



MAGAZINE TRANS POR TEUR

Hiver

20
26



14 Mobilisation et événements :
un printemps sous le
signe de l'engagement

16 Violence dans le
milieu scolaire :
pistes de réflexion



UNE FIABILITÉ APPROUVÉE PAR LES TRANSPORTEURS!



**Rencontrez nos conseillers aguerris
et faites l'expérience de notre service impeccable
qui fait notre réputation depuis près de 50 ans.**

COMMUNIQUEZ AVEC NOUS!

1 800 567-0971

info@autobusthomas.com

**COMMANDEZ
NOTRE
C2
DISPONIBLE DÈS
MAINTENANT!**

autobusthomas.com



Mot du président du conseil d'administration

PIERRE TREMBLAY

Soutenir nos transporteurs, aujourd'hui plus que jamais

Nos entreprises de transport par autobus continuent d'assurer des services essentiels à travers le Québec, mais elles le font dans un environnement financier de plus en plus contraint.

Le mois dernier, la Fédération des transporteurs par autobus (FTA) a joint sa voix à celle du monde municipal pour souligner le désengagement progressif de l'État envers le transport interurbain, notamment à travers des coupures importantes au Programme d'aide au développement du transport collectif (PADTC). La réduction de l'aide financière par ligne, déjà insuffisante, entraîne des efforts d'adaptation majeurs pour les transporteurs qui desservent les régions, avec des risques réels de réduction de fréquences ou d'abandon de certaines lignes.

Cette situation ne touche pas seulement le transport interurbain : elle résonne aussi dans d'autres secteurs comme le transport adapté et le transport scolaire, qui font face à leurs propres défis financiers et structurels. Bien que certaines annonces gouvernementales récentes montrent une volonté d'appuyer le transport adapté, le sous-financement persistant et des modalités d'aide qui ne correspondent pas toujours aux besoins réels compliquent la capacité des opérateurs à offrir des services fiables et accessibles à tous.

Parallèlement, le transport scolaire continue de subir des pressions financières croissantes. Les coûts d'acquisition et d'exploitation des autobus,

qu'ils soient thermiques ou électriques, augmentent à un rythme qui dépasse largement le mode d'indexation en place. Cette situation met à l'épreuve la viabilité des opérations pour les transporteurs, qui doivent concilier sécurité, efficacité et budget restreint. Les exigences réglementaires et l'entretien des flottes, ajoutées à ces hausses, renforcent l'importance de revoir à la fois nos mesures de compensation au contrat historique et les mécanismes d'indexation afin qu'ils reflètent réellement les réalités de nos opérations.

Dans ce contexte, notre rôle collectif en tant que Fédération n'a jamais été aussi crucial. La FTA continue de défendre les intérêts des transporteurs auprès des autorités gouvernementales, en soulignant l'impact considérable de leurs décisions sur l'avenir du secteur et sur les services offerts aux citoyens.

En tant que président du conseil d'administration, je souhaite rappeler que la force de notre secteur repose sur la collaboration et la résilience de tous ses acteurs : transporteurs, fournisseurs, partenaires institutionnels et municipalités. C'est ensemble que nous pouvons faire entendre notre voix, partager nos expériences et assurer la qualité et la sécurité des services offerts aux communautés. L'enjeu dépasse la simple dimension financière : il s'agit d'un engagement envers les citoyens que nous servons et de la pérennité de notre industrie.



EN MATIÈRE D'AUTOBUS, PERSONNE
NE VOUS OFFRE PLUS



PLUS D'AUTOBUS. PLUS DE SOLUTIONS.



AUTOBUS IC ELECTRIQUE NOUVELLE GENERATION

Vous voulez offrir le meilleur véhicule pour le transport de vos passagers? L'autobus IC électrique rencontre toutes les normes canadiennes pour le transport scolaire. Conçu pour maximiser son autonomie, il est offert avec l'option deux ou trois batteries selon vos besoins.



AUTOBUS IC NEXT GEN DIESEL

IC Bus® Série CE diesel combine une sécurité, un confort et une durabilité avancés avec des caractéristiques telles que le contrôle électronique de la stabilité, le frein de stationnement Intellipark®, le Bendix® Wingman Advanced avec freinage d'urgence autonome et le système de surveillance pour enfants No Student Left Behind® pouvant accueillir jusqu'à 72 passagers.



AUTOBUS IC COMMERCIAL NOUVELLE GENERATION

UNE VISION CLAIRE – IC Bus est fière de proposer le premier système de caméra de l'industrie connu spécifiquement pour les autobus. Combiné aux rétroviseurs latéraux, ce système avancé permet au chauffeur d'avoir une vue complète autour de l'autobus pour une reconnaissance totale de la situation afin de pouvoir se concentrer sur la conduite et assurer la sécurité des occupants.



DIAMOND COACH VIP 2800

SANS ROUILLE ET PAS DE REPEINTURE – Les autobus Diamond restent exempts de rouille grâce à leur construction entièrement composite (matériau Gelcoat). Il vous suffit de nettoyer l'extérieur à la main, d'appliquer une couche de cire et de profiter d'une finition presque neuve.



AUTOBUS SCOLAIRE COLLINS TYPE A

L'autobus de type A offre des plans d'étage flexibles pour répondre à vos besoins spécifiques, avec une capacité de 9 à 34 passagers et jusqu'à 6 postes de fauteuil roulant. Parmi ses principales caractéristiques, le compartiment de rangement externe exclusif de Collins, une garantie de carrosserie de 5 ans avec une couverture de peinture à vie limitée et un système électrique innovant avec des points d'entretien faciles d'accès.

POUR PLUS D'INFORMATION, CONTACTEZ-NOUS :

Scotty Kessler
kesslers@rushbuscentres.ca
Cellulaire : 514-972-3600
www.rushbuscentres.ca

Isabelle Emard
emardi@rushbuscentres.ca
Cellulaire : 514-802-4058



LUC LAFRANCE

Président-directeur général par intérim, FTA



Représenter l'industrie du transport par autobus dans un contexte particulier

Comme nous le savons tous, le gouvernement du Québec traverse actuellement une période de transition. L'attente d'un nouveau premier ministre et d'un nouveau conseil des ministres plonge l'appareil administratif et politique dans une certaine paralysie. Les projets de loi à l'étude à l'Assemblée nationale avancent lentement, et presque tous les dossiers stratégiques pour notre secteur sont soit suspendus, soit reportés à une date indéterminée.

L'absence de décision gouvernementale touche tous nos secteurs; que ce soit le volet transport scolaire, le volet interurbain ou le volet adapté. Notre détermination, elle, reste intacte. Nous maintenons nos représentations auprès des ministères concernés, soit l'éducation, les transports et la mobilité durable, le tourisme, l'environnement, et les finances.

