistes pour rendre le transport scolaire plus efficient et plus économique sans atténuer ce qui est primordial pour les transporteurs, la sécurité de tous les élèves transportés.

«Économie», ne veut pas nécessairement dire «coupures». On parle davantage de réorganisation de circuits et d'une utilisation maximale des places disponibles. D'ailleurs, le ministère de l'Éducation a déjà entrepris des travaux en ce sens, soit par la mise en place d'indicateurs de performance pour chaque commission scolaire. L'objectif est de mesurer l'efficacité du système de transport scolaire et identifier les endroits où il serait possible de réaliser des économies sans perdre en efficacité, sans compromettre la stabilité de l'industrie et surtout la sécurité des écoliers.

La Fédération a eu l'opportunité d'assister à une présentation de ces indicateurs de performance. À première vue, la plupart des commissions scolaires ont obtenu des résultats très intéressants, bien que pour le ministère, il y a encore place à amélioration. Fait rassurant, les données recueillies lors de l'étude sur les coûts de revient d'un contrat de transport scolaire réalisée par l'Université Laval pour le compte de la Fédération sont similaires aux chiffres obtenus par l'exercice des indicateurs de performance du ministère.

Bref, ceux qui pensaient qu'il y avait un écart important entre les coûts de contrat et les coûts d'opération, ont été surpris. Ce qui nous laisse croire que les économies recherchées ne peuvent se faire que par une réorganisation plutôt que par une diminution de l'enveloppe destinée au transport scolaire.

Du côté du transport urbain, là aussi il y a beaucoup de préoccupations notamment l'adoption du projet de loi 76 concernant la gouvernance et l'organisation du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal. Ce projet sera vraisemblablement adopté, mais plusieurs questions demeurent, soit la place des entreprises privées dans l'offre de transport collectif à l'échéance des contrats actuels. Il en va de même avec le projet majeur annoncé dernièrement sur l'implantation d'un système de transport électrique sur rail pour la région de Montréal, projet chapeauté par la Caisse de dépôt. La même question se pose, quelle sera la part des entreprises privées en transport ?

Voilà quelques exemples de dossiers qui vont orienter nos actions au cours des prochains mois. ■





# De la mauvaise compréhension de la Commission des transports du Québec lors de vérifications de comportement en transport scolaire



Me Stéphane Lamarre, Cain Lamarre

Au cours des derniers mois, certains transporteurs scolaires, suite à une audition, ont vu la *Commission des transports du Québec* modifier leur cote de sécurité pour que celle-ci porte dorénavant la mention « conditionnel ».

Avec égard, le soussigné a la conviction que dans le cadre de cet exercice, la *Commission des transports du Québec* s'est égarée dans les principes mis en place par la *Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds* et ceux de la *Politique d'évaluation des propriétaires et exploitants de véhicules lourds*.

## *Pour s'en convaincre, rappelons quelques concepts.*

Ainsi, le dossier *Propriétaire et exploitant de véhicules lourds* (ci-après appelé « dossier PEVL ») est constitué par la *Société de l'assurance automobile du Québec*, et ce, tel que requis par la *Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds*<sup>[1]</sup>. C'est là un outil d'évaluation prévu à la *Politique d'évaluation des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds*.

Toutefois, le « dossier PEVL » n'est pas l'évaluation elle-même. C'est à la *Commission des transports du Québec* que revient le rôle d'évaluer le comportement des propriétaires et exploitants, et ce, à la suite de la tenue d'une audition<sup>[2]</sup>.

L'atteinte d'un seuil ne veut donc rien dire par lui-même. Ce n'est que le déclencheur du processus de vérification de comportement par la *Commission des transports du Québec*.

Dans le cadre d'une vérification de comportement, la *Commission des transports du Québec* évalue si l'administré convoqué devant elle met en péril ou en danger les usagers de chemins ouverts à la circulation publique<sup>[3]</sup>.

Cette évaluation doit se faire de façon rationnelle, en tenant compte de la réalité opérationnelle de l'administré convoqué, et ce, puisque la *Politique d'évaluation des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds* est applicable à tous les types de transport, sans distinction et sans tenir compte des réalités propres à chacun de ceux-ci.

Il existe donc des types de transport qui représentent plus de risque que d'autres. Ainsi, le transport interurbain ne représente pas le même risque que le transport scolaire ou que le transport nolisé.

Il existe même parfois des distinctions à l'intérieur d'un même type de transport. Ainsi, le transport interurbain entre Montréal et Québec ne représente pas le même risque que le transport interurbain entre Drummondville et Victoriaville, et ce, considérant notamment le réseau routier emprunté et le nombre de kilomètres parcourus. Il en va de même du transport scolaire en milieu urbain et celui exploité en milieu rural.

La *Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds* prévoit donc qu'il faut aller au-delà des chiffres que l'on retrouve au « dossier PEVL ».

<sup>[1]</sup> Article 22 de la *Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds*.

<sup>[2]</sup> Article 37 de la *Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds*.

<sup>[3]</sup> Article 26 de la *Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds*.

Cela est d'autant plus vrai si l'on considère que les seuils applicables en transport de personnes sont beaucoup moins élevés que ceux en matière de transport de marchandises.

S'il est logique de penser que l'on ait voulu que le déclencheur soit plus rapide en matière de transport de personnes, cela ne signifie pas pour autant que l'évaluation que doit faire la *Commission des transports du Québec* doive, elle, être différente de celle qu'elle ferait en matière de transport de marchandises.

Ainsi, un transporteur de personnes et un transporteur de marchandises ayant la même structure de conformité et le même comportement devraient tous deux, suite à une vérification de comportement faite par la *Commission des transports du Québec*, se voir attribuer la même cote.

L'exercice auquel doit se soumettre la *Commission des transports du Québec* en vertu de la *Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds* ne doit pas être théorique et ne doit pas non plus différer selon le type de transport.

La *Commission des transports du Québec* ne peut se baser que sur la seule réalité d'une atteinte de seuil ou encore du nombre de fois où un dossier fait l'objet d'un transfert auprès de la *Commission des transports du Québec* pour modifier la cote d'un propriétaire et/ou d'un exploitant de véhicules lourds.

Il faut, à chaque fois, aller au-delà des chiffres pour voir quel a été le comportement de l'administré convoqué.

Dans le cadre de cet exercice, il faut donc regarder, notamment l'ensemble des gestes posés par l'administré convoqué, de même que sa réalité opérationnelle, chaque dossier devant être un cas d'espèce.

On ne doit pas confondre le déclencheur du processus d'évaluation et l'évaluation elle-même.

C'est pourtant ce qu'a fait la *Commission des transports du Québec* lorsqu'elle a imposé la cote portant la mention « conditionnel » dans le dossier de certains transporteurs scolaires. ■

**EgR et BFL sont fiers d'annoncer la conclusion d'une entente pour le regroupement des services d'assurance (le programme traditionnel et la captive) en faveur des membres de la **Fédération des transporteurs par autobus**.**

Chantale Bertrand et Doris Martel se joignent à Denis Gervais et Esther Cloutier chez **EgR** pour la mise en commun de leurs connaissances et expertises au profit des membres afin de leur offrir des services-conseils de très haute qualité et créateur de valeur ajoutée.

**BFL** verra au développement de la captive pour les membres hors Québec.

Bienvenue aux entreprises de transport scolaire, nolisé, spécialisé, urbain, interurbain ou touristique pour l'ensemble de vos besoins en assurance.

The logo for EgR, featuring the letters 'EgR' in a bold, white, sans-serif font on a dark blue background.

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

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

[egr.ca](http://egr.ca)

## 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](mailto:info@autobusthomas.com)  
[autobusthomas.com](http://autobusthomas.com)





# Participation record

*pour le 4<sup>e</sup> Colloque des conducteurs d'autobus professionnels*

Le 6 avril dernier, le Centre de formation en transport de Charlesbourg accueillait la 4<sup>e</sup> édition du Colloque des conducteurs d'autobus professionnels. Gagnant en popularité, cette journée entièrement dédiée au métier de conducteur d'autobus a permis aux participants d'assister à des conférences ayant pour sujet le service à la clientèle, la conduite préventive et les nouvelles procédures pour la ronde de sécurité.



Luc Lafrance de la FTA, Pierre Demers, Normand Mongrain, Michel Bélanger et Serge Gonthier de Prévost

Parmi les 148 conducteurs représentant 17 entreprises de transport par autobus, 20 se sont disputé la bourse de 500 \$ lors de la compétition d'habileté Prévost. Les grands honneurs sont allés à M. Normand Mongrain d'Autobus Fleur-de-Lys. M. Michel Bélanger d'Autocar Excellence et M. Pierre Demers d'Autocar Hélie ont terminé respectivement en deuxième et troisième places.

Durant la journée, les participants ont pu effectuer des essais routiers avec un autocar de modèle J 4500 du fabricant Motor Coach Industries (MCI).

Tapis d'angles morts, simulateur de conduite, démonstration en continu de la ronde de sécurité et salon des exposants ont complété l'horaire de cette journée fort occupée pour les conducteurs.

La Fédération tient à remercier tous les exposants présents à l'événement :

- Camo-Route
- Via Prévention
- Contrôle routier Québec
- La Sûreté du Québec
- Intercar
- La Société d'histoire de l'autobus
- Truck stop

C'est un rendez-vous pour le prochain Colloque des conducteurs professionnels qui se tiendra au Centre de formation du transport routier Saint-Jérôme. ■



# Bonnes questions, bonnes réponses, bon plan



*Guy Godin, conseiller en prévention - Via Prévention*

Comme souligné dans le précédent article, un programme de prévention, c'est un plan d'action. C'est l'ensemble des petites choses que l'on fait et que l'on doit faire pour éviter les accidents. C'est l'outil par excellence pour la gestion de la prévention dans votre entreprise, car c'est dans ce document qu'on concentre toute l'information sur la prévention des lésions professionnelles.



## *Oui, mais ! Par où commencer ?*

Il faut procéder par étapes! Mais attention, cette démarche de prévention ne peut être menée de façon satisfaisante par une personne étrangère à votre organisation. Vous êtes le mieux placé pour mener à bien cette démarche, vous et votre équipe. Bien sûr, un spécialiste peut vous guider vers la réussite d'un tel programme, mais n'oubliez jamais que la participation active de vos employés s'avère souvent le principal facteur de succès de cette démarche.

## **PREMIÈRE ÉTAPE : IDENTIFIER**

L'identification des dangers associés à vos activités courantes est le point de départ de toute amélioration des conditions de santé et de sécurité dans l'entreprise. Lors de cette démarche d'identification, il ne faut pas oublier les dangers liés à vos activités occasionnelles comme les travaux d'entretien, de réparation, de réaménagement et de construction.

Voici quelques façons de repérer les dangers :

- Analyse des accidents et des incidents
- Les inspections périodiques
- Les commentaires, plaintes et suggestions de votre personnel

Établissez vos priorités à partir de ce que vous aurez constaté. Vous devrez alors prioriser les actions sur les dangers qui peuvent avoir des conséquences graves et immédiates, ou les situations les plus dangereuses.

## **DEUXIÈME ÉTAPE : CORRIGER**

Corriger, c'est d'abord éliminer les dangers, c'est donc passer à l'action de façon concrète. Si le danger ne peut être éliminé, il faut réduire et maîtriser les risques et protéger les travailleurs en attendant les solutions permanentes. La planification des étapes est importante et essentielle pour atteindre vos objectifs. Vous devrez, entres autres :

- Choisir la meilleure solution compte tenu de vos contraintes
- Choisir la meilleure façon de vous y prendre
- Fixer des dates et des fréquences
- Nommer un responsable
- Exécuter la solution retenue
- Évaluer les résultats et apporter d'autres modifications s'il y a lieu

## **TROISIÈME ÉTAPE : CONTRÔLER**

Contrôler, c'est empêcher que le danger ne revienne. C'est vous assurer que les correctifs mis en place ne soient pas inutiles et qu'ils corrigent effectivement la situation. Les meilleurs moyens de contrôle demeurent ceux qui vous aident à mesurer vos résultats. C'est la seule façon de connaître votre niveau de performance en SST et, par conséquent, de vous améliorer.

Demandez-vous :

- Comment vérifier que ce qui est fait le demeure? (Inspection, entretien, observation de tâche, rappel de formation, ÉPI, etc.)
- Comment éviter d'introduire de nouveaux dangers? (Politique d'achat, formation et accueil des nouveaux employés, etc.)

Pour que la prévention des accidents et des maladies professionnelles devienne une réalité, vous devez intégrer votre plan d'action en prévention à la gestion courante de votre organisation. Ce plan d'action doit être réaliste et raisonnable, adapté à vos besoins et doit tenir compte du chemin déjà parcouru, de manière à aller plus loin.

Bien contrôler va vous permettre de régler les problèmes au fur et à mesure qu'ils se présentent au lieu d'attendre un accident et ses conséquences pour agir.

## *QUOI FAIRE IMMÉDIATEMENT, QUOI METTRE DANS UN PLAN D'ACTION?*

<b>Danger ou problème</b>	<b>Mesures à prendre à court terme</b>	<b>Éléments du plan d'action</b>
Situations ayant des conséquences graves ou immédiates	Appliquer immédiatement les mesures permanentes ou temporaires essentielles à la reprise sécuritaire du travail	Moyens qui vont compléter les mesures mises en place.  Moyens de contrôle qui vont empêcher le retour du danger ou minimiser ses conséquences (entretien régulier, inspection périodique, formation des nouveaux employés, supervision, port des ÉPI, etc.)
Ayant des solutions rapides et simples (outils à la traîne, plancher encombré)	Appliquer les correctifs appropriés	Moyens de contrôle qui vont empêcher le retour du danger (vérifications, organisation du travail, consignes écrites, politique d'achat, etc.)
Nécessitant des recherches de solutions, des investissements majeurs, une planification ou une organisation importante.	Au besoin	Correctifs qui vont assurer l'élimination du danger ou l'amélioration permanente de la situation (élaboration de méthodes de travail, organisation de la formation, installation d'enceintes acoustiques, ventilation générale, etc.)  Moyens de contrôle qui vont empêcher le retour du danger ou minimiser ses conséquences (entretien, inspection, vérification des méthodes de travail, etc.)

Adapté de « Guide de prévention en milieu de travail à l'intention de la petite et de la moyenne entreprise », 2<sup>e</sup> édition, CSST, mai 2013. ■

# FAITES ÉQUIPE AVEC NOUS



STÉPHANE LAMARRE  
associé

GABRIEL C. ROBITAILLE  
avocat

FRANÇOIS ROUETTE  
associé

MICHAEL DARVEAU  
avocat

BENOÎT GROLEAU  
avocat

## CHEZ CAIN LAMARRE

Notre équipe d'avocats en droit des transports met à votre disposition son expertise de pointe pour vous assister, vous conseiller et vous représenter relativement à l'ensemble de vos besoins juridiques. Disponibles et efficaces, ces professionnels s'engagent à vous proposer des solutions adaptées à votre réalité, à des coûts compétitifs. Nous profitons de l'occasion pour souligner l'arrivée parmi nous de Gabriel C. Robitaille et de Michael Darveau qui prennent la responsabilité des dossiers de gestion des infractions, qu'elles aient lieu au Québec, au Canada ou aux États-Unis.

Avec 17 bureaux répartis dans 9 régions, et 370 ressources dont 200 professionnels du droit, notre cabinet est le mieux implanté et l'un des plus importants au Québec. L'expertise de nos avocats en droit des transports est reconnue nationalement, tant par sa clientèle que par la communauté juridique.



**CAIN  
LAMARRE**  
S.E.N.C.R.L. / AVOCATS  
LÀ OÙ VOUS ÊTES.<sup>MD</sup>

630, boul. René-Lévesque Ouest, bureau 2780  
Montréal | 514 393-4580

580, Grande Allée Est, bureau 440  
Québec | 418 522-4580

CLCW.CA

MONTRÉAL CAPITALE-NATIONALE SAGUENAY-LAC-SAINT-JEAN ESTRIE CENTRE-DU-QUÉBEC BAS-SAINT-LAURENT ABITIBI-TÉMISCAMINGUE CÔTE-NORD CHAUDIÈRE-APPALACHES

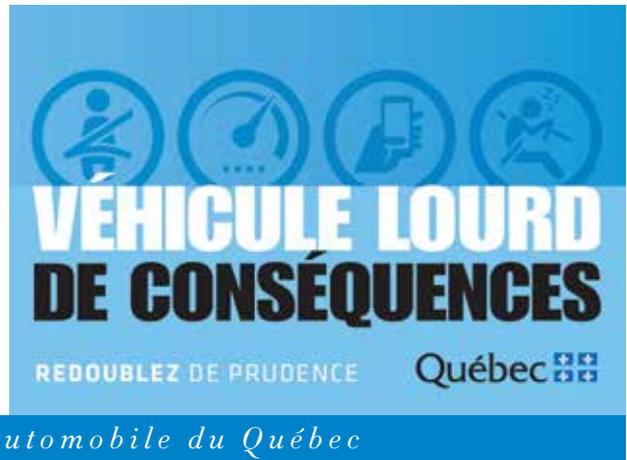
3<sup>e</sup> CONGRÈS ANNUEL 30 juin - 1<sup>er</sup> et 2 juillet 2016 Fairmont Tremblant

Être au cœur de l'action

FÉDÉRATION DES TRANSPORTEURS PAR AUTOBUS



# Véhicule lourd de *conséquences*



*Société de l'assurance automobile du Québec*

Depuis quelques années, le bilan routier des véhicules lourds s'est amélioré au Québec. Malgré ces gains, les victimes d'accidents impliquant ce type de véhicule demeurent surreprésentées. Par exemple, de 2010 à 2015, les véhicules lourds représentaient environ 3% de tous les véhicules immatriculés au Québec. Or, une victime de la route sur dix et un décès sur cinq résultent d'un accident impliquant un véhicule lourd.

Afin d'améliorer le bilan routier des véhicules lourds, la Société de l'assurance automobile du Québec proposera, par l'entremise des contrôleurs routiers, divers outils afin de sensibiliser les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de ces véhicules aux causes les plus fréquentes d'accidents et aux grandes thématiques en sécurité routière. La diffusion de l'information se fera en collaboration avec l'industrie du transport de personnes et de biens du Québec et ses associations.

Adopter des comportements sécuritaires et faire preuve de courtoisie à l'égard des autres sont des responsabilités que tous les usagers de la route doivent partager. Ces simples gestes peuvent éviter des accidents, réduire la gravité des blessures et même sauver des vies.

*Ensemble, contribuons  
à améliorer le bilan routier.*

**Société de l'assurance  
automobile**

**Québec** 



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

# MORENCY

SOCIÉTÉ D'AVOCATS

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

PARCE  
QUE NOTRE  
TRAVAIL EST  
MENÉ DE MAIN  
DE MAÎTRE

## ÇA FAIT TOUTE LA DIFFÉRENCE !

Nos clients bénéficient de services  
spécialisés pour tous les aspects de  
leurs affaires et de leurs litiges.

Une approche multidisciplinaire nous  
permet de répondre aux besoins de  
notre clientèle de transporteurs.

POUR EN SAVOIR PLUS,  
COMMUNIQUEZ AVEC Me SERGE BOUCHARD  
sbouchard@morencyavocats.com  
418 651-9900  
514 845-3533



MORENCYAVOCATS.COM

Une initiative de



Autobus Leeds Transit

# À GAGNER :



## Location de **3 ans** d'un autobus scolaire

La totalité des sommes amassées par  
la vente de ces billets sera versée à la



Pour l'achat de billets,  
contactez : Isabelle Emard  
[iemard@leedstransit.com](mailto:iemard@leedstransit.com)  
ou au 450 588-5453



# Que peut faire un conducteur d'autobus ou de minibus face à un passage à niveau défectueux?



*Geneviève Frenette, Conseillère juridique et aux entreprises*

Le présent article traite de la procédure à respecter lorsqu'un conducteur d'autobus ou de minibus fait face à un passage à niveau où les feux clignotants ne cessent de fonctionner sans raison apparente.

D'entrée de jeu, mentionnons que le législateur n'a rien prévu en cas de bris des équipements ferroviaires. Toutefois, il était recommandé dans l'industrie de faire appel à une personne en autorité, par exemple, un policier, afin d'être autorisé à franchir le passage à niveau. Certains transporteurs nous ont interpellés en nous mentionnant que, dans la réalité, personne ne voulait se compromettre et donner cette autorisation.

Votre Fédération s'est adressée au Service du transport ferroviaire du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports afin de connaître sa position à ce sujet.

Ils nous ont répondu que pour eux, un système d'avertissement automatique avec feux clignotants ne constitue pas obligatoirement un arrêt définitif avec interdiction de franchir le passage à niveau. Ils ont également ajouté que cette position est la même à Transports Canada.

De plus, ils nous ont fourni les précisions suivantes :

De par leur conception, ces systèmes d'avertissement sont calibrés pour une activation en fonction du temps de franchissement du véhicule-type, de la distance de visibilité d'arrêt de ce véhicule-type ou d'un minimum de 20 secondes (toujours le plus long des trois).

Lorsque le véhicule-type n'est pas en mesure de franchir la surface de croisement (lignes de visibilité insuffisantes) on retrouve alors des barrières à ce passage à niveau. Des barrières peuvent aussi être installées pour certaines autres raisons prévues aux normes (par exemple : vitesse des trains, double voies ferrées, etc.).

Alors en résumé, pour les cas d'un système d'avertissement automatique qui semble être indûment activé, un véhicule routier qui ne dépasse pas les capacités d'accélération du véhicule-type pour le passage à niveau rencontré (ce qui est généralement le cas pour les autobus) devrait être en mesure de respecter les points suivants :

- Il est possible de franchir un croisement sans barrière (avec feux clignotants et sonnerie seulement) après un arrêt complet et après avoir regardé des deux côtés à partir d'une distance de 5 mètres du rail le plus près (ou dégageant l'équivalent de 2,4 mètres (8 pieds) du rail).

Il faut rappeler que ceci n'est possible que s'il y a évidence que les lignes normales de visibilité ne sont pas obstruées par de la végétation récente ou d'autres objets et/ou véhicules.

- Dans tous les cas, il est interdit de franchir un croisement lorsque ce dernier est muni de barrières (endommagées ou non);

En pareille circonstance, le conducteur doit contacter le Contrôleur de la circulation ferroviaire de la compagnie visée. Son numéro 24 h se trouve généralement sur le « cabinet de signalisation » et le contrôleur devrait être en mesure d'acheminer la requête à un contremaître ou un préposé aux signaux en devoir. Par contre, il faut être conscient que ce dernier peut se rendre sur les lieux dans un délai relativement long. Malgré cet inconvénient, c'est la marche à suivre.

Sachez que la façon de faire recommandée ci-dessus ne va pas à l'encontre du Code de la sécurité routière.

En conclusion, nous devons retenir que la procédure à suivre varie en fonction du fait que le passage à niveau est muni ou non de barrières. Donc, le conducteur pourra franchir le passage à niveau qui n'a pas de barrières si les feux ne cessent de clignoter indûment, et ce, après s'être immobilisé et après s'être assuré qu'il pouvait le faire sans danger en ayant regardé des deux côtés. ■



# Ce qui influence *la prime!*



*Denis Gervais, PAA, C. d'A. Ass*

Il y a divers aspects qui peuvent influencer votre prime, notamment lorsque vous faites partie d'un programme d'assurance. L'expérience globale des sinistres des participants au programme sert à établir la base de tarification, ensuite l'expérience individuelle de chaque transporteur, la tarification selon la valeur du véhicule, l'usage, le territoire d'utilisation, les franchises de même que le coût de la réassurance si des limites supérieures sont requises.

## *L'expérience globale des sinistres*

La tarification de base s'établit en fonction du rapport sinistre/prime pour l'ensemble de la flotte.

## *L'expérience individuelle des sinistres*

Les crédits de flotte individuels sont révisés annuellement selon le rapport sinistre/prime des trois dernières années. Chaque transporteur a donc son crédit de flotte établi en fonction de son propre rapport sinistre/prime, de même que le nombre de véhicules.

Pour améliorer votre expérience de pertes, on ne peut que vous inciter à la conduite préventive, une bonne sélection des chauffeurs, un bon suivi des dossiers de conducteurs et des réclamations.

## *La tarification selon l'usage*

Il est très important lors de la mise à jour des véhicules de porter une attention particulière à l'usage du véhicule afin que la tarification appliquée soit adéquate au risque que l'assureur assume.

## *Le territoire d'utilisation*

Bien que vous soyez sur un même territoire de commission scolaire, il se peut que vous ne soyez pas dans le même territoire de tarification que votre collègue. Ces territoires de tarification sont préalablement déterminés par les assureurs.

De même, si vos opérations vous mènent à l'extérieur du Québec, vous n'êtes pas sans savoir qu'ils n'ont pas un système sans égard à la responsabilité dit: «No-Fault» comme nous avons au Québec. Ce qui implique que, selon les circonstances, un tiers peut exercer un recours contre la partie responsable, et ce, pour des indemnités très sévères, d'où l'importance des limites d'assurance élevées.

## *Les franchises*

Vous pouvez décider d'absorber une partie plus grande des dommages en optant pour l'augmentation de vos franchises. Les valeurs de vos véhicules ont augmenté considérablement depuis quelques années et certains ont conservé le même niveau de franchise que dans le temps où un véhicule coûtait 45 000 \$. Le contrat d'assurance devrait être là pour se prémunir des catastrophes qui peuvent mettre en péril l'entreprise.

Ces points considérés individuellement peuvent sembler négligeables, mais pris dans l'ensemble, ils ont un impact. Bien entendu, faire partie d'un programme d'assurance de groupe a ses avantages et cela implique aussi un sens des responsabilités de la part de chacun envers les autres participants au programme. L'avantage économique du groupe sera maintenu dans la mesure où tout un chacun y mettra les efforts à prévenir les accidents. ■

**ENSEMBLE** pour vous soutenir

FORMATION — QUALIFICATION — FINANCEMENT

**CAMO-ROUTE**  
www.camo-route.com

**CFTC**  
www.cftc.qc.ca

**CFTR**  
www.formatiocftr.ca



# Bilan de l'année scolaire 2015-2016

La Fondation des transporteurs d'écoliers a remis toutes les sommes disponibles pour l'année scolaire 2015-2016.

Des milliers d'enfants ont bénéficié de dons pour la réalisation de différentes activités. Depuis sa création, les dons remis totalisent une somme de plus de 310 000 \$.

Liste bénéficiaires /  
Année scolaire 2015-2016



Commission scolaire	École
des Affluents	Secondaire de l'Odyssée #2 Secondaire de l'Odyssée #4 La Mennais Saint-Guillaume
des Appalaches	Pierre-Douce St-Gabriel Sainte-Bernadette
De la Baie-James	Secondaire Le Filon
Beauce-Etchemin	La Source Étincelle
de la Capitale	Secondaire de la Cité
du Chemin-du-Roy	Yamachiche-St-Léon Secondaire Avenues-Nouvelles Secondaire L'Escale
des Chênes	Saint-Pierre
Chic-Chocs	Primaire et Secondaire Gabriel-Le Courtois
Cœur-des-Vallées	Secondaire Louis-Joseph-Papineau
Côte-du-Sud	Secondaire Louis-Jacques-Casault Secondaire Saint-Anselme Provencher
de l'Estuaire	Notre-Dame-du-Bon-Conseil Secondaire Serge-Bouchard & Polyvalente des Baies Mgr Bouchard Saint-Cœur-de-Marie



du Fer	du Boisé Jacques-Cartier Maisonneuve
Grandes-Seigneuries	Louis-Lafortune Saint-Marc
des Hautes-Rivières	Capitaine-Luc-Fortin, édifice Henryville Secondaire Joséphine-Dandurand #2 Secondaire Mgr-Euclide-Théberge #2 Monnoir
des Hauts-Cantons	Voie-Lactée des Trois-Cantons - Service de garde Notre-Dame-de-Lorette Monts-et-Lacs
de la Jonquière	Sainte-Cécile
Lac-Témiscamingue	Assomption
Marguerite-Bourgeoys	Secondaire Dalbé-Viau
Marie-Victorin	Sainte-Claire, Longueuil #2 Secondaire Jacques-Rousseau Bourgeois-Champagnat
des Monts-et-Marées	Polyvalente de Matane Saint-Léandre Saint-Damase
Des Navigateurs	La Caravelle-Joly
du Pays-des-Bleuets	Jolivent-l'Arbrisseau
Pierre-Neveu	du Méandre, Service de garde
de la Pointe-de-l'île	Montmartre Saint-Joseph St-Vincent-Marie
des Premières-Seigneuries	Secondaire des Sentiers Châtelaine & Place de l'Éveil
René-Lévesque	Polyvalente Mgr-Sévigny
de la Région-de-Sherbrooke	Secondaire de la Montée, Pavillon St-François Secondaire Mitchell-Montcalm Secondaire Internationale du Phare
De la Rivéraine	Arc-en-Ciel
Rives-du-Saguenay	Horizon
Rivière-du-Nord	Mariboisé Bouchard
Sorel-Tracy	Secondaire Bernard Gariépy #1
Des Trois-Lacs	José-Maria
Val-des-Cerfs	Premier-Envol
de la Vallée-des-Tisserands	Saint-Eugène Notre-Dame de la Paix Notre-Dame-du-St-Esprit
Institution privée	Centre François-Michelle



# 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.

[intact.ca](http://intact.ca)

AUTO • HABITATION • ENTREPRISES



*Repartez du bon pied.*

La **Sécurité** de  
Vos **Enfants**  
C'est **Notre Affaire**

Fabriquer des autobus de qualité, sécuritaires,  
fiables et durables, tout en offrant un service  
vraiment humain et attentionné...

C'est encore la plus belle promesse que nous  
puissions vous faire pour vous démontrer où  
sont nos priorités.



**GIRARDIN**  
 **BLUE BIRD**



[www.girardinbluebird.com](http://www.girardinbluebird.com)