

LE *TRANSPORTEUR*

Magazine de la Fédération des transporteurs par autobus



Automne 2014 • Volume 1 • numéro 2

Le transport interurbain dans la tourmente

QUAND ON SE COMPARE,
ON SE CONSOLE

NOUVEAU SITE WEB
DE LA FÉDÉRATION
DES TRANSPORTEURS
PAR AUTOBUS



Le MINOTOUR SRW, sa polyvalence vous impressionnera!



Le véhicule scolaire le plus compact sur le marché

- Idéal pour les trajets de niveaux préscolaire et primaire.
- Le Minotour SRW, tout en étant construit avec les mêmes spécifications rigoureuses que le Minotour DRW, assure aux gestionnaires de flotte la fiabilité, la robustesse et la maniabilité tant recherchées.
- Offert en version 20 passagers avec possibilité de configuration de 4 ou 5 rangées.

Le Minotour est conçu pour vous, profitez pleinement de ses avantages et offrez la sécurité à ceux que vous transportez.

Contactez votre représentant dès maintenant !



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

info@autobusthomas.com

autobusthomas.com



SOMMAIRE



- | | |
|---|---|
| <p>5 Mot du président</p> <p>6 Éditorial
Une année remplie de défis !</p> <p>8 Le transport interurbain dans la tourmente</p> <p>10 La difficile cohabitation
cyclistes – véhicules lourds</p> <p>11 La conduite préventive</p> <p>12 Mutuelle de prévention Certificat de
mérite 2013</p> <p>13 Quand on se compare, on se console</p> <p>17 Nouveau site web de la Fédération des
transporteurs par autobus</p> | <p>18 Des chiffres qui font mal</p> <p>21 Mieux vaut prévenir que guérir</p> <p>22 Demande de congé pour obligations
familiales en vertu de l'article 79.7</p> <p>26 Transporteur scolaire: Quand avez-vous
besoin d'un permis de transport ?</p> <p>29 La Fédération souligne les lauréats des
Prix François-Maurais de la Campagne
de sécurité en transport scolaire 2014</p> <p>30 M'as-tu vu ? 2015</p> |
|---|---|

Publicité: Girardin Blue Bird

Le Transporteur est une publication de la Fédération des transporteurs par autobus. Elle est tirée à 1800 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

Dépôt légal
Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2014

ISSN: 0835-0868 (imprimé)
ISSN: 1913-3081 (en ligne)

Rédaction et publicité
Martin Bureau

Collaborateurs
Denis Gervais
Me Stéphane Lamarre
Guy Godin

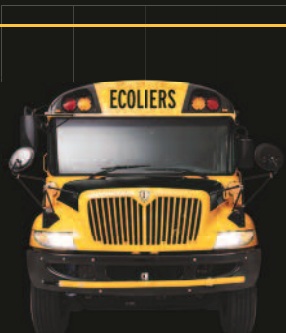
Conception graphique
Marie-Claude Bélanger

Correction de textes
Mireille Bélanger

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

IC BUS

TOUJOURS LÀ POUR VOUS



- ✓ **Toujours** conforme aux normes EPA les plus récentes
- ✓ **Toujours** pas d'urée dans les véhicules
- ✓ **Toujours** éligible aux ajustements liés à l'environnement auprès de votre commission scolaire
- ✓ **Toujours** numéro 1 au Canada et en Amérique du Nord



Autobus Leeds Transit

Sans frais 1 866-210-6299
www.leadstransit.com

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



MOT DU PRÉSIDENT

Il y a maintenant un an, les membres des deux associations qui représentaient l'industrie du transport par autobus privés au Québec ont décidé d'accepter presque à l'unanimité (96%) l'acte d'accord intervenu entre les deux organisations afin de créer une seule entité représentant l'ensemble de l'industrie du transport par autobus : la Fédération des transporteurs par autobus. Ce regroupement nous permet aujourd'hui d'avoir un seul discours, plus cohérent, et surtout une voix plus forte et plus représentative de notre industrie.

Depuis ce temps, beaucoup de travail a été accompli par le nouveau conseil d'administration et le personnel permanent regroupé afin de maintenir le même sentiment d'appartenance et le même niveau de services, notamment la production des nouveaux règlements généraux et la mise en place des différents comités de travail. Ces derniers auront la tâche d'alimenter les membres du conseil d'administration concernant les dossiers sectoriels qui composent notre Fédération soit le transport scolaire, le transport urbain et interurbain, le transport nolisé et spécialisé.

Ainsi, et à la lumière des dossiers énumérés par notre directeur général dans son éditorial, nous constatons que l'ensemble des secteurs d'activité de notre industrie est en mutation, ce qui engendre de nombreux défis pour la Fédération au cours des prochaines années. Le domaine du transport par autobus traverse une période trouble qui laisse présager une certaine turbulence. C'est là que le regroupement des deux associations prend tout son sens.

Les membres du nouveau conseil d'administration et le personnel permanent de la Fédération consolident les acquis et mettent tout en œuvre pour que notre nouvelle organisation se cristallise sur des bases solides. Il appartient maintenant à chaque membre de s'identifier à ce nouveau regroupement soit la Fédération des transporteurs par autobus.

Cela passe entre autres, par l'implication de tous, que ce soit lors de rassemblements comme les assemblées des membres, les conseils provinciaux, et les réunions de secteur. Votre implication est primordiale face aux enjeux qui nous attendent. Votre collaboration lors des collectes d'information nous permet d'avoir un portrait exact de tous les secteurs de notre industrie. Notre Fédération pourra ainsi développer des argumentaires crédibles face au gouvernement et aux divers intervenants.

Soyez assurés que pour ma part, je mettrai tout en œuvre pour assurer la stabilité de notre industrie, mais cela ne se fait pas seul. Comme il a déjà été mentionné par mes prédécesseurs, une association où maintenant on doit dire une fédération n'est forte que par l'implication de tous ses membres.



Martin Paquette
Président



Une année remplie de défis !

Une nouvelle année s'amorce et ce ne sont pas les défis qui manqueront dans l'industrie du transport par autobus. En effet, plusieurs de nos secteurs traversent une période trouble ou sont en attente de développement.

Dans le secteur du transport scolaire, on questionne encore une fois l'existence des commissions scolaires et la responsabilité de transférer le transport scolaire aux municipalités. De plus, le Vérificateur général du Québec revient à la charge et demande aux instances concernées quelles actions ont été mises en place à la suite des recommandations qu'il avait faites dans son rapport en 2010-2011.



Le secteur du transport interurbain n'est pas en reste. Il est grand temps de revoir le modèle d'interfinancement mis en place il y a plusieurs années. La crise qui sévit actuellement dans ce secteur le démontre clairement. L'achalandage de toutes les lignes ne cesse de diminuer, et ce, dans toutes les régions du Québec. Le gouvernement en place n'a pas fait connaître, pour l'instant, ses intentions en regard à la nouvelle politique de transport collectif. D'ailleurs, plusieurs programmes en appui au transport collectif viennent à échéance à la fin de 2014. Du côté du transport urbain, là aussi il y a beaucoup d'inquiétudes. Le financement sera-t-il toujours au rendez-vous ?

Le mode d'octroi demeurera-t-il le même ? En attendant, cette incertitude a une grande incidence sur le transport interurbain. La Fédération des transporteurs par autobus a suggéré au ministère des Transports de mettre en place rapidement une table de concertation afin de trouver une solution à cette problématique.

Le secteur du transport nolisé touristique espère quant à lui revivre les bonnes années de la fin 90. On sait que les événements du 11 septembre 2001 et la crise économique aux États-Unis ont eu beaucoup d'impact sur l'achalandage touristique au Québec. Depuis ce temps, le taux de voyageurs au Québec augmente timidement, d'où l'importance de continuer de stimuler l'industrie du voyage de groupe via notre événement Bienvenue Québec.

D'un point de vue plus global, la recherche de l'atteinte du déficit zéro et la révision des programmes qu'a enclenchés le gouvernement du Québec viennent déstabiliser l'industrie du transport par autobus. Du côté scolaire, le budget destiné au transport, de l'ordre de 560 M\$, pourrait être très alléchant (coupures) pour le gouvernement. Le mode d'octroi des contrats et l'organisation du transport sont actuellement remis en question. Heureusement que les contrats de transport scolaire ne viennent à échéance qu'en 2017 et non en 2015 !

Pour ce qui est du transport spécialisé, tel que le transport adapté, aucune volonté de reconduction du programme n'a été annoncée.

Enfin, du côté touristique, est-ce que le gouvernement maintiendra ses efforts afin de faire la promotion du Québec comme destination touristique?

Bref, beaucoup de dossiers à suivre de près au cours des prochains mois afin d'assurer la stabilité de l'industrie du transport par autobus. Cette situation vient en quelque sorte, confirmer que le regroupement des deux associations était primordial afin de mieux défendre les intérêts de l'industrie du transport par autobus. Il est essentiel d'avoir un discours plus cohérent et surtout, parler d'une seule voix, forte, afin de faire face à tous ces défis qui nous attendent !



Luc Lafrance

Directeur général



Le transport interurbain dans la tourmente

Martin Bureau



Le transport interurbain régional et interrégional traverse actuellement une crise sans précédent. Keolis, avec sa filiale Orléans Express, a défrayé les manchettes au cours des derniers mois suite au dépôt à la Commission des transports du Québec (CTQ), de plusieurs demandes de modifications d'horaire et de suppression de services qui touchent particulièrement les régions. Devant l'ampleur des requêtes et des nombreuses réactions qu'ont suscitées les demandes d'Orléans, la CTQ a organisé des audiences publiques en Gaspésie, Carleton, Rimouski, Thetford-Mines, Trois-Rivières et Québec afin d'entendre tous les intervenants touchés par ces coupures de services.

Les audiences ont pris fin le 12 septembre et les commissaires de la CTQ ont rendu leur décision le 9 octobre dernier. En résumé, les commissaires ont acquiescé à la totalité des demandes d'Orléans Express. Leur décision vient donc confirmer que le modèle d'interfinancement actuel n'est plus viable, non seulement pour Orléans Express, mais pour toute l'industrie du transport interurbain au Québec.

À maintes reprises décriée par la Fédération des transporteurs par autobus, cette crise qui sévit sur le réseau interurbain ne date pas d'hier. Depuis les 13 dernières années, la fréquentation des services de transport interurbain est en constante décroissance. Cette importante diminution a des impacts directs sur les revenus de ces entreprises privées qui opèrent ce réseau de transport. Historiquement, les circuits les plus rentables finançaient les services régionaux déficitaires.

Portrait d'une industrie

Le transport interurbain représente une part importante des activités des membres de la Fédération des transporteurs par autobus. Les services donnés par ces entreprises privées

permettent de relier 476 municipalités réparties dans 73 des 88 municipalités régionales de comté (MRC) où est établie plus de 80 % de la population du Québec.

Il est nécessaire de rappeler que les services de transport interurbain par autocar sont soumis à une réglementation par laquelle l'État détermine les paramètres obligatoires régis par la CTQ. Un régulateur économique exige que des entreprises privées, titulaires de permis, offrent les services interurbains selon des itinéraires et des horaires réguliers. Les tarifs établis par la CTQ doivent permettre de couvrir la totalité des coûts de production du service tout en étant adéquats dans une perspective de concurrence modale forte.

Contrairement aux croyances populaires, les entreprises de transport interurbain ne bénéficient d'aucune contribution financière régulière contrairement à tous les autres modes de transports collectifs.

Parallèlement à ce système réglementaire, le gouvernement, en vertu de sa Politique québécoise du transport collectif, soutient la mise en place d'une offre de transport toujours plus riche, variée, flexible et hautement subventionnée. Le développement fulgurant, au cours des dernières années, de multiples offres de service en

transport collectif et du covoiturage organisé a fragilisé tout ce réseau de transport névralgique pour l'ensemble des régions québécoises. En l'absence d'une vision nationale de la mobilité, les contribuables des régions moins densément peuplées se voient offrir un système de transport collectif complexe, de par la multiplication des services non complémentaires entre eux, et qui répondent en partie seulement, à leurs besoins de mobilité.

Achalandage décroissant depuis 13 ans

Une étude, commandée par la Fédération des transporteurs par autobus, documente la baisse de l'achalandage sur le réseau interurbain. Il est important de mentionner que le territoire québécois est desservi de deux manières différentes et complémentaires par les transporteurs privés par autobus soient:

- **Les services interrégionaux**

Les services interurbains relient les régions les unes aux autres pour des déplacements interrégionaux. Comme le transport aérien et, dans une moindre mesure, le transport ferroviaire, ces services sont offerts sur des parcours longues distances, avec le moins d'arrêts possible, dans un souci de fréquence élevée, à un prix reflétant la qualité, la fiabilité et la sécurité dont les services sont pourvus. De nombreuses propositions concurrentes sont toutefois offertes, dont le covoiturage institutionnalisé, qui propose souplesse maximale et économie, mais qui ne garantit jamais la fiabilité ni la sécurité de la prestation.

Les services interurbains interrégionaux se caractérisaient par une certaine stabilité de la fréquentation jusqu'en 2008, mais sont en décroissance soutenue depuis 2009. **Le décrochage de 18 % de la clientèle depuis 2009 démontre indubitablement que les limites acceptables des hausses tarifaires ont été franchies.**

- **Les services régionaux**

Les services interurbains desservent également les besoins régionaux. Que ce soit les lignes internes de l'Abitibi-Témiscamingue, entre la Basse et la Haute-Côte-Nord, ou encore entre la Beauce et Québec, des services sont offerts aux clients locaux. Ces services sont généralement de courte ou moyenne distance, avec des arrêts fréquents.

La fréquentation sur ces services a décliné de 47 % depuis l'an 2000.

La situation est d'autant plus critique que les MRC s'organisent de plus en plus en créant des systèmes de transport collectif parallèles aux services interurbains régionaux déjà existants.

Pour survivre à cette décroissance de l'achalandage sur les services régionaux, des augmentations tarifaires du même ordre ont été appliquées depuis l'an 2000. Le maintien des services régionaux déficitaires ne peut plus être assuré par des augmentations de tarifs. À ce prix, les citoyens du Québec prennent leur auto, covoiturent, ou profitent de services tels que le covoiturage organisé ou le transport à la demande d'un organisme local ou régional subventionné.

Plusieurs recommandations ont été soumises

Au cours des dernières années, la Fédération des transporteurs par autobus a partagé avec les différents gouvernements plusieurs recommandations afin de maintenir les services en région. La Fédération a notamment proposé de former des tables de travail afin d'établir un plan d'action ayant pour objectif de favoriser une meilleure concertation et coordination entre les divers intervenants qui organisent et planifient le transport collectif rural, régional et interrégional. La concurrence modale était également au cœur des recommandations de la Fédération. Des mesures concrètes doivent être mises en place afin d'augmenter le niveau d'accessibilité pour les usagers. La Fédération a d'ailleurs déjà proposé d'exempter de taxes les tarifs de transport interurbain, et ce, au même titre que les autres modes de transport collectif.

La majorité des entreprises privées qui exploitent leurs services sont aujourd'hui à court de ressources. Les demandes déposées à la CTQ par Orléans Express démontrent l'état critique de la situation. Orléans Express n'est pas la seule entreprise dans cette situation. D'autres demandes de réductions ou d'abolition de services pourraient suivre.

Toujours en attente d'une nouvelle Politique de mobilité durable

La Fédération des transporteurs par autobus et ses membres attendent impatiemment la nouvelle politique de mobilité durable. En début d'année, suite à une vaste consultation, le gouvernement précédent dévoilait sa Stratégie de mobilité durable. Depuis, aucune nouvelle de la part du nouveau gouvernement quant à sa vision de cette nouvelle politique tant attendue. En l'absence d'une vision nationale de la mobilité, les contribuables des régions moins densément peuplées se voient actuellement offrir un système de transport collectif complexe, de par la multiplication des services non complémentaires entre eux, et qui répondent en partie seulement, à leurs besoins de mobilité.

La disparition, même partielle, du réseau de transport interurbain par autocar au Québec n'est pas souhaitable, car c'est le seul réseau qui couvre actuellement toutes les régions. Recréer ce réseau essentiel nécessiterait de forts investissements publics et serait difficile à remettre en place avec l'ensemble des services actuels. Les programmes d'aide actuels sont insuffisants pour combler le fossé, sans cesse grandissant, entre la rentabilité et les pertes financières des transporteurs privés. Un support financier est désormais nécessaire afin de soutenir et maintenir un service adéquat aux populations des régions. Les entreprises privées assument présentement à 100 % le risque commercial, c'est-à-dire sans aucune contribution de l'État, contrairement aux autres formes de transport public.



La difficile cohabitation cyclistes – véhicules lourds

M^e Stéphane Lamarre, Cain Lamarre Casgrain Wells



Le spectre de l'arrivée des premiers flocons de neige peut amener la pensée spontanée que ce sujet n'est pas d'actualité et pourtant, nous avons l'impression, justement parce qu'il est moins d'actualité que c'est le meilleur moment de l'aborder, les esprits étant dès lors probablement plus neutres.

Nous connaissons tous le slogan « La route, ça se partage » mis de l'avant par la Société de l'assurance automobile du Québec il y a quelques années.

Ce slogan est décliné, dans sa version longue, de la façon suivante sur le site web de la Société de l'assurance automobile du Québec.



La route est un espace public qu'il faut partager avec les autres usagers : automobilistes, cyclistes, piétons, motocyclistes et conducteurs de véhicules lourds. Tous ces gens ne se déplacent pas pour les mêmes raisons, à la même vitesse, avec les mêmes réflexes et la même protection; certains sont plus vulnérables que d'autres. Sur la route, nous sommes constamment en relation les uns avec les autres. Pour assurer un partage sécuritaire et harmonieux de la route, nous devons respecter le Code de la sécurité routière et agir avec courtoisie et tolérance.



Évidemment, la notion de partage implique, par définition, un caractère commun, réciproque.

Ainsi, on ne saurait parler de partage de la route si seule une partie des utilisateurs doit respecter les règles ou encore en assumer la responsabilité.

Dans ce contexte, une des propositions entendues cet été, laquelle visait à créer une présomption de responsabilité lorsqu'un véhicule lourd est impliqué dans un accident avec un vélo, ne respecte tout simplement pas cette notion de partage.

Cette proposition ne prévoit qu'une présomption, certes, laquelle pourrait être renversée par l'exploitant du véhicule lourd, mais elle traduisait, selon nous, une intolérance vis-à-vis les exploitants de véhicules lourds tout aussi inacceptable que serait le fait de ne pas reconnaître la vulnérabilité des cyclistes.

Créer une telle présomption donne à penser que dès qu'un accident implique un véhicule lourd et un vélo, qu'il n'y a qu'un seul responsable de l'accident, et c'est l'acteur le plus gros.

Or, rarement n'y a-t-il qu'une seule cause à un accident.

Les accidents impliquant un véhicule lourd et un vélo ne font pas exception à cette règle. Surtout qu'il nous semble difficile d'imaginer que, fondamentalement, le comportement des cyclistes soit à ce point différent de celui de la communauté des conducteurs de véhicules moteurs dont ils sont généralement issus.

En ce sens, à défaut d'études à l'effet contraire, nous aurions la forte propension à croire qu'il y a autant d'accidents dont la responsabilité incombe au cycliste qu'au conducteur de véhicules lourds, et ce, quand on ne se retrouve pas dans une situation où une part de responsabilité doit être attribuée à tous les deux.

Tout comme la route, la responsabilité se partage. En ce sens, le projet de faire porter l'odieux d'un accident vélo-véhicule lourd à l'exploitant de ce dernier véhicule n'est pas acceptable.

Cet énoncé ne change en rien à la préoccupation que tous devons avoir vis-à-vis les cyclistes.

Mais, dans l'atteinte de cet objectif, tous, y compris les cyclistes, eux-mêmes, doivent prendre les moyens pour se protéger et minimiser les risques d'accidents.



Capsule Assurance



La conduite préventive

Par Denis Gervais, PAA, C. d'A. Ass., Guy Bergeron et associés

Conduite hivernale

Croyez-le ou non, je vous prédis que nous aurons encore un hiver, malgré le réchauffement de la planète ! La conduite hivernale implique donc une préparation et une attitude face au défi renouvelé de la conduite sur la neige ou la glace. Pas de trucs magiques, un simple rappel du gros bon sens. Ne soyez pas pris au dépourvu lorsque la première bordée de neige arrivera, car elle arrivera.

Votre véhicule

Avant les premiers flocons de neige, faites la mise au point et l'inspection de votre véhicule. Un véhicule en ordre, c'est un tracés de moins lors de la conduite.

- De bons pneus d'hiver adaptés aux conditions permettent une meilleure traction sur la glace et la neige. Vérifiez régulièrement la pression des pneus.
- Les freins doivent être en parfait état et bien équilibrés pour qu'ils ne tirent pas d'un côté, ce qui pourrait occasionner un dérapage.
- Faites vider le système de refroidissement et nettoyez-le. Remplacez l'antigel. Vérifiez les contenants, les courroies, les tuyaux, les bouchons du radiateur et le thermostat.
- Faites vérifier la batterie. Assurez-vous que les câbles sont propres et solidement fixés.
- Une vérification du moteur peut s'avérer un bon investissement avant l'arrivée de l'hiver.
- Assurez-vous que le réservoir d'essence est plein en tout temps, afin de réduire tout risque de condensation qui pourrait faire geler les conduits. Ajoutez à l'occasion de l'antigel dans la canalisation d'essence.
- Vérifiez les chaufferettes, dégivrateurs. Remplacer les balais d'essuie-glace défectueux. Un pare-brise propre est essentiel à la sécurité.



Votre conduite

Selon le Conseil canadien de la sécurité, 85 pour cent des collisions sont évitables. Même si vous n'avez fait aucune erreur, vous risquerez toujours de perdre la vie ou de vous blesser si vous êtes impliqué dans une collision.

Soyez prudent, conduisez pour vous et pour les autres. Sachez anticiper la conduite des autres automobilistes, prévoyez les gestes dangereux qu'ils posent.

- Enlevez la glace et la neige de votre véhicule.
- Accordez-vous plus de temps pour vos déplacements, conservez un espace plus important entre votre voiture et celle qui vous précède, et sachez composer avec la chaussée glissante.
- Évitez les arrêts et virages brusques lorsque vous conduisez, pour éviter une perte de contrôle ou un dérapage.
- Conduisez lentement et prudemment sur les routes couvertes de glace ou de neige. La vitesse excessive est la principale cause des collisions qui surviennent l'hiver.
- Si votre véhicule est équipé d'un système de freinage antiblocage (ABS), ne freinez pas par petits coups successifs, enfoncez plutôt la pédale de freins et laissez le système travailler.
- Assurez-vous de bien prévoir votre prochain geste afin de disposer de tout l'espace nécessaire aux virages et aux arrêts.

**La prévention
ça vaut le coût !**



Mutuelle de prévention

Certificat de mérite 2013

Le conseil d'administration de la Mutuelle de prévention a décerné les certificats de mérite à quatre entreprises qui ont su se distinguer en matière de prévention des lésions professionnelles pour l'année 2013. C'est suite au rapport d'activités des préventionnistes de la firme SST Groupe-conseil que les administrateurs ont pu sélectionner ces entreprises qui ont su mettre en application leur programme de prévention par le biais d'activités qui ont dépassé les attentes de la Mutuelle et les exigences de la CSST.

Nous tenons à souligner les efforts de :

- Autobus A.L. inc.
- Autobus Robert Paquette & fils inc.
- Autobus Roland Leduc inc.
- Camille Mailloux R.D.L inc.

Félicitations!

MORENCY
SOCIÉTÉ D'AVOCATS

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

PARCE
QUE NOTRE
TRAVAIL EST
MENÉ DE MAINS
DE MAÎTRES...

**ÇA FAIT TOUTE LA
DIFFÉRENCE !**

Une approche multidisciplinaire nous permet d'offrir
les services les plus complets aux transporteurs.

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

SUIVEZ-NOUS
SUR FACEBOOK



Quand on se compare, on se console

Martin Bureau



Dans la foulée de la révision des programmes entrepris par le gouvernement actuel, plusieurs scénarios sont présentement en évaluation par le ministère de l'Éducation, du Loisir et du Sport (MELS) quant à l'avenir des commissions scolaires. Regroupement, abolition passant même par le transfert de la gestion du transport scolaire aux municipalités, tout est sur la table.

On se souvient tous des conclusions du rapport du Vérificateur général quant aux coûts des contrats de transport scolaire. Son analyse reposait sur trois constats :

- Les différences d'une commission scolaire à l'autre quant au service de transport scolaire offert aux élèves;
- L'écart important d'une commission scolaire à l'autre à l'égard du coût par kilomètre;
- La nécessité d'évaluer l'efficacité du processus d'attribution de gré à gré des contrats.

Depuis, des comités ont été mis sur pied afin de mettre en place des mécanismes visant, d'une part, l'évaluation des contrats et, d'autre part, à assurer que la valeur des contrats soit comparable au sein d'une même commission scolaire, entre les commissions scolaires ainsi que d'une région à l'autre.

2017 arrive à grands pas. Année charnière pour la renégociation des contrats en transport scolaire, on se pose tous cette légitime question : Quel processus d'attribution de contrats sera privilégié par les instances qui gèreront le transport scolaire ?

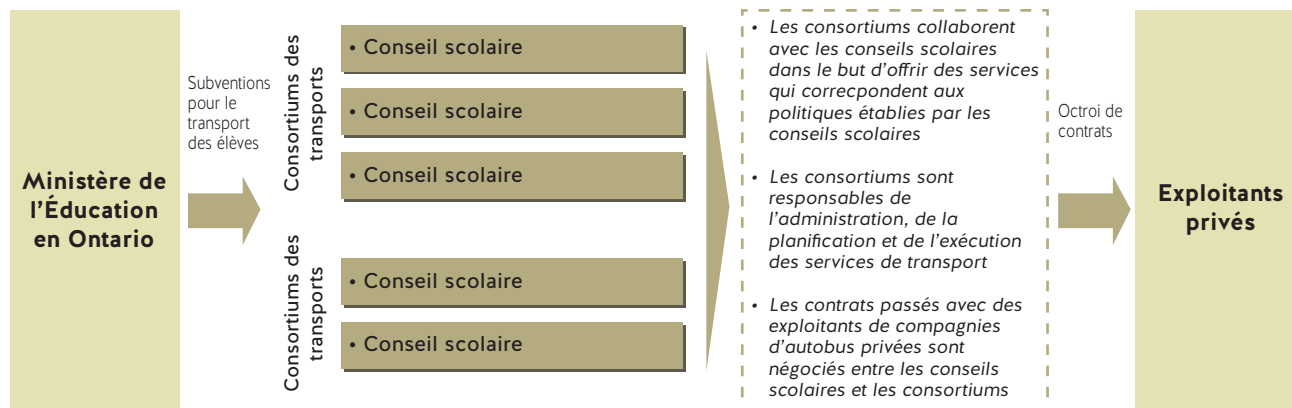
Dans le contexte actuel, où le gouvernement cherche des économies dans tous les secteurs, la tentation sera forte de pencher vers les appels d'offres comme mode d'attribution de contrats de transport scolaire. Est-ce le meilleur procédé pour protéger une industrie qui est composée notamment d'entreprises familiales ? La négociation de gré à gré est-elle la méthode la plus économique ?

La beauté de la chose est que nous pouvons comparer les deux approches, car la province de l'Ontario attribue ses contrats par appels d'offres.

Le modèle ontarien

Le modèle de financement s'apparente au modèle québécois à quelques exceptions près. Tout comme le Québec, la prestation du transport des élèves (matin et soir) est financée par le ministère de l'Éducation de l'Ontario. Cette province regroupe 72 conseils scolaires auxquels des fonds sont versés pour se procurer les services d'exploitants privés. Là où l'Ontario se démarque, c'est dans la création de 34 consortiums des transports qui permet de profiter des synergies sur le plan des parcours et des autres possibilités de prestation de collaboration.

Modèle simplifié d'organisation du transport scolaire en Ontario



Source: Ministère de l'Éducation en Ontario

Jusqu'en 2009, l'octroi des contrats de transport scolaire se négociait localement de gré à gré avec les transporteurs. En septembre 2009, le ministère de l'Éducation ontarien mettait en place un projet pilote afin de garantir une utilisation des fonds publics équitable, transparente, ouverte et responsable. Trois consortiums ont participé au projet pilote. Les constats furent mitigés :

- Ne tient pas compte de la qualité du service;
- La compétition a été réduite due aux routes regroupées;
- Déstabilisation de l'industrie;
- Processus complexe et coûteux;
- Ne convient pas aux partenariats stratégiques complexes;
- Les prix étaient appropriés avant l'implantation du pilote.

En 2010, suite aux résultats discutables de ce premier projet pilote, le ministère de l'Éducation testa un autre processus plus simple. Ce projet, proposé par l'Ontario School Bus Association (OSBA), avait pour but de mettre à l'essai une approche en deux étapes afin que les conseils scolaires et les opérateurs puissent évaluer la viabilité de cette solution, et ce, pour les deux parties. La première étape consistait à envoyer une demande de qualification à l'ensemble des transporteurs, basée sur des critères établis par les conseils scolaires ou les consortiums. L'objectif était de créer un bassin d'entreprises qualifiées qui seraient éligibles à recevoir les propositions ou à participer aux appels d'offres. Selon l'OSBA, cette approche était censée simplifier le processus d'évaluation tant pour les fournisseurs que pour les évaluateurs. Les consortiums pouvaient ainsi se concentrer sur les fournisseurs qui répondent le mieux à leurs critères plutôt que d'orienter leur sélection en fonction du prix. Ce modèle devait assurer un climat plus stable et prévisible pour l'industrie du transport scolaire en Ontario.

Force est de constater que ce modèle n'est pas équitable pour tous les transporteurs ontariens. L'Ontario Independent School Bus Operators Association (ISBOA) dénonce fermement ce processus qui, selon eux, avantage les grandes entreprises aux dépens des plus petites. En 2012, huit opérateurs d'autobus scolaires ont contesté le processus d'attribution de contrats (créé par le gouvernement) des conseils scolaires et des consortiums devant les tribunaux, plaçant qu'il était injuste pour les plus petites entreprises. Le gouvernement ontarien s'est vu débouté à chaque occasion par la Cour. Selon les jugements, les processus étaient de mauvaise foi et contraires à la législation provinciale.

Tirez profit des expériences d'autrui

Suite au rapport du Vérificateur général et devant la pression et les compressions imposées par le gouvernement, les commissions scolaires cherchent des moyens de répondre à leurs obligations. Avant de se lancer aveuglément dans un processus qui risquerait de briser l'équilibre d'une industrie bien implantée au Québec, il serait judicieux d'examiner en profondeur le modèle québécois actuel afin de ne pas répéter certaines erreurs commises par d'autres provinces. Est-ce que le Québec saura tirer profit de cette prérogative ?

Comparativement à notre voisine, le Québec a su optimiser ses ressources et ses routes et offrir une meilleure performance en termes de gestion de flotte de véhicules. Notre province a ainsi développé une expertise enviable dans la gestion des plages horaires qui maximise les circuits.

Indicateurs	Ontario	Québec
Effectif scolaire		
Nombre de points de services (installations scolaires)	4 929	2 362
Nombre d'élèves transportés (AM et PM)	724 468	588 543
Proportion d'élèves transportés sur l'effectif scolaire global	35 %	65 %
Parc de véhicules		
Nombre de véhicules (AM, PM et midi)	17 500	10 284
Nombre d'élèves transportés par véhicule	41	57
Moyenne d'âge de la flotte	5, 6 ans	6, 5 ans
Longueur totale de route (km) à couvrir (AM et PM)	1,55 million	936 689
Nombre de circuits (AM et PM)	19 030	8 509
Coûts		
Coût global pour le transport	792 millions	570 millions
Coût global pour le transport AM et PM	684 millions	525 millions
Coût annuel moyen par élève transporté	944 \$	893 \$

*Source : Étude d'étalonnage sur la performance du transport écolier, Secor 2010

En plus d'avoir un ratio d'élèves par véhicule plus élevé que l'Ontario, le Québec a également un coût annuel moyen par élève transporté inférieur de 5%. L'octroi des contrats de gré à gré n'est peut-être pas étranger à ces résultats.

Les appels d'offres publiques engendreraient une incertitude au sein de l'industrie du transport scolaire qui aurait des impacts négatifs pour un très grand nombre d'entreprises. Les instances administratives et politiques doivent tenir compte de la performance du modèle actuel avant d'imposer un système d'appels d'offres publiques qui risque de fragiliser une industrie et ce, malgré :

- Une adéquation parfaite de l'offre par rapport aux besoins des clients;
- Un haut taux de satisfaction des clients;
- Une gestion performante des ressources;
- Un service rendu efficace et performant en termes de productivité, sécurité, fiabilité et stabilité.



Depuis 1974, année de soumissions publiques obligatoires pour l'ensemble des commissions scolaires, la presque totalité des contrats de transport a fait l'objet de négociations de gré à gré. Au fil des ans, ce processus a su privilégier la sécurité des élèves et maintenir une stabilité des services en transport scolaire.

Nous avons tout en main afin de trouver un modèle équitable et économique qui saura répondre aux recommandations du Vérificateur général sans mettre en péril toute une industrie qui a à cœur la sécurité des élèves du Québec.

LA CONVERSION AU PROPANE DE VOS VÉHICULES

Une réalité avec la technologie PRINS

La seule technologie
de conversion au propane
HOMOLOGUÉE AU CANADA



Vous désirez **économiser sur vos coûts de carburant** tout en contribuant à un environnement plus vert, **la conversion au propane est pour vous !**

Vous pourrez ainsi compter sur :

- La meilleure technologie sur le marché offrant sécurité et performance
- Des techniciens qualifiés
- Des économies importantes sur votre consommation de carburant

**LE C2 ET LE MINOTOUR
SONT MAINTENANT DISPONIBLES
AU PROPANE**

La solution VERTE et économique !



TOUJOURS PREMIER !

Ne confiez pas vos véhicules
à des amateurs, faites confiance
à **AUTOBUS THOMAS** qui
vous offre ce qu'il y a de
mieux sur le marché.

**Contactez votre représentant
pour plus d'informations
au 1 800 567-0971.**

AUTOBUS THOMAS

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





Nouveau site Internet

de la Fédération des transporteurs par autobus

Lors du dernier conseil provincial qui s'est tenu les 7 et 8 novembre derniers, Karine Parent et Martin Bureau ont dévoilé aux transporteurs présents le tout nouveau site internet de la Fédération des transporteurs par autobus.

L'un des objectifs de ce nouveau portail est de présenter et de promouvoir, de façon dynamique et professionnelle, l'industrie du transport privé par autobus. Combinant l'information des deux sites internet des défunctes associations, la Fédération a développé un site qui permettra, d'une part, d'informer les usagers des divers modes de transport par autobus sur les multiples services offerts par la Fédération et ses membres et d'autre part, d'offrir aux membres un centre d'information pertinent et convivial.

Un outil au service des membres

Le nouveau site représente une plateforme d'information pour tous les types de membres de la Fédération. En plus de retrouver tous les renseignements nécessaires relatifs aux événements et formations organisés par la Fédération, les membres auront la possibilité de s'inscrire directement en ligne. Ils pourront désormais commander et payer les divers outils produits par la Fédération, et ce en quelques clics.

Ce nouveau portail est plus qu'un simple site, il offre aux membres qui n'ont pas de site internet, une visibilité sur le web grâce aux fiches d'entreprises comprenant une description, un carrousel photos et vidéo. Avec cette fiche, les membres ont la possibilité de recevoir des demandes de soumissions directement dans leur boîte courriel.



Utile et pratique pour les usagers

En visitant le www.federationautobus.com, les usagers des différents modes de transport par autobus y retrouveront toute l'information pertinente sur la sécurité de ce moyen de transport en plus de découvrir l'ensemble des services et programmes offerts par la Fédération et ses membres tels que :

- Expédibus;
- Carte québécoise à l'accompagnement;
- Programme pour les enfants voyageant seuls.

Le site de la Fédération offre également aux internautes, souhaitant obtenir les services d'un transporteur, un outil de location d'autobus. Via cet outil, ils recevront une soumission d'une ou plusieurs entreprises spécialisées en transport nolisé ou scolaire.

L'industrie du transport par autobus se retrouve désormais à une seule adresse. Visitez le nouveau site de la Fédération des transporteurs par autobus et découvrez, ou redécouvrez, l'univers de l'autobus.



Des chiffres qui font mal

Guy Godin, conseiller en prévention - Via Prévention

Taux moyen de cotisation à la CSST : 2,02\$ (par 100\$ de masse salariale assurée). Taux moyen pour le transport routier de passagers : 3,67\$. En clair, cela signifie que les coûts défrayés pour les lésions professionnelles par les entreprises du transport routier de passagers sont presque deux fois plus élevés que ceux de la moyenne des entreprises québécoises. Quelles sont les causes de ces trop nombreuses lésions ?

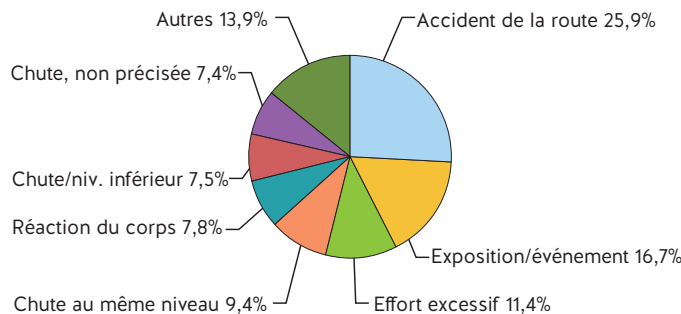
Pour cette première chronique en santé sécurité du travail, j'ai choisi de mettre la table pour mes prochains papiers en vous brossant un portrait sommaire des accidents que l'on retrouve dans vos entreprises. Il y a de fortes chances que vous reconnaissiez certains risques.

Portrait des accidents

Sur son site web, la CSST fournit des chiffres basés sur l'expérience des entreprises assurées sur une période de dix ans, de 2002 à 2011.

Services d'autobus nolisés

Genre d'accident ou d'exposition selon les jours d'absence 2002-2011

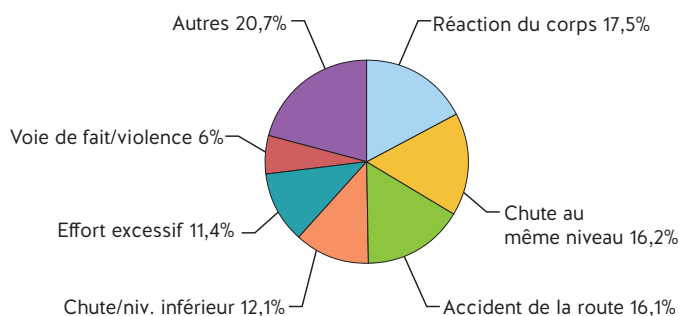


Les chutes dominant

Un peu plus du quart des absences causées par des accidents du travail dans ce sous-secteur sont causées par les accidents de la route. Mais ce ne sont pas les accidents les plus nombreux. Un risque majeur, même s'il occasionne des absences globalement moins longues, ce sont les chutes. En effet, on déplore 11 accidents de la route et 30 chutes, soit presque trois fois plus.

Transport scolaire et d'employés

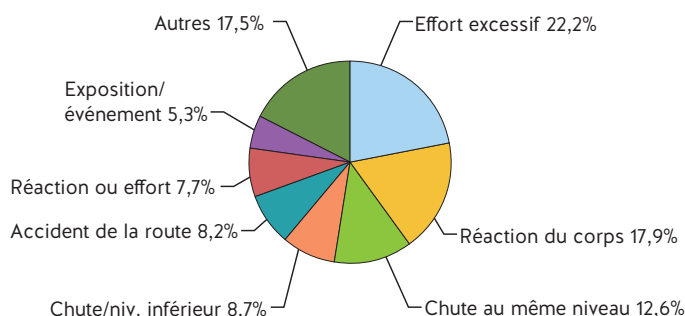
Genre d'accident ou d'exposition selon les jours d'absence 2002-2011



Dans ce sous-secteur des membres de la Fédération et de Via Prévention, ce sont encore les chutes que l'on retrouve en tête au niveau de la durée de l'absence. Également au niveau du nombre d'accidents : 375, dont la grande majorité est liée à une chute dans l'escalier ou en descendant du véhicule. On déplore 158 accidents de la route.

Transport interurbain et rural

Genre d'accident ou d'exposition selon les jours d'absence 2002-2011



Manipulations blessantes

Dans le sous-secteur du transport interurbain et rural, la catégorie Effort excessif domine. En analysant les données sur le site de la CSST, on s'aperçoit que l'accident typique est le suivant : un conducteur se blesse au dos en manipulant des valises. En effet, sur 196 lésions, 117 se situent au niveau du dos et 39 au niveau des épaules. Et l'effort excessif s'est produit en soulevant, tirant, poussant et/ou transportant des objets.

Depuis plus de trente ans, Via Prévention est le spécialiste au Québec de la prévention des accidents dans le domaine du transport par autocar, tant scolaire que nolisé et interurbain. Parce qu'ils cotisent à la CSST, la plupart des membres de la Fédération des transporteurs par autobus sont aussi membres de l'Association sectorielle paritaire Via Prévention. Ce qui signifie que les services des conseillers, interventions et accompagnement en prévention des accidents de travail et en sécurité routière, sont entièrement gratuits et que les formations en entreprise sont offertes à un prix bien inférieur à celui des entreprises privées.

Je vous donne rendez-vous à chaque parution de ce bulletin. J'aurai le plaisir de rédiger cette chronique sur la santé-sécurité et faites-moi confiance : les prochaines fois, on ne parlera pas seulement de chiffres. Nous parlerons moyens de prévention. En attendant, je vous invite à m'envoyer un courriel à guy.godin@viaprevention.com si vous avez des questions liées à la prévention des accidents du travail dans votre organisation.

PRATTE

Courtier en assurance de dommages
Conseiller en gestion de risques d'entreprise,
assurance et cautionnement

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.

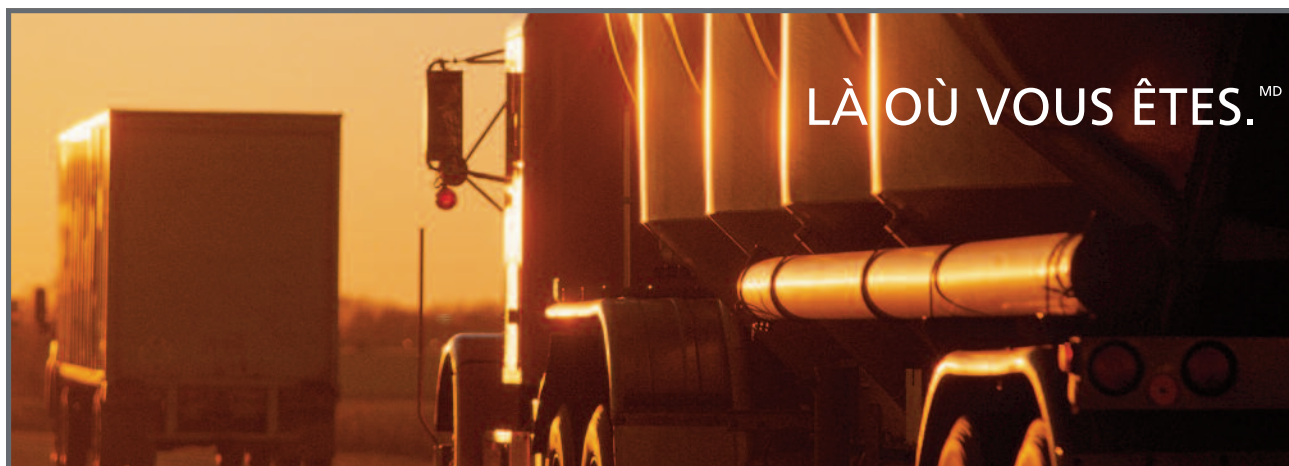
CE PROGRAMME S'ADRESSE AUX ENTREPRISES DE TRANSPORT SCOLAIRE, NOLISÉ, SPÉCIALISÉ, URBAIN, INTERURBAIN OU TOURISTIQUE.

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 !

**GUY BERGERON
& ASSOCIÉS**

UNE DIVISION DE PRATTE MORRISSETTE INC.
2954, boul. Laurier, bureau 440, Québec (Québec) G1V 4T2
T: 418.658.8771 F: 418.622.8850 1.888.879.7777
prattemorrissette.ca



CAIN LAMARRE CASGRAIN WELLS
S.E.N.C.R.L. / AVOCATS

Me François Rouette | Me Stéphane Lamarre | Me Benoît Groleau

514 393-4580 | 418 522-4580 | clcw.ca

MONTRÉAL QUÉBEC SAGUENAY SHERBROOKE DRUMMONDVILLE RIMOUSKI ROUYN-NORANDA SAINT-GEORGES VAL-D'OR ALMA SEPT-ÎLES RIVIÈRE-DU-LOUP AMOS SAINT-FÉLICIEN ROBERVAL PLESSISVILLE AMQUI



Mieux vaut prévenir que guérir

Mylène Bouchard



L'hiver arrive à grands pas... Petits rappels des risques potentiels qui ont été répertoriés par les membres de la Mutuelle de prévention en collaboration avec les préventionnistes de SST Groupe Conseil dont plusieurs sont reliés à des chutes. Nous vous rappelons qu'une bonne analyse des dangers présents, des risques de blessures et des solutions possibles permettront de réduire les coûts reliés aux accidents du travail. En fait, selon l'article 51 de la Loi la santé et sécurité du travail : « L'employeur doit prendre les mesures nécessaires pour protéger la santé et assurer la sécurité et l'intégrité physique du travailleur. »

À titre de rappel, vous les retrouverez dans le tableau ici-bas

DANGER	CORRECTIFS	CONTRÔLE
Danger de glissade sur le plancher	Nettoyage immédiat de l'huile tombée au sol	Contrôle visuel des planchers par le contremaître, à tous les jours
Danger de glissade dans l'escalier de l'autobus	Enlèvement de la neige et de la glace	Contrôle visuel par le proprio à la fin de chaque quart de travail
Maux de dos lors de soulèvement des pièces lourdes	Adopter la bonne méthode de travail Utiliser appareil de levage	Vérification de la bonne méthode de travail par le contremaître
Risque de glissade dans la cour lorsqu'il y a de la glace et de la neige	Entretien régulier de la cour Épandage d'abrasif Bac de sable disponible pour les chauffeurs	Inspection quotidienne de la cour par le premier arrivé sur les lieux de travail Les conducteurs avisent le mécanicien au besoin
Risque de chute lors de la VAD	Achat d'un marchepied de 3 marches Informers les travailleurs sur l'utilisation sécuritaire	Vérification de l'utilisation par le proprio et de la disponibilité de l'équipement
Risque de blessure avec les escabeaux	Installation de crochet pour les suspendre après utilisation	Rappel fréquent de ne pas laisser traîner inutilement les escabeaux non utilisés
Risque de chute	Inspections régulières des stationnements des chauffeurs qui conservent leurs autobus à la maison	Par le propriétaire, régulièrement
Risque de chute dans la cour	Niveler les trous de la cour en période de gel et de dégel	Inspection mensuelle par le propriétaire
Risque de chute quand un conducteur entre ou sort par la porte arrière	Installer une barrure sur la porte avant Ajouter un dispositif mobile sur la porte arrière Informers les employés	Vérification des barrures et de leur fonctionnement
Risque de chute le soir en hiver, car il y a un manque d'éclairage	Installer un détecteur de mouvement à l'extérieur Installer un système d'éclairage adéquat	Vérifier l'état du système Vérifier l'efficacité de l'éclairage et du déclenchement de celui-ci S'assurer que l'éclairage est adéquat
Risque de blessure lors d'accident de la route	Politique de port de ceinture de sécurité connue de tous Interdiction d'utilisation de cellulaire	Vérification sur la route par le propriétaire Rappel aux employés en début d'année Affichage de mémo dans la salle des chauffeurs
Risque de chute lors de l'embarquement et le débarquement de l'autobus	Installation de collant rappelant les précautions à prendre Discussion avec les chauffeurs	Vérification des véhicules et de la présence du collant
Chute, glissade sur la glace dans la cour	Distribution de semelles antidérapantes à clous Achat de balai à manche télescopique	Sensibilisation des travailleurs, vérification visuelle, formation
Risque de chute lors du lavage des autobus et lors de la circulation dans le garage	Installation d'un dévidoir pour le tuyau de lavage	Informers les travailleurs Inspecter le dévidoir pour le bon fonctionnement
Éclairage inadéquat dans la cour, risque de chute	Installation de lumières plus puissantes et mieux positionnées Amélioration de la visibilité tôt le matin et tard le soir	Vérification de la performance de l'éclairage
Risque de chute lors du déneigement de l'autobus	Distribution de balais à manche télescopique qui permet de rester les 2 pieds au sol Interdire de grimper sur les roues aux conducteurs	Vérification, à l'automne de la disponibilité des balais Supervision dans la cour lors du déneigement

LOI SUR LA SANTÉ ET LA SÉCURITÉ DU TRAVAIL - www2.publicationsduquebec.gouv.qc.ca/dynamicSearch/telecharge.php?type=2&file=/S_2_1/S2_1.html



Demande de congé pour obligations familiales en vertu de l'article 79.7

L.N.T. : L'employeur peut-il amputer la banque de congés personnels ou de maladie du salarié ?

Yves Brassard



L'arbitre Jean-Guy Ménard a rendu une décision le 23 juin 2014, au sujet d'une demande de congé d'un salarié pour obligations familiales, plus précisément en raison de l'état de santé de son épouse. L'employeur a refusé sa demande au motif qu'il lui restait 43 heures dans sa banque de congés personnels ou de maladie et n'a donc pas traité la demande du salarié comme étant un congé pour raison familiale ou parentale au sens de l'article 79.7 L.N.T.

Nous vous présentons un résumé de la sentence arbitrale de M. Ménard.

1. Les faits

Le salarié a dû quitter le travail le jeudi 9 février 2012, entre 12 h 30 et 13 h 00, en raison de l'état de santé de son épouse due à une infection. Il devait l'accompagner chez un médecin. Après avoir informé son contremaître de la situation, celui-ci l'a autorisé à s'absenter en après-midi. Le lundi suivant, soit le 13 février 2012, le salarié a précisé à son contremaître que son absence du 9 février 2012 était pour lui un congé familial en vertu de l'article 79.7. L'employeur a refusé sa demande au motif qu'il lui restait 43 heures dans sa banque de congés personnels ou de maladie prévue à l'article 18.01 de la convention collective. Le 20 février 2012, le salarié a effectivement déposé un grief contestant le refus de l'employeur de lui accorder un congé pour raison familiale prévue à l'article 79.7 de la Loi sur les normes du travail (L.N.T.) et l'amputation de sa banque de congés personnels ou de maladie sans son autorisation et la restitution des heures prévues dans sa banque de congés. La politique de l'employeur dans les cas de demandes de congés pour raisons familiales est de vérifier si tous les moyens raisonnables ont été pris pour éviter de faire appel à l'application de l'article 79.7, y incluant les résidus de temps dans les différentes banques de congés.

2. La convention collective

La convention collective prévoit le droit pour les salariés d'accumuler des heures supplémentaires pour la reprise en temps jusqu'à concurrence de trois (3) semaines (article 14.14). De plus, l'article 18.01 accorde le droit de bénéficier d'un maximum de 64 heures en congés personnels ou de maladie qui sont monnayables en cours ou en fin d'année.

3. L'argumentation des parties

A - Le Syndicat

Le Syndicat est d'avis que les 64 heures de congés prévues à l'article 18.01 de la convention collective sont réservées à des raisons personnelles ou de maladie et que l'accès aux 10 jours de congé pour obligations familiales prévus à l'article 79.7 est assujéti à des conditions particulières. Il allègue que l'employeur ne pouvait pas, de sa propre initiative, compenser le congé demandé par le plaignant à même sa banque d'heures de congés personnels ou de maladie et que le salarié pouvait s'absenter pour raison familiale en vertu de l'article 79.7.

Le Syndicat plaide que le salarié a satisfait aux exigences prévues à la L.N.T. pour prétendre à son application. En effet, il a avisé son contremaître qu'il devait quitter le travail dès le moment où il a été informé de l'état de santé de son épouse. Étant donné qu'il a obtenu l'autorisation de s'absenter, le salarié s'est nécessairement qualifié pour profiter d'un congé sans salaire, tel que défini à l'article 79.7, d'autant qu'il n'avait à toutes fins utiles aucune autre possibilité de réagir à la situation dans laquelle il se trouvait.

En définitive, selon le Syndicat, le plaignant a eu à répondre à une urgence de nature familiale qui ne lui laissait pas de choix et pour laquelle une absence lui a spontanément été autorisée par son contremaître.

La réponse du service des ressources humaines de l'entreprise a placé le plaignant dans des conditions qu'il ne pouvait refuser en ce qu'on exigeait qu'il choisisse entre consentir à un retrait dans sa banque de congés personnels ou de maladie ou subir une mesure disciplinaire.

B – L'Employeur

Selon l'Employeur, le grief soumis par le plaignant pouvait être rejeté strictement au plan factuel au seul motif qu'il a présenté sa demande de façon rétroactive dans un contexte où les congés personnels ou de maladie étaient accordés sans formalité particulière. En effet, l'Employeur considère qu'il avait toutes les raisons de penser que le plaignant s'absentait le 9 février 2012 pour application de la clause 18.01 de la convention collective et qu'il n'avait conséquemment pas à questionner sa demande, comme il aurait dû le faire s'il s'en était référé à l'article 79.7. De par la conduite du plaignant qui a précisé ses intentions au contremaître seulement le 13 février 2012, à l'effet que son absence du 9 février 2012 était pour lui un congé familial en vertu de l'article 79.7, l'Employeur plaide qu'il a été privé de son droit de questionner la raison de l'absence du 9 février précédent et qu'il a été obligé de réagir rétroactivement, précisément parce que la demande du salarié était à effet rétroactif.

Selon l'Employeur, l'arbitre doit d'abord vérifier si la convention collective est applicable et ensuite déterminer si elle fait état d'une condition de travail plus avantageuse que la L.N.T. Le plaignant a eu un congé plus avantageux que celui prévu à l'article 79.7, puisqu'il a été avec solde, qu'il pouvait être obtenu sans justification et qu'il n'était pas associé à l'obligation de prendre des moyens raisonnables pour en limiter l'exercice.

En conséquence, l'Employeur invoque que l'article 79.7 ne pouvait s'appliquer dans le cas du plaignant, puisque celui-ci n'était pas forcé de travailler eu égard à la possibilité de s'absenter que lui offrait l'article 18.01 de la convention collective. L'article 79.7 vise plutôt à permettre à des salariés qui sont normalement tenus de travailler, de s'absenter pour des raisons familiales ou parentales.

4. La décision

L'imbroglio que le tribunal doit dénouer est de savoir si le plaignant était d'une façon quelconque obligé d'épuiser les heures acquises à son crédit en application de l'article 18.01 de la convention collective avant de se voir reconnaître le droit à un congé familial prévu à l'article 79.7 ou encore si, nonobstant l'article 18.01, et lui était possible au contraire d'exercer ce droit dans la mesure où il respectait les conditions qui y sont assujetties.

La preuve révèle que la banque de congés personnels ou de maladie peut être utilisée sans qu'il soit nécessaire de justifier chaque demande ou chaque occurrence et sans qu'il soit obligatoire

d'aviser deux (2) jours ouvrables à l'avance, tel que stipulé à l'article 18.01. La pratique à cet égard est plutôt à l'effet d'assurer que sont prises les mesures utiles pour que la production ne soit pas impactée par l'absence en cause.

Comme il s'agit d'un droit dont l'exercice relève à toutes fins utiles de la seule discrétion du salarié sur simple avis de sa part, l'arbitre affirme qu'il ne voit pas comment l'argument de la rétroactivité de la demande pourrait être reçu sur la base de l'article 18.01.

L'arbitre fait état de ces 3 conditions spécifiquement prévues à l'article 79.7 de la L.N.T., à savoir :

1. Une obligation d'aviser l'employeur aussitôt que possible de son absence;
2. Une obligation de prendre « les moyens raisonnables à sa disposition pour limiter la prise et la durée du congé »;
3. Une occasion de s'absenter en raison d'une obligation reliée « à la garde, à la santé ou à l'éducation de son enfant ou de l'enfant de son conjoint ou en raison de l'état de santé de son conjoint, de son père, de sa mère, d'un frère, d'une sœur ou de l'un de ses grands-parents ».

Ce droit peut valoir jusqu'à dix (10) jours de congé sans salaire par année.

En obligeant le salarié à seulement aviser de son absence, le législateur a exclu toute intention d'exiger qu'il y ait demande suivie d'une autorisation de s'absenter. Du fait qu'on associe à cette obligation d'aviser l'expression « le plus tôt possible », ou a du même coup confirmé que la préoccupation du législateur était de s'assurer que l'Employeur connaisse l'intention d'un salarié de s'absenter pour raison familiale de manière à ce qu'il puisse traiter le congé en conséquence.

Pour le tribunal, un Employeur ne peut intervenir en pareilles circonstances que pour vérifier si le motif est bien de nature familiale et si le salarié a pris les moyens raisonnables à sa disposition pour limiter la prise et la durée du congé. Normalement, cet exercice doit se faire avant la prise du congé. Autrement, de dire l'arbitre, on risquerait de se retrouver dans une situation de contravention à cette dernière condition sans qu'on puisse la refuser et sans qu'on puisse y remédier, ce qui serait préjudiciable à l'Employeur. Il apparaît toutefois à l'arbitre que le libellé de l'article de la L.N.T. n'empêche pas nécessairement qu'il puisse s'effectuer une fois le congé pris.

L'arbitre est d'avis qu'il lui est impossible de considérer la demande du plaignant comme étant illégale parce qu'elle est rétroactive et parce que l'Employeur aurait aussi été empêché de vérifier s'il a pris les moyens à sa disposition pour limiter la prise et la durée du congé, en conformité avec l'article 79.7 de la L.N.T.

Le tribunal estime que le contremaître avait suffisamment d'informations le 9 février 2012 pour réagir à l'endroit du plaignant, soit en lui précisant qu'avant de s'en remettre à l'application de



PREVOST®

PREVOST FÊTE SON 90^e ANNIVERSAIRE

Prevost est le chef de file dans le marché de la fabrication d'autocars et de véhicules spécialisés haut de gamme destinés à la conversion en maisons motorisées. Depuis 90 ans, notre mission est de satisfaire nos clients toujours davantage. Prevost adhère au principe de la qualité dans la conception et la fabrication de ses produits.



prevostcar.com

AVANCER. SURPASSER.
DEPUIS 1924

l'article 79.7, il devait d'abord utiliser sa banque de congés personnels ou de maladie établis selon l'article 18.01 de la convention collective, soit en le questionnant au sujet des moyens raisonnables qu'il avait pris pour limiter la prise et la durée du congé en cause.

En autorisant le plaignant à quitter sur le champ son travail pour le motif énoncé, le contremaître s'est incontestablement trouvé à renoncer au droit qu'il avait de vérifier au nom de l'Employeur si le salarié avait effectivement pris les moyens raisonnables requis par l'article 79.7 de la L.N.T.

Pour l'arbitre, qu'il s'agisse d'un congé prévu à l'article 79.7 ou à l'article 18.01 de la convention collective, le salarié n'avait pas à demander une autorisation. Il n'avait simplement qu'à aviser l'Employeur de son intention de quitter son travail pour motif familial et l'informer qu'il serait absent, sous réserve qu'on puisse faire en sorte que la production n'en soit pas affectée (dans le cas de l'article 18.01). L'Employeur n'a pas été privé de son droit de vérifier si le salarié a effectivement pris les moyens raisonnables à sa disposition pour limiter la prise et la durée du congé, de dire l'arbitre.

La preuve ne permet pas de considérer que le plaignant aurait manqué à l'une ou l'autre des obligations auxquelles il devait satisfaire pour prétendre avoir droit à un congé pour raisons familiales ou parentales prévu à l'article 79.7. Il a prouvé qu'il a avisé l'Employeur le plus tôt possible de son absence, qu'il s'agissait d'une obligation familiale à laquelle il devait réagir personnellement et rapidement et qu'il a limité la durée de cette absence à la mesure du besoin qu'il avait. Il a été autorisé à quitter sans même être questionné sur l'à-propos ou la raison de son départ.

D'autre part, l'arbitre relate que l'Employeur ne s'est pas préoccupé de la question des moyens raisonnables prévue à l'article 79.7 le 9 février 2012, lorsqu'il a été avisé par le plaignant, alors qu'il disposait des informations et de la latitude voulues pour le faire. Il ne s'y est pas intéressé le 13 février 2012 au moment où le salarié a formellement exprimé ses intentions quant au traitement qu'il souhaitait voir appliquer à son congé. Rien n'empêchait alors l'Employeur de l'interroger à ce sujet. S'il l'avait fait et s'il en avait conclu que le salarié n'avait pas respecté ses obligations relatives aux « moyens raisonnables » définies à l'article 79.7, l'Employeur aurait été certainement forcé de lui refuser de considérer son absence du 9 février 2012 comme étant un congé sans solde couvert par cette disposition et de lui suggérer de prendre plutôt un congé personnel régi par l'article 18.01 de la convention collective. Cependant, ce n'était pas le cas et ce n'était manifestement pas l'intention de l'Employeur. L'Employeur n'a jamais mis en doute la raison de l'absence du salarié. Sa prétention est plutôt qu'avant de penser à l'application de l'article 79.7, il faut épuiser la banque de congés accumulés en vertu de l'article 18.01 de la convention collective, car ce moyen constitue un moyen raisonnable pour limiter la prise et la durée des congés prévus à l'article 79.7. L'employeur veut ainsi éviter que ces congés pour obligations

familiales ou parentales prévus à la loi s'ajoutent à ceux déjà reconnus de la convention collective, ce qui serait à risque d'affecter directement la production en continu. L'arbitre conclut que la prise d'un congé personnel ou de maladie au sens de l'article 18.01 de la convention collective ne peut pas constituer un « moyen raisonnable de limiter la prise et la durée d'un congé » tel que le prévoit l'article 79.7.

En concluant ainsi, l'arbitre affirme qu'il n'est pas sans réaliser qu'il risque d'en écouler un élargissement de l'assiette de congés accessibles aux salariés et qu'il peut conséquemment se développer une tendance à favoriser l'application de l'article 79.7 pour investir davantage dans la « monnayabilité » des congés personnels ou de maladie prévus à l'article 18.01 de la convention collective.

Il demeure toutefois qu'au plan financier, le salarié ne tire aucun avantage monétaire supplémentaire puisque, même s'il s'épargne d'un congé personnel monnayable dans sa banque, il ne peut alors bénéficier que d'un congé sans solde. Pour ce qui est de l'Employeur, il a toujours le pouvoir de vérifier si le salarié a respecté les obligations prévues à l'article 79.7 et, plus particulièrement, celle qui l'astreint à s'assurer si son besoin d'ordre familial ne pourrait pas être satisfait autrement que par son absence au travail ou par une absence moins longue que celle qu'il a initialement annoncée.

Le grief a été entendu et la décision de l'Employeur de refuser au plaignant de considérer son absence du 9 février 2012 comme étant un congé pour obligations familiales ou parentales régi par l'article 79.7 et d'amputer sa banque de congés personnels ou de maladie accumulée en vertu de l'article 18.01 de la convention collective est annulée.

Commentaires

Compte tenu de cette décision arbitrale, il nous apparaît que lorsqu'un de vos salariés vous avise qu'il doit quitter son travail et s'absenter pour pallier à une obligation familiale ou parentale prévue à l'article 79.7, une telle demande ne doit ou ne peut être régie par une disposition de la convention collective applicable à des banques de temps accumulé, de congés de maladie, de congés pour affaires personnelles ou de congés mobiles. Il est donc préférable que l'Employeur ne puise pas dans ces types de banques dans un tel cas, mais traite plutôt la demande des salariés selon les obligations et conditions prévues à l'article 79.7 et exerce ses droits de vérifier si le motif du congé est réel, s'il a été avisé le plus rapidement possible de son absence et s'il a pris les moyens raisonnables à sa disposition pour limiter la prise et la durée du congé.

Référence :

PPG Revêtements architecturaux Canada inc. (Akzo Nobel Canada inc.)
Syndicat des employés de Sico inc. (CSN), Tribunal d'arbitrage, Me Jean-Guy Ménard,
le 23 juin 2014, 2014 QCTA 615



Transporteur scolaire :

Quand avez-vous besoin d'un permis de transport ?

Geneviève Frenette



Plusieurs transporteurs scolaires se posent des questions en lien avec la nécessité ou non d'avoir un permis de transport par autobus émis par la Commission des transports du Québec (CTQ).

En fait, tout dépend du type de transport que l'entreprise souhaite opérer ainsi que les circonstances dans lesquelles ledit transport est effectué. Afin de répondre adéquatement à vos interrogations, nous vous avons préparé des tableaux qui résument les conditions à respecter vous permettant de faire du transport sans permis.

Nous vous invitons à prendre connaissance du premier tableau qui traite du transport scolaire régulier. Il s'agit du transport effectué avec un autobus ou un minibus d'écouler pour l'entrée et la sortie quotidienne des classes ou le midi.

TRANSPORT SCOLAIRE RÉGULIER DES ÉLÈVES

ACTIVITÉS	TYPES DE VÉHICULES	COMMISSION SCOLAIRE	ÉTABLISSEMENT D'ENSEIGNEMENT PRIVÉ	PARTICULARITÉS
Entrée et sortie quotidienne des classes En vertu de l'article 3 (3) du <i>Règlement sur le transport par autobus</i>	Autobus et minibus scolaires au sens du <i>Règlement sur les véhicules routiers affectés au transport des élèves</i>	Aucun permis	Aucun permis si l'établissement d'enseignement privé est autorisé par le MELS à organiser le transport. (Voir annexe D des règles budgétaires ¹)	Le transporteur doit être à contrat avec la commission scolaire ou l'établissement d'enseignement privé
Le midi pour permettre aux élèves d'aller dîner à domicile En vertu de l'article 3 (3) et de l'article 32 du <i>Règlement sur le transport par autobus</i>	Autobus et minibus scolaires au sens du <i>Règlement sur les véhicules routiers affectés au transport des élèves</i>	Aucun permis si la commission scolaire organise le service du transport du midi	Aucun permis si l'établissement privé organise le service du transport du midi. Il doit aussi être autorisé par le MELS à organiser le transport. (Voir annexe D des règles budgétaires ¹)	Permis de transport scolaire requis si la commission scolaire ou l'établissement privé n'organise pas le service
Tout transport effectué par une commission scolaire ou par un établissement privé pour ses élèves (en régie) En vertu de l'article 3 (3.2) du <i>Règlement sur le transport par autobus</i>	Autobus et minibus scolaires au sens du <i>Règlement sur les véhicules routiers affectés au transport des élèves</i>	Aucun permis	Aucun permis	

¹ http://www.mels.gouv.qc.ca/fileadmin/site_web/documents/reseau/financement/ReglesBudgTransportScolaire_2012-2017_1.pdf

Le transport parascolaire à contrat avec une commission scolaire ou un établissement d'enseignement privé revêt des conditions particulières. Vous trouverez dans ce deuxième tableau les différentes dispositions pour faire ce type de transport sans permis. Vous constaterez également qu'il est possible de faire du transport parascolaire avec un autocar si vous êtes titulaire d'un permis de transport nolisé.

TRANSPORT NOLISÉ DES ÉLÈVES (PARASCOLAIRE)

ACTIVITÉS	TYPES DE VÉHICULES	COMMISSION SCOLAIRE	ÉTABLISSEMENT D'ENSEIGNEMENT PRIVÉ	PARTICULARITÉS
Activités éducatives, sportives ou culturelles En vertu de l'article 3.1 (3.1) du <i>Règlement sur le transport par autobus</i>	Autobus scolaires et minibus scolaires	Aucun permis si le transporteur a déjà un contrat régulier avec la commission scolaire	Aucun permis si le transporteur a déjà un contrat régulier avec l'établissement privé	Le conducteur doit avoir en sa possession, pendant ce transport, une copie de transport nolisé ou une copie de la demande de service faite par la commission scolaire ou l'établissement privé
Activités éducatives, sportives ou culturelles Article 20 du <i>Règlement sur le transport des élèves</i>	Autocar	Permis de transport nolisé La commission scolaire est autorisée à négocier un contrat avec un titulaire de permis de transport nolisé	Permis de transport nolisé L'établissement d'enseignement privé est autorisé à négocier un contrat avec un titulaire des permis de transport nolisé	Le conducteur doit avoir en sa possession, pendant ce transport, une copie du contrat nolisé (art. 52) Le titulaire du permis nolisé n'a pas l'obligation d'être à contrat avec une commission scolaire ou un établissement privé Le service est fourni indépendamment du fait que le point de départ soit situé à l'intérieur du territoire autorisé par le permis ou non et que ce titulaire soit autorisé, selon son permis, à fournir le services avec la catégorie d'autobus requise ou non

Finalement, il existe une exception permettant au transporteur scolaire de faire du transport nolisé, sans permis, d'une clientèle autre que scolaire.

Il est important de noter que ce type transport doit être fait selon certaines exigences. Il doit notamment être fait avec un autobus ou un minibus scolaire. Il faut également porter une attention particulière relative au point de départ du voyage nolisé. Nous vous invitons à consulter ce troisième tableau pour opérer légalement du transport nolisé sans détenir de permis.

TRANSPORT NOLISÉ SANS PERMIS DE TOUTE AUTRE CLIENTÈLE AVEC UN AUTOBUS SCOLAIRE

ACTIVITÉS	TYPES DE VÉHICULES	COMMISSION SCOLAIRE	ÉTABLISSEMENT D'ENSEIGNEMENT PRIVÉ	PARTICULARITÉS
Transport nolisé de groupes de personnes. En vertu de l'article 5 du <i>Règlement sur le transport par autobus</i> .	Autobus scolaires ou minibus scolaires.	Aucun permis à la condition d'être à contrat avec une commission scolaire. Le point de départ du voyage nolisé doit être sur le territoire de la commission scolaire avec laquelle le transporteur est lié par contrat de transport scolaire.	Aucun permis à la condition d'être à contrat avec un établissement d'enseignement privé. Le point de départ du voyage nolisé doit être sur le territoire de la commission scolaire, où est situé l'établissement privé, avec lequel le transporteur scolaire est lié par contrat de transport scolaire.	Le prix est établi par voyage sans tenir compte du nombre de passagers. Le transporteur doit conclure avant le voyage avec son client un contrat qui contient les renseignements prévus aux paragraphes 1 et 3 à 9 de l'article 52 et lui en remettre une copie. Le transporteur scolaire dont le contrat de transport scolaire se termine au cours du mois de mai, juin, juillet ou août bénéficie de l'exemption de permis jusqu'au 1 ^{er} septembre suivant.

Ces tableaux seront également disponibles pour les membres sur le nouveau site Internet de la Fédération dans le Système de gestion des opérations / SGO (anciennement appelé le GESTEQ).

Pour toutes questions relatives aux permis d'exploitation d'autobus, n'hésitez pas à communiquer avec Geneviève Frenette.

SOUPER SPECTACLE BÉNÉFICE au profit de la



Quoi de mieux que d'offrir à votre conjoint(e), une soirée inoubliable, tout en faisant un don pour une bonne cause! La Fondation de l'ATEQ est un organisme de bienfaisance reconnu et peut émettre des reçus pour impôts.

Voilà l'offre:

Cocktail, souper et spectacle

Samedi, 14 février 2015 - 18 h 30

Salle de Réception - Four Points by Sheraton

7900 rue du Marigot, Québec

225 \$

Spectacle 21 heures: François Massicotte, humoriste
Et si vous êtes de l'extérieur de Québec, pourquoi pas une nuit au Sheraton?

Ce sera une soirée à ne pas manquer!

Pour réserver votre place, contactez Madeleine Mailhot,
au 418.476.8181 poste 214 (sans frais 1.844.476.8181) ou à
fondation@federationautobus.com



VOTRE GUICHET UNIQUE RÉGIME MULTI-EMPLOYEURS—ASSURANCE COLLECTIVE

Quels sont les objectifs d'un tel programme

- Offrir plus de flexibilité
- Faciliter le recrutement et la rétention du personnel
- Permettre aux petites entreprises d'accéder aux produits et services généralement offerts aux grandes

Quels sont les avantages que vous en retirerez

- Prix compétitifs
- Économie d'échelle, pouvoir de négociation
- Administration simple
- Montants élevés sans preuve de santé
- Guichet unique de ressources en avantages sociaux

Communiquez avec nous pour plus d'informations

Monsieur Yves Couture B.A.A. (poste 32)
Groupe Conseil Giguère et Fréchette
☎ 418-683-6605 - 1-888-686-3264
ycouture@gcgf.qc.ca - www.gcgf.qc.ca





La Fédération souligne les lauréats des Prix François-Maurais de la Campagne de sécurité en transport scolaire 2014



C'est dans le cadre du premier congrès de la Fédération des transporteurs par autobus que les Prix François-Maurais de la 26^e édition de la Campagne de sécurité en transport scolaire ont été décernés. Lors du gala de clôture, le Comité de sécurité en transport scolaire Gaspésie-Sud et la commission scolaire René-Lévesque (CSRL) se sont vu remettre le Prix de la Meilleure campagne de sécurité 2014.

De par leurs activités et avec l'effort de l'ensemble des transporteurs scolaires de la région, ils ont su sensibiliser les élèves du préscolaire, du primaire, du secondaire ainsi que les usagers de la route à l'importance d'adopter des comportements sécuritaires aux abords des autobus et des zones scolaires. Les représentants du comité, dont M. Pierre Dugas de l'entreprise Transport Joseph Dugas et fils, ainsi que les représentants de la CSRL, M. Gilles Cavanagh et Mme Nancy Pitre, ont reçu des mains de M. Denis Gervais, de Guy Bergeron & associés et de Gaston Lemay, président sortant de l'ATEQ, le trophée emblématique de la meilleure campagne de sécurité.

Le Prix de la meilleure activité de la campagne 2014 a été décerné au Comité de sécurité en transport scolaire des Rives-du-Saguenay pour son activité Barrage routier. Cette action a atteint son objectif de sensibilisation auprès des automobilistes quant à l'importance de respecter les feux rouges intermittents des autobus scolaires. Étaient présents lors de la remise du trophée, Messieurs Robin et Michel Tremblay d'Interbus et M. Hugo Gilbert d'Inter-car.

Rappelons que les Prix François-Maurais soulignent l'apport des transporteurs et de leurs partenaires tels que les commissions scolaires et les corps policiers régionaux quant au déploiement provincial de la Campagne de sécurité en transport scolaire. La prochaine édition se déroulera du 2 au 13 février 2015.

Les Prix François-Maurais changent de noms pour la prochaine campagne de sécurité en transport scolaire. À compter de 2015, la Fédération décernera les prix M'as-tu vu? Nous conserverons les deux mêmes catégories qui se nommeront dorénavant :

- 1- Le M'as-tu vu pour la meilleure campagne
- 2- Le M'as-tu vu pour la meilleure activité de la campagne.

Cette nouvelle appellation se veut plus près du thème de la campagne et nous souhaitons que les transporteurs scolaires et leurs précieux partenaires se l'approprient et continuent leur excellent travail sur le terrain durant les deux semaines que dure la campagne.

ENSEMBLE pour vous soutenir



FORMATION — QUALIFICATION — FINANCEMENT



www.camo-route.com



www.cftrc.qc.ca



www.formationcftr.ca



M'as-tu vu ? 2015

Les préparatifs de la campagne de sécurité 2015 vont rondement. La Fédération peut d'ores et déjà vous informer des grandes orientations de cette campagne qui, d'année en année depuis 26 ans, sensibilise la population à la sécurité des écoliers en présence d'autobus scolaire.

Du 2 au 13 février prochain se déroulera la 27^e campagne de sécurité en transport scolaire. Les écoliers et les usagers de la route à travers la province seront interpellés par de multiples moyens de communication.

mastuvu.info

Le microsite mastuvu.info créé l'an dernier sera le point central de la campagne 2015. On y retrouvera l'ensemble des capsules de notre ami Bubusse, les livres de Sam et Bloup, les jeux éducatifs, page concours en plus de tout le contenu informatif en regard à la sécurité en transport scolaire.

Des activités régionales indispensables

L'apport des comités de sécurité de partout au Québec, impliquant les commissions scolaires, les corps policiers, les écoles et leurs enseignants ainsi que les transporteurs scolaires, est essentiel au rayonnement et à la réussite de cette campagne. La Fédération mettra à leur disposition de nombreux outils, dont le guide d'organisation d'activités de la campagne, afin de véhiculer le plus efficacement nos messages de prévention.

Une campagne média sur deux semaines

Les activités régionales seront supportées par une campagne médias incluant télé, radio, publicité web et affichage. La grande nouveauté cette année est sans contredit l'avènement de la télé dans la campagne. Nous couvrirons le marché francophone grâce à un partenariat développé avec TVA et LCN. Nos messages seront diffusés par le biais de visibilités collées à la programmation alors que les téléspectateurs sont en écoute active lors des heures de grandes écoutes.

Les prix M'as-tu vu ?

Les prix François-Maurais ont été rebaptisés les Prix M'as-tu vu ? Nous encourageons fortement les transporteurs scolaires à prendre part activement à la campagne de sécurité et soumettre vos candidatures pour les M'as-tu vu ? de la meilleure campagne régionale ou le M'as-tu vu de la meilleure activité de la campagne.

Ceci résume en peu de mots les actions envisagées pour 2015. Plus de détails vous seront communiqués au cours des prochains jours et des prochaines semaines.



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

AUTO • HABITATION • ENTREPRISES



Repartez du bon pied.

Blue Bird
VISION
2015



GIRARDIN



www.girardinbluebird.com