Par ailleurs, nous avons déposé un mémoire lors des consultations prébudgétaires. Ce document dresse un portrait complet de notre industrie et expose les enjeux financiers critiques qui traversent chacun de nos secteurs d'activité.

Notre premier objectif, étant que les enjeux de notre industrie et tous ses secteurs demeurent actifs au gouvernement et essentiellement; qu'ils soient pris en considération lors de l'élaboration du budget provincial. Notre second objectif est de doter les partis politiques d'arguments solides pour les commissions parlementaires à venir, lors de l'examen des crédits et du budget provincial.

Sur le front interurbain spécifiquement, la situation demande une attention urgente. La récente décision de réduire de près de 200 millions de dollars le

Programme d'aide au développement du transport collectif a suscité une vive indignation à la fois chez les différents partenaires et chez nos membres. Cette coupe budgétaire, qui ramène l'enveloppe à 998 millions pour 2025-2028, menace directement la pérennité des services régionaux.

Nos transporteurs interurbains se voient contraints de réduire leurs offres ou d'abandonner purement et simplement certaines lignes essentielles.

Les conséquences pour la population sont lourdes. Les usagers des régions, déjà fragilisés par l'isolement géographique, risquent de perdre leur seul moyen de déplacement.

Nous réclamons un redressement budgétaire et une révision des modalités du programme, qui bloquent actuellement l'accès aux fonds par l'obligation de contribution des municipalités régionales.

Malgré cette instabilité du côté du gouvernement, la FTA et ses représentants maintiennent une pression constante auprès des ministères partenaires. Comme à notre habitude, ces démarches sont entreprises depuis plusieurs années pour continuer à défendre les intérêts de l'industrie du transport par autobus.



SECTEUR NOLISÉ-TOURISTIQUE/ URBAIN-INTERURBAIN

- **Rencontres du comité transports interurbains (G6)**
- **Présentation et échanges sur La Chaire Mobilité-projet mobilité interurbaine**
- **Rencontres avec l'ARTM** (Autorité régionale de transport métropolitain): Méthode de calcul des frais de gares
- **Rencontre avec l'UTACQ** (Union des transports adaptés et collectifs du Québec) pour discuter des volets 1 et 2 du PADTC 2025-2027
- **Rencontre avec les avocats pratiquant en droit du transport** afin de discuter des enjeux liés à la CTQ (Commission des transports du Québec)
- **Rencontres avec Trajectoire Québec** concernant le programme d'aide au transport collectif
- **Agence de communication TACT**: Envoi d'un communiqué dénonçant les coupures au PADTC et l'inefficacité du volet 3 du programme. Mettant de l'avant les risques concrets de réduction de services
- **Alliance de l'industrie touristique du Québec (AITQ)**:
 - Rencontres visant à échanger sur l'importance de renforcer la collaboration entre nos organisations afin de soutenir le développement du tourisme de groupes au Québec, de promouvoir la mobilité durable et de positionner le Québec comme une destination accessible
 - Participation aux réunions du comité sur le développement durable
 - Rencontre des directeurs généraux et des directeurs marketing des associations touristiques régionales (ATR) et des associations touristiques sectorielles (ATS)

- **Ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD)**:
 - Rencontre avec la FTA et les représentants du G6 concernant les enjeux de financement du transport urbain et interurbain
 - Rencontre avec le nouveau ministre des Transports et de la Mobilité durable pour lui présenter la FTA et les enjeux de l'industrie
 - Présentation de la nouvelle mouture du PADTC 2025-2027 à tous les partenaires de l'industrie
 - Rencontre pour aborder le programme d'aide à l'électrification
- **Ministère du Tourisme**:
 - Présence de Mme Amélie Dionne, ministre du Tourisme, à la Bourse Touristique Bienvenue Québec à Rivière-du-Loup



- **Ville de Québec**:
 - Rencontre pour discuter de l'accès des autocars dans le Vieux-Québec durant l'été 2026 en raison des travaux sur la rue De Buade

SECTEUR SCOLAIRE

- **MTDM et Ministère de l'Éducation (MEQ)**:
Rencontre de travail concernant la mesure 30400



- **Agence de communication TACT:** Notre partenaire de longue date, TACT communication, a remporté le prix Format Libre – catégorie Stratégie de relations publiques pour la Campagne de sécurité en transport scolaire 2025, soulignant l'excellence du travail réalisé à nos côtés



- **FTA - Campagne de sécurité en transport scolaire:** Lancement officiel de la 38^e campagne qui s'est déroulée du 26 janvier au 6 février. De nombreux transporteurs et partenaires impliqués cette année
- **Camo-Route:** Comité de suivi – Gestion des comportements dans les transports scolaires
 - Rencontres se tenant plusieurs fois par mois afin de participer à la création d'une nouvelle formation consacrée à la prévention de la violence et de l'intimidation dans le transport scolaire; sujet qui engendre beaucoup de questionnements auprès de nos membres
- **Forum Jeunesse:** Présentation sur les interventions en cas de violence dans le milieu scolaire : La loi et les pistes des tribunaux pour mieux comprendre
- **FTA – Service juridique:**
 - Veille législative et transmission de commentaires en lien avec le projet de *Règlement sur les normes de charges et de dimensions applicables aux véhicules routiers et aux ensembles de véhicules routiers*
 - Dépôt d'un mémoire au ministre des Finances dans le cadre des consultations prébudgétaires 2026-2027, afin de faire valoir les enjeux et les priorités du secteur du transport par autobus

- Dépôt d'un mémoire à l'Assemblée nationale, portant sur le projet de loi n° 11, Loi modifiant diverses dispositions principalement aux fins d'allègement du fardeau réglementaire et administratif

SECTEUR SPÉCIALISÉ

- **Transport adapté:**
 - Rencontres du comité en transport adapté, afin de discuter de la problématique entourant l'utilisation de véhicule de type Promaster
 - Creative 3500 par l'industrie du taxi pour faire du transport adapté et cibler les orientations de la FTA
 - Rencontre avec le MTMD sur leur interprétation de la classification du véhicule de type Promaster Creative 3500
 - Envoi de lettres aux regroupements d'usagers en transport adapté ainsi que les associations locales afin d'obtenir leur appui
 - Rencontre avec la Société de transport de Laval (STL)
 - Rencontre Réseau transport de Longueuil (RTL)
 - Rencontre avec l'ARTM concernant la utilisation du transport adapté

DIVERS / COMITÉS

- **FTA - Conseil provincial:** A réuni plus de 173 participants: 119 délégués transporteurs et 54 délégués fournisseurs (présents à la soirée seulement)





- **CA de la FTA:**

- Réunions
- Comité de gouvernance pour faire la mise à jour des Règlements généraux de la FTA et la mise à jour de la Politique de frais de séjour et de déplacements
- Comité consultation de contrôle routier Québec
- Comité de concertation (MEQ, MTMD, conseil du trésor, Fédération des centres de services scolaires)

- Comité sur l'optimisation des contrats de transport scolaire avec le ministère de l'Éducation (trois rencontres : octobre, décembre et janvier)

- Comité transport interurbain

- **Mutuelle de prévention:** Conseil d'administration et Conseil d'administration Budget



NOMINATION DE **CÉLINE MERCIER**

C'est avec grand plaisir que nous annonçons la nomination de Céline Mercier, depuis le mois de janvier, au poste de directrice des services administratifs et de la comptabilité, après plus de 30 ans d'engagement et de contribution au sein de l'organisation. Nous lui souhaitons beaucoup de succès dans l'exercice de ses nouvelles fonctions.



BIENVENUE À **RACHA AOURA**

Racha Aoura s'est jointe à l'équipe au mois de février à titre d'adjointe administrative. Diplômée en journalisme et en littérature française, elle met à profit ses compétences pour appuyer la direction, les services juridiques ainsi que l'équipe des événements et des communications.

NOUVEAU SITE WEB EN LIGNE

La transformation numérique de la FTA se poursuit! Après l'actualisation de son image de marque et de plusieurs outils de communication, l'équipe a procédé à la refonte complète de son site internet, en ligne depuis maintenant 10 ans.

Désormais accessible, cette nouvelle plateforme, à la fois moderne et intuitive, met davantage en valeur la FTA et simplifie l'accès à l'information pour les membres et partenaires. Une présentation rapide de ses principales fonctionnalités sera d'ailleurs offerte lors du prochain Rendez-vous d'affaires.



M^e CHRISTINE DESLAURIERS

Directrice des affaires juridiques et secrétaire corporative, FTA



”

Les applications de suivi du transport scolaire et la distraction au volant

De plus en plus d'applications font leurs apparitions sur le marché permettant aux parents de suivre leurs enfants en temps réel lorsqu'ils sont à bord de l'autobus scolaire. D'ailleurs nous constatons que plusieurs centres de services scolaires demandent maintenant à leurs transporteurs d'en faire l'acquisition pour leurs flottes.

Ces logiciels servent notamment :

- ▶ À s'assurer qu'à chaque arrêt, tous les élèves sont montés ou descendus de l'autobus, (prise des présences);
- ▶ À être avisé de l'absence de l'élève par un parent.;
- ▶ À remplir des formulaires de comportement demandés par le centre de services pour la gestion de la discipline;
- ▶ À recevoir des messages de la répartition comme des modifications d'heures, d'arrêts ou de parcours;
- ▶ À être informé de la fermeture de routes;
- ▶ À faciliter le travail des conducteurs remplaçants, en bénéficiant des photos des élèves pour les reconnaître;
- ▶ D'aide à la navigation.

Bien que ces applications puissent être un excellent outil de travail pour les conducteurs et les transporteurs, en plus d'apaiser certains parents anxieux, il n'en demeure pas moins, qu'ils peuvent également devenir une distraction pour le conducteur qui doit

déjà gérer la discipline d'une soixantaine d'élèves dans l'autobus en plus de garder les yeux rivés sur la route. Plusieurs transporteurs nous interpellent d'ailleurs quant à la conformité d'un tel outil et des limitations d'utilisation dans le cadre législatif existant.

Les articles du *Code de la sécurité routière*¹ (CSR) qui balisent ces situations ont fait l'objet de plusieurs modifications à travers le temps. Nouveau de 2018, l'article 443.1 CSR mentionne ceci :

443.1. *Il est interdit à tout conducteur d'un véhicule routier et à tout cycliste de faire usage d'un téléphone cellulaire ou de tout autre appareil portatif conçu pour transmettre ou recevoir des informations ou pour être utilisé à des fins de divertissement, ou de faire usage d'un écran d'affichage, sauf dans les cas suivants :*

1° le conducteur du véhicule routier utilise un dispositif mains libres;

*2° le conducteur du véhicule routier ou le cycliste consulte l'information affichée sur un écran d'affichage, y compris celui d'un appareil portatif, ou actionne une commande de l'écran **alors que celui-ci satisfait à l'ensemble des conditions suivantes :***

a) il affiche uniquement des informations pertinentes pour la conduite du véhicule ou liées au fonctionnement de ses équipements usuels;

¹ Chapitre C-24.2.

b) il est intégré au véhicule ou installé sur un support, amovible ou non, fixé sur le véhicule;

c) il est placé de façon à ne pas obstruer la vue du conducteur du véhicule routier ou du cycliste, nuire à ses manœuvres, empêcher le fonctionnement d'un équipement ou en réduire l'efficacité et de manière à ne pas constituer un risque de lésion en cas d'accident;

d) il est positionné et conçu de façon à ce que le conducteur du véhicule routier ou le cycliste puisse le faire fonctionner et le consulter aisément.

Pour l'application du premier alinéa, le conducteur du véhicule routier ou le cycliste qui tient en main, ou de toute autre manière, un appareil portatif **est présumé en faire usage**.

Le gouvernement peut, par règlement, préciser les modalités d'application du présent article, notamment définir le sens de certaines expressions. Il peut également prévoir d'autres exceptions aux interdictions qui y sont prévues ainsi que d'autres normes applicables aux écrans d'affichage.

(Nos soulignements)

² Règlement sur les distractions au volant, chapitre C-24.2, r. 9.3, art. 1.

³ chapitre C-24.2, r. 9.3.

Ainsi, seuls les appareils utilisés et installés conformément à ce qui est demandé par cet article seront exemptés de cette interdiction. Autrement dit, il faut remplir toutes les conditions qui y sont énumérées.

On entend par « dispositif mains libres »²:

- ▶ un dispositif permettant de faire fonctionner un téléphone cellulaire ou tout autre appareil portatif au moyen d'une commande vocale ou d'une commande manuelle simple que le conducteur peut actionner sans être distrait de la conduite de son véhicule routier;
- ▶ le dispositif de la fonction haut-parleur d'un téléphone cellulaire lorsque cette fonction n'implique, pour le conducteur du véhicule routier, aucune manipulation du téléphone ni aucun usage d'un écran d'affichage. Est par ailleurs assimilée à un écran d'affichage, toute partie d'un véhicule routier sur laquelle sont projetées des informations au moyen d'une technologie;

Tel que mentionné dans l'article 443.1 précité, le gouvernement peut prévoir un règlement en la matière.

C'est ainsi que le *Règlement sur les distractions au volant (Règlement)*³ est entré en vigueur le 1^{er} juin 2023.

FORMATION CONTINUE EN MÉCANIQUE D'AUTOBUS ÉLECTRIQUES

Formation subventionnée
Remboursement salarial de 85% du taux horaire des employés
30h de formation en mécanique électrique
24h de mise à niveau en électricité si échec au prétest
Certaines conditions s'appliquent

341\$ + tx par personne
(pour une cohorte de 4 personnes)

Profitez des derniers mois de notre subvention !

Formez vos mécaniciens et mécaniciennes avant septembre 2026!



Un projet de : **CAMO ROUTE** CENTRE SECTORIEL LE MURRAY VEILLEUX DE L'INDUSTRIE DU TRANSPORT ROUTIER

En collaboration avec : **CFTR** CENTRE DE FORMATION DU TRANSPORT ROUTIER DE SAINT-GÉROUGE

Avec la contribution financière de : **Commission des partenaires du marché du travail Québec**

Information et inscription
Carole Lafon – Carolel@camo-route.com - 514-593-5811 poste 230
www.camo-route.com/fr/formations

Essentiellement, ce règlement vient préciser les modalités d'application de l'article 443.1 CSR. Notamment, définir le sens de certaines expressions ainsi que prévoir d'autres exceptions aux interdictions prévues à cet article. Les articles qui nous intéressent particulièrement sont les articles 4 et 5 du Règlement.

4. Le conducteur d'un véhicule routier peut faire usage d'un téléphone cellulaire ou de tout autre appareil portatif dans les situations suivantes:

1° l'appareil est utilisé par un agent de la paix ou le conducteur d'un véhicule d'urgence dans l'exercice de ses fonctions;

2° l'appareil est utilisé pour effectuer un appel aux services d'urgence 911;

3° l'appareil en est un de communication vocale sans fil, communément appelé radio bidirectionnelle, qui ne permet pas aux interlocuteurs de parler simultanément;

4° l'appareil est utilisé pour le paiement sans contact ou pour présenter une preuve de paiement, une preuve en lien avec la collecte à l'auto, une preuve confirmant un droit d'accès ou toute autre preuve de même nature, alors que le véhicule est immobilisé sans être stationné.

(Nos soulignements)

Par conséquent, suivant notre interprétation de l'article 4 du Règlement, un conducteur serait autorisé, lorsque l'autobus est immobilisé sans être stationné, à faire usage d'une tablette ou d'un téléphone cellulaire pour scanner la carte d'accès d'un enfant lors de l'embarquement ou le débarquement. Toujours selon cet article, il pourrait tenir la tablette ou le téléphone cellulaire dans ses mains sans être en contravention avec l'article 443.1 CSR, car aucune mention n'y est faite à l'effet que l'appareil doit être installé sur un support fixé au véhicule;

L'article 5 du Règlement mentionne quant à lui que :

5. Le conducteur d'un véhicule routier peut consulter les informations suivantes affichées sur un écran d'affichage, y compris celui d'un appareil portatif, ou actionner une commande de cet écran, à la condition que l'écran satisfasse aux conditions prévues aux



COMPRESSEURS DRUMMOND
VENTES • PIÈCES • SERVICES

PROGRAMME EXCLUSIF POUR VOTRE MAINTENANCE PRÉVENTIVE.

- Toutes vos pièces, prêtes à l'emploi.
- Simplifiez l'entretien de vos compresseurs!
- Peu importe votre compresseur, peu importe votre région, on est là pour vous.

CONTACTEZ MICHEL
michel.labrie@compresseursdrummond.ca
819 397-5654

sous-paragraphes b à d du paragraphe 2 du premier alinéa de l'article 443.1 du Code de la sécurité routière (chapitre C-24.2):

1° les informations qui servent à un agent de la paix ou au conducteur d'un véhicule d'urgence dans l'exercice de ses fonctions;

2° les informations qui servent à la gestion de messages dans le cadre des activités d'une entreprise, à la perception des frais payables par un passager, au contrôle de l'accès d'un passager au véhicule ou à assurer la sécurité d'un passager;

3° les informations qui, dans le véhicule d'une entreprise de service public ou de télécommunication, sont utiles à l'activité de cette dernière.

(Nos soulignements)

Un conducteur d'un véhicule routier peut donc consulter les informations qui servent à la gestion de messages dans le cadre des activités d'une entreprise, à la perception des frais payables par un passager, au contrôle de l'accès d'un passager

PROGRAMME
COMPÉTENCES



Contactez-nous

Stéphane Campeau

Expert métier

scampeau@cpiamauricie.com

Luc Trempe

Directeur général

CPA Mauricie

ltrempe@cpiamauricie.com

Programme Compétences VÉ

Formations en véhicules lourds hybrides et électriques disponibles à travers le Québec.

Rendez-vous sur competencesve.ca

Formations adaptées

Choisis celle qui te convient!

- **ÉLECTRICITÉ**
De base et intermédiaire
- **APPROCHE SÉCURITAIRE**
- **ÉLECTRICITÉ/HAUTE TENSION**



Vidéo
explicative

BONUS

La subvention, un avantage
à ne pas manquer.



Formation entièrement
subventionnée



Manuels de formation et
gants classe 0 fournis



Remboursement salarial
de 25 \$/h maximal



Frais administratifs
de 12,50 \$/h

INNŌVISTE
COMITÉ SECTORIEL DE MAIN-D'ŒUVRE
DES VÉHICULES MOTORISÉS

Vos
cpa

Avec la participation financière de :

Québec

au véhicule ou à assurer la sécurité d'un passager, à la condition que l'écran en question satisfasse aux exigences suivantes :

- ▶ il est intégré au véhicule ou installé sur un support, amovible ou non, fixé sur le véhicule;
- ▶ il est placé de façon à ne pas obstruer la vue du conducteur, nuire à ses manœuvres, empêcher le fonctionnement d'un équipement ou en réduire l'efficacité et de manière à ne pas constituer un risque de lésion en cas d'accident;
- ▶ il est positionné et conçu de façon à ce que le conducteur puisse le faire fonctionner et le consulter aisément.

Ainsi, suivant l'article 5 du Règlement, sans que le conducteur puisse tenir l'appareil dans ses mains, il lui serait possible d'utiliser une tablette de style iPad afin de prendre les présences dans l'autobus scolaire et même d'actionner une commande de cet écran sans avoir à immobiliser ou à stationner son véhicule, à la condition toutefois que l'écran satisfasse aux exigences mentionnées plus haut. En effet, cet article ne fait aucune mention que le véhicule doit être immobilisé ou stationné lors de ses manœuvres.

Nous sommes d'avis que le terme « actionner une commande » ne permettrait toutefois pas de faire plusieurs manipulations sur la tablette tel qu'inscrire le nom d'un enfant absent par exemple. En revanche, la manœuvre d'actionner un simple bouton pour indiquer que l'enfant est absent de l'arrêt serait autorisée.

Tel que mentionné précédemment, il s'agit de notre interprétation et en date de la rédaction du présent article, la jurisprudence en lien avec ce nouveau Règlement est plutôt limitée.

Néanmoins, à la suite des commentaires fournis par la Fédération des transporteurs par autobus (« FTA ») lors du dépôt du projet de Règlement à la Gazette officielle du Québec, le 16 février 2022, la Société de l'assurance automobile du Québec (« SAAQ »), nous avait mentionné, dans une lettre, avoir retenu nos suggestions. Ainsi, le Règlement prévoyait

maintenant la possibilité de consulter et d'actionner un écran d'affichage pour le contrôle de l'accès d'un passager ainsi que pour sa sécurité, et ce, même si l'autobus n'est pas stationné.

Bien que sous certaines conditions, le cadre législatif actuel permet l'utilisation d'une tablette (iPad) pour la prise de présences, nous sommes conscients que la manipulation d'une telle technologie peut représenter un élément de distraction supplémentaire pour le conducteur. Par conséquent, nous vous invitons à formuler vos mises en garde à vos centres de services scolaires avant la mise en place d'une telle technologie, car vos craintes sont tout à fait légitimes.

Par ailleurs, par souci de sécurité, la SAAQ nous avait recommandé de procéder au contrôle des passagers lorsque le véhicule est immobilisé et ce malgré l'exception prévue à l'article 5 du Règlement.

À RETENIR

- 1 Malgré les exceptions prévues au *Règlement sur les distractions au volant*⁴, n'hésitez pas à formuler vos mises en garde à vos centres de services scolaires;
- 2 Malgré l'exception prévue à l'article 5 du *Règlement sur les distractions au volant*⁵, dans un souci de sécurité, vous pouvez exiger à vos conducteurs qu'ils immobilisent l'autobus pour procéder au contrôle des passagers.

⁴ chapitre C-24.2, r. 9.3.

⁵ idem

KARINE PARENT

Directrice événements et communications, FTA



”

Mobilisation et événements: un printemps sous le signe de l'engagement

Alors que l'année est déjà bien entamée, plusieurs initiatives rythment les prochains mois. Entre le bilan de la campagne de sécurité, les rendez-vous du mois de mars et les préparatifs du prochain congrès, les opportunités de s'impliquer et de faire rayonner notre industrie sont nombreuses. Plus que jamais, la force du secteur du transport par autobus repose sur la mobilisation de ses membres, tant sur la route que dans les activités du milieu.

Une campagne de sécurité qui a largement rayonné

La campagne de sécurité en transport scolaire, qui s'est terminée le 6 février dernier, s'est conclue sur des retombées médiatiques témoignant d'un engagement collectif remarquable.

Pas moins de 263 mentions ont été recensées dans les médias traditionnels, appuyées par 31 entrevues. L'intérêt marqué pour les données régionales, combiné au grand nombre de reprises de l'article de La Presse canadienne, fait de cette opération de presse l'une des plus marquantes de la campagne de sensibilisation. La nouvelle a d'ailleurs rayonné dans toutes les régions du Québec, rejoignant à la fois les grands médias et les médias régionaux, et contribuant à amplifier le message de prévention auprès du grand public.

Ces résultats démontrent à quel point la mobilisation des transporteurs, des partenaires et des acteurs du milieu a permis de mettre en lumière l'importance de la sécurité en transport scolaire. Vos actions sur le terrain ont joué un rôle déterminant, tant dans la visibilité de la campagne que dans la portée du message de sécurité.

Au-delà de la période officielle de la campagne, cet élan doit se poursuivre. Nous comptons donc sur vous, membres transporteurs, qui avez posé de nombreux gestes en matière de sécurité, pour participer à l'Opération M'as-tu vu?. Il suffit de remplir un formulaire de participation simple afin de faciliter le partage de vos actions terrain. Celles-ci seront mises en valeur lors du congrès annuel de juin, une belle façon de reconnaître votre dévouement et, qui sait, d'inspirer d'autres transporteurs à s'impliquer davantage lors des prochaines éditions.



Mars : 2 événements pour échanger et agir

Le mois de mars s'annonce particulièrement dynamique avec la tenue du Rendez-vous d'affaires et la soirée-bénéfice de la Fondation.

Deux événements complémentaires : l'un axé sur les échanges professionnels, l'autre sur la solidarité de notre milieu.

27 mars : Le Rendez-vous d'affaires, à l'hôtel Le Bonne Entente à Québec

Prenez part à une programmation riche en contenu, pensée pour répondre aux réalités et aux enjeux actuels de l'industrie. Au programme : conférences et discussions stratégiques.

Dans un contexte où les défis opérationnels et organisationnels sont bien présents, ces espaces d'échanges prennent tout leur sens. Ils permettent de partager les bonnes pratiques, de s'informer sur les enjeux du secteur et de renforcer les liens entre les différents acteurs de l'industrie.

27 mars : La soirée-bénéfice de la Fondation, à l'hôtel Le Bonne Entente et la Distillerie Arsenal & Co. à Québec

La soirée-bénéfice viendra mettre à l'honneur l'engagement du secteur envers une cause qui nous tient à cœur. Cet événement rassemble chaque année de nombreux partenaires et transporteurs autour d'un objectif commun : soutenir la mission de la Fondation et permettre à des milliers d'élèves du primaire et du secondaire, en leur permettant de réaliser des projets à portée culturelle, académique ou sportive.

Vous ne pouvez pas être des nôtres lors de la soirée ? Participez tout de même à l'élan de solidarité en vous procurant un billet pour le tirage d'un certificat voyage d'une valeur de 4000\$. Une façon simple de faire une différence... tout en courant la chance de vous évader !

OUVERTURE DES INSCRIPTIONS EN AVRIL

25 juin : Tournoi de golf, Club de golf Cartier 26-27 juin : Congrès annuel, Hilton Lac-Leamy

Les préparatifs du prochain congrès annuel vont bon train et l'ouverture officielle des inscriptions est prévue à la mi-avril. La programmation combinera contenus stratégiques, conférences, activités de réseautage et moments conviviaux, fidèles à ce rendez-vous incontournable du secteur.



RÉSERVEZ VOTRE HÉBERGEMENT DÈS MAINTENANT !



Restez à l'affût de nos prochaines communications afin de ne rien manquer de l'annonce de la programmation et des modalités d'inscription.

*Les places étant toujours très prisées,
mieux vaut se tenir prêts !*

Gagnez un CERTIFICAT-CADEAU VOYAGE 4000\$

27 mars 2026 TIRAGE

JE TENTE ma CHANCE

Au profit de **FONDATION** DES TRANSPORTEURS PAR AUTOBUS

M^e TATIANA M. CHAVES B.
Avocate, FTA



”

Violence dans le milieu scolaire : pistes de réflexion

La gestion des comportements est au cœur du métier de conducteur(trice) scolaire. Cependant, les gestes observés peuvent devenir complexes à traiter, surtout lorsqu'ils présentent un caractère violent. Malheureusement, force est de constater que les cas de violence dans le transport scolaire sont bien présents. D'ailleurs, diverses situations ont fait l'objet d'articles dans les médias¹.

Le présent texte a donc comme objectif d'exposer brièvement quelques balises en matière de violence qui, à notre avis, sont importantes de garder en tête en tant que transporteur scolaire au Québec. Pour ce faire, nous aborderons sommairement l'encadrement légal² lié à la violence dans le transport scolaire ainsi que des outils pouvant vous soutenir en pareille matière.

Survol législatif

Cadre scolaire

Les lois³ en matière d'éducation ont défini ce que l'on entend par « violence », soit toute manifestation de **force**, de forme **verbale, écrite, physique, psychologique ou sexuelle**, exercée **intentionnellement** contre une **personne**, ayant pour effet d'engendrer des sentiments de détresse, de la léser, de la blesser **ou** de l'opprimer en s'attaquant à son intégrité **ou** à son bien-être psychologique **ou** physique, à ses droits **ou** à ses biens.

Il est alors nécessaire de sensibiliser vos conducteurs aux diverses formes que la violence peut prendre ainsi qu'à la prévention et à la gestion de comportements.

Cadre civil (général)

D'une part, la *Charte des droits et libertés de la personne*⁴ prévoit ce qui suit :

2. Tout être humain **dont la vie est en péril a droit au secours**.

Toute personne **doit porter secours à celui dont la vie est en péril, personnellement ou en obtenant du secours, en lui apportant l'aide physique nécessaire et immédiate, à moins d'un risque pour elle ou pour les tiers ou d'un autre motif raisonnable**.

(Nos soulignements)

En lien avec ce dernier article, il faut retenir que « la Charte crée une obligation de secours à la personne dont la vie est en péril. Dans ce cas, **l'omission** est un délit formel pourvu que la **vie** de la victime, **et non** son intégrité physique, ait été **directement** en péril! Ce n'est malheureusement qu'à cette condition que la victime aura un droit au secours. Il doit évidemment s'agir d'un danger **grave**, aux conséquences **mortelles**⁵ ».

¹ [La violence à bord des autobus scolaires au Québec augmente | JDQ](#); [Violence à bord des autobus scolaires: une chauffeuse rouée de coups par un élève de cinquième année | JDQ](#); « Je vais te vomir dessus » : voici les pires cas d'élèves turbulents dans les autobus scolaires à travers le Québec | JDQ.

² Le présent article n'est pas exhaustif. D'autres dispositions législatives sont applicables. Cet article se limite à celles que nous jugeons les plus importantes pour les fins de la présente.

³ [i-13.3 - Loi sur l'instruction publique](#), art. 13. [e-9.1 - Loi sur l'enseignement privé](#), art. 9.

⁴ [C-12 - Charte des droits et libertés de la personne](#); Voir également l'article 1471 du *Code civil du Québec*.

⁵ Succession de R.M. c. Ro.B., 2018 QCCS 4622, para. 266.



En résumé, les critères d'application peuvent se résumer ainsi:

- « - Le danger doit être tel **que la vie** d'autrui est en **péril**;
- Le danger doit avoir un caractère **urgent ou immédiat**;
- La situation **doit exister** au moment où la personne est en mesure d'intervenir (le but n'est pas de prévenir un danger éventuel);
- L'intervention **ne doit pas** poser un danger pour la personne ou pour un tiers (même « mineur » selon une décision)⁶. »

(Nos soulignements)

De ce fait, face à une situation de violence qui remplirait les critères précités, il pourrait y avoir naissance d'une obligation de secours. Ainsi, il devient impératif de parler avec votre client⁷ des actions possibles pouvant être prises par votre personnel ainsi que leurs limites en pareil cas.

D'autre part, il faut se rappeler de l'obligation principale d'un transporteur de personnes, tel que décrit par le *Code civil du Québec*⁸:

2037. Le transporteur est **tenu** de mener le passager, **sain et sauf**, à destination.

Il est **tenu** de **réparer le préjudice** subi par le passager, **à moins** qu'il n'établisse que ce préjudice résulte d'une **force majeure, de l'état de santé du passager ou de la faute de celui-ci**. Il est **aussi tenu** à réparation lorsque le préjudice résulte de son **état de santé** ou de celui d'un de ses **préposés**, ou encore de **l'état ou du fonctionnement** du véhicule.

(Nos soulignements)

Ainsi, les dommages causés dans le cadre du transport scolaire peuvent, dans certains cas, engager votre responsabilité, et ce, avec les conséquences qui en découlent.

Cadre du travail

Il va de soi que la violence peut survenir entre les élèves. Cependant, celle-ci peut aussi avoir lieu entre un conducteur et un élève. Ces situations de fait peuvent, dans certains cas, mener à des accidents de travail au sens des lois applicables.

De manière plus précise, il faut savoir que la *Loi sur la santé et sécurité au travail*⁹ a pour objet l'élimination à la source même des dangers pour la santé, la sécurité et l'intégrité physique et psychique des travailleurs¹⁰. Ainsi, l'employeur doit notamment¹¹:

⁶ *Id.*, para. 267.

⁷ Centres de services scolaires, Commissions scolaires ou Établissements d'enseignement privés.

⁸ [CCQ-1991 - Code civil du Québec](#);

⁹ [s-2.1 - Loi sur la santé et la sécurité du travail](#)

¹⁰ *Id.*, art. 2.

¹¹ *Id.*, art. 5.

- ▶ S'assurer que **l'organisation** du travail et les **méthodes** et **techniques** utilisées pour l'accomplir sont sécuritaires et ne portent pas atteinte à la santé du travailleur;
- ▶ **Informer** adéquatement le travailleur sur les risques reliés à son travail et lui **assurer** la formation, l'entraînement et la supervision appropriés afin de faire en sorte que le travailleur ait l'habileté et les connaissances requises pour accomplir de façon sécuritaire le travail qui lui est confié;
- ▶ Prendre les **mesures** pour assurer la protection du travailleur exposé sur les lieux de travail à une situation de violence physique ou psychologique, incluant la violence conjugale, familiale ou à caractère sexuel et prendre toute autre mesure que peut déterminer un règlement pour prévenir ou faire cesser une situation de violence à caractère sexuel.

Face à un risque de violence au travail, l'employeur ne peut donc pas rester passif!

Cadre criminel

Nous ne travaillons pas en matière criminelle, mais nous attirons votre attention sur l'impact que les gestes de vos employés peuvent avoir. Intervenir physiquement face à une situation de violence auprès d'un ou de plusieurs élève(s) est une situation extrêmement délicate et une mise en garde majeure

s'impose. En effet, il y pourrait y avoir un risque de plaintes, fondées ou non, au niveau criminel, par exemple, pour voies de fait¹². Ceci expose l'importance de discuter avec votre client, en amont, des interventions possibles, par exemple, en cas de bagarres entre élèves, en cas de violence physique d'un élève envers le conducteur, etc.

Survol contractuel

Votre contrat de transport contient probablement des clauses pouvant trouver application dans le cadre d'une situation de violence. Nous exposerons ici quelques exemples. Toutefois, il vous revient de jeter un coup d'œil à votre propre contrat, car chaque contrat est différent.

- ▶ **Responsabilité partagée entre le client et l'entreprise de transport** : Mise en place des mesures permettant aux conducteurs de prévenir/lutter contre toute forme de violence. Le conducteur témoin de tels actes doit dénoncer le tout selon le protocole préétabli.
- ▶ **Formation** : Les parties au contrat doivent s'assurer que les conducteurs possèdent la formation adéquate en matière de lutte contre la violence.
- ▶ **Conducteurs** : prendre connaissance de toute annexe, protocole ou politique applicable au comportement du conducteur.

¹² R. c. Ouellet, 2018 QCCQ 8387; St-Amour c. Peterson, 1997 CanLII 8829 (QC CS); R. c. Lacasse, 1987 CanLII 873 (QC CA).

FORMATION EN GESTION DES COMPORTEMENTS DANS LE TRANSPORT SCOLAIRE


Parce que chaque trajet compte,
chaque comportement aussi.

**1 h 30 de formation en ligne
asynchrone, répartie en 3 modules**


+

Accès au Forum de la formation

Avantages :
formation courte, subventionnée,
mise à jour en 2025




29 \$
+ taxes




Information et inscription
frenligne.ca/camo-route
carolel@camo-route.com

Un projet de :




CAMO ROUTE
COMITÉ SECTORIEL DE TRAVAILLEURS
DE L'INDUSTRIE DU TRANSPORT ROUTIER

En partenariat avec :



La Fédération
des centres de services
scolaires du Québec

Avec la participation financière de :



Québec

- ▶ **Enquêtes:** Le client peut exiger d'exclure un conducteur de tout contact avec les élèves transportés suivant la commission d'une faute grave portant atteinte à l'intégrité ou la sécurité d'un élève. D'autres modalités peuvent être applicables, en sus.
- ▶ **Refus de transport:** Le transporteur ni tout conducteur à son emploi ne peuvent refuser, de leur propre chef, le transport d'une personne désignée par le client. Des exceptions peuvent exister pour des raisons de sécurité.
- ▶ **Assurance:** Vous souscrivez à des polices d'assurance en matière de responsabilité civile.

Outils

Protocoles

Nous avons constaté que certains clients mettent en place des protocoles d'intervention. Ceux-ci prévoient notamment des contextes d'interventions planifiées et non planifiées et font les distinctions qui s'imposent selon la situation. À titre d'exemple, une situation de crise vs une situation d'urgence. Le tout, avec un volet spécifique pour le transport scolaire. Ces protocoles ne prévoient pas tous la même chose, donc attention!

Il devient alors important de vérifier si votre client possède de tels protocoles et d'en prendre connaissance. Dans le cas contraire, il deviendrait primordial de bâtir un tel outil de concert avec celui-ci. Ainsi, tous les acteurs pertinents auraient un cadre qui ne prendrait personne par surprise au cas où une situation de violence se présenterait. Également, cela ferait en sorte de réduire les risques de litiges/poursuites, car il n'y aurait pas d'improvisation et donc moins de chances de commettre des erreurs réelles ou alléguées.

Mécanismes de prévention

Comme déjà mentionné, les lois en matière de santé et de sécurité au travail posent diverses obligations aux employeurs. Celles-ci comprennent notamment la mise en place de mécanismes de prévention¹³. Dans le cadre de ceux-ci, vous pouvez identifier le risque que présente la violence et déterminer des moyens pour la prévenir et, le cas échéant, agir.

Sachez que la *Mutuelle de prévention des transporteurs par autobus* a mis en place des protocoles et des fiches d'actions spécifiques vis-à-vis du risque que pose la violence à bord. Ceux-ci exposent notamment les actions pouvant être adoptées face à une panoplie de comportements allant du simple manquement commun à une situation d'urgence. En sus, il existe un outil rappelant les responsabilités de tous les intervenants concernés.

Nous vous invitons donc à découvrir ces outils et à les adapter à votre réalité d'entreprise!

Formations

Considérant le risque que pose la violence à bord, des partenaires de l'industrie du transport se sont mobilisés afin de créer des formations en matière de gestion comportementale. Celles-ci représentent un excellent moyen d'outiller votre personnel. Nous vous invitons fortement à visiter leurs sites Web pour tous les détails!

- ▶ [Formation en Gestion des comportements dans le transport scolaire - Camo-Route](#)
- ▶ [Prévenir la violence dans le transport scolaire - Via prévention](#)

EN RÉSUMÉ

- 1 Ne perdez pas de vue vos droits et obligations.
- 2 Restez proactifs face au risque que présente la violence dans le transport scolaire.
- 3 Identifiez les protocoles d'intervention de votre client et/ou bâtissez-en un en collégialité.
- 4 Adaptez vos outils de prévention internes, misez sur la formation et la mise à jour des connaissances de votre personnel!

¹³ [Projet de loi numéro 59 - Sanctionné \(2021, chapitre 27\);](#)



Flottes électrifiées: des pratiques simples qui font toute la différence

L'intégration d'autobus électriques transforme en profondeur la gestion des flottes, autant sur le plan opérationnel que technique. Cette transition exige de nouvelles approches, une adaptation des installations et la mise en place de procédures rigoureuses. Or, bien que l'électrification introduise son lot de nouveautés, plusieurs pratiques éprouvées permettent déjà d'assurer une transition plus sûre, plus fluide et souvent plus économique.

L'objectif de cet article n'est pas d'imposer des règles, mais de partager des réflexes concrets tirés de l'expérience de transporteurs québécois ayant amorcé leur virage électrique.

Aménager adéquatement les installations électriques

Les systèmes haute tension et les équipements de recharge constituent la colonne vertébrale de toute flotte électrifiée. Un aménagement réfléchi des infrastructures contribue à réduire les risques, éviter les bris coûteux et faciliter le travail en atelier comme dans la cour.

Dégagement et accessibilité

Maintenir un dégagement minimal d'un mètre (3 pieds) devant chaque panneau électrique est essentiel. Dans un cas observé, un simple chariot placé devant un panneau a retardé une coupure d'urgence lors d'un début de surchauffe. Un incident mineur... mais révélateur.

Bénéfices

- ▶ Accès immédiat en cas d'urgence
- ▶ Inspections simplifiées
- ▶ Réduction des risques d'accrochage



Astuce: Un marquage au sol coloré contribue grandement au respect du dégagement.

Protection contre les impacts

Les manœuvres dans des espaces restreints — parfois enneigés ou mal éclairés — augmentent le risque d'impact sur les équipements. L'installation de poteaux anticollision bien ancrés protège efficacement les bornes et panneaux, dont la valeur se chiffre en milliers de dollars.

Contrôle d'accès

Limiter l'accès à la salle électrique réduit les manipulations improvisées et augmente la sécurité du personnel.

Recharge : simplicité, sécurité et planification

Une recharge bien organisée améliore la performance opérationnelle tout en limitant les risques.

Localisation des bornes

Lorsque possible, privilégier la recharge extérieure pour réduire les risques d'incendie et faciliter la ventilation. Si une installation intérieure est nécessaire, considérer des dispositifs de détection – idéalement aussi un système de protection incendie – adaptés aux environnements où il y a des présences de batteries.

Certaines entreprises ont également choisi de **ne plus recharger la nuit sans supervision**, ce qui a renforcé la sécurité et permis une meilleure maîtrise de la procédure de recharge.

Gestion des câbles

Suspendre les câbles plutôt que de les laisser au sol évite l'usure prématurée, les risques de chute et les bris liés aux roues des véhicules ainsi qu'au déneigement.

Inspection régulière des bornes

Une courte inspection hebdomadaire suffit pour **détecter** :

- ▶ Connecteurs décolorés ou fissurés;

- ▶ Câbles endommagés;
- ▶ Signes de surchauffe.

Les bornes donnent souvent des indices avant une panne : encore faut-il les regarder.

Sécurité incendie : être prêt sans dramatiser

Les incidents touchant les batteries demeurent rares, mais nécessitent une préparation adéquate.

Plan d'intervention clair

Un plan efficace doit définir :

- ▶ Qui contacte les services d'urgence;
- ▶ Où se trouvent les clés;
- ▶ Qui coupe l'alimentation;
- ▶ Comment évacuer les véhicules et le personnel;
- ▶ Les rôles de chacun.

Un plan trop complexe risque de ne jamais être appliqué correctement.

Extincteurs spécialisés

En complément des extincteurs ABC traditionnels, l'ajout d'extincteurs adaptés aux batteries lithium-ion dans l'atelier permet de mieux contenir un début d'incendie avant l'arrivée des pompiers.

Protection des réservoirs de carburant

Pour les flottes mixtes, protéger les réservoirs de carburant, à l'aide de poteaux anticollisions, réduit les risques de déversement et d'incendie.



ASSURANCE COLLECTIVE EXCLUSIVE AUX MEMBRES DE LA FÉDÉRATION

- ✓ Économie
- ✓ Flexible
- ✓ Personnalisé

Renseignez-vous au
1 888 686-3264, poste 3225
[sagedecision.com](https://www.sagedecision.com)



Envie de **PERFECTIONNEMENT** adapté à vos besoins ?

Vos partenaires, spécialistes de la formation en transport de personnes.

camo-route.com • cftc.qc.ca • cftr.ca



Entretien et inspections : la clé d'une flotte performante

Inspections quotidiennes

Ajouter quelques points à la ronde de sécurité des conducteurs est un moyen simple de détecter rapidement un problème :

- ▶ État des câbles et bornes;
- ▶ Signes de chaleur ou anomalies visibles;
- ▶ Dégagement des zones de recharge.

Les conducteurs voient leur véhicule chaque jour : ils sont souvent les premiers à pouvoir signaler une anomalie.

Entretien préventif adapté

Les autobus électriques nécessitent une approche spécifique, notamment pour :

- ▶ Les mises à jour logicielles;
- ▶ La vérification des systèmes haute tension;
- ▶ L'inspection du système de refroidissement;
- ▶ L'entretien des composants électroniques.

Un programme d'entretien ajusté contribue à réduire les pannes imprévues, maintenir une disponibilité élevée et assurer une meilleure prévisibilité financière.

Documentation : votre meilleure protection

La tenue d'un historique complet — inspections quotidiennes, entretiens, photos, rapports de formation, audits — constitue une preuve essentielle de diligence raisonnable.

En cas d'incident, la question centrale est toujours la même : **Pouvez-vous démontrer que vous avez fait ce qu'il fallait ?**

Une documentation structurée :

- ▶ Renforce la défense en cas de recours;
- ▶ Améliore la crédibilité auprès des autorités;
- ▶ Facilite le dialogue avec les assureurs.

Formation : un investissement essentiel

Former les conducteurs et les mécaniciens n'est pas optionnel, c'est un levier majeur de prévention.

La formation devrait couvrir notamment :

- ▶ Les risques liés aux batteries;
- ▶ Les bonnes pratiques de branchement et débranchement;

- ▶ Les signes avantcoureurs d'un incident;
- ▶ Les actions sécuritaires à adopter en cas d'urgence.

Une équipe formée réagit plus rapidement, travaille plus efficacement et contribue à réduire les temps d'arrêt.

Conclusion

Électrifier une flotte, ce n'est pas seulement remplacer des véhicules : c'est repenser les installations, les pratiques et les réflexes opérationnels. Les bonnes pratiques présentées ici — simples, accessibles et issues du terrain — permettent d'améliorer la sécurité, de réduire les risques, d'optimiser la fiabilité et de renforcer la conformité.

Avec une approche structurée, l'électrification devient bien plus qu'un projet technologique : **c'est une occasion réelle d'améliorer l'ensemble des opérations.**

Votre service de prévention d'EgR

EgR vous aide à garder le contrôle de vos opérations de transport grâce à une prévention adaptée à vos véhicules, à vos biens et à votre responsabilité civile.

Nous combinons **gestion des risques et expertise terrain** pour offrir des solutions concrètes au transport de passagers, incluant l'analyse de vos pratiques, des programmes de prévention clés en main et l'accompagnement auprès des assureurs.

Au cœur de notre approche : la formation.

EgR propose des formations ciblées et adaptées pour les chauffeurs et les gestionnaires, afin de renforcer les bonnes pratiques et la culture de sécurité.

Avec EgR, vous gagnez en efficacité, en tranquillité d'esprit et en confiance. **Contactez-nous pour renforcer la sécurité de votre entreprise et protéger ce qui compte vraiment.**

M^o JEAN-SÉBASTIEN TREMBLAY-MIMEAULT, ASSOCIÉ
M^o ROBERT E. BOYD, CRIA, ASSOCIÉ, M^o MARIANNE VIGNOLA
Cain Lamarre



Politique de tolérance zéro en matière d'alcool au volant – la Cour supérieure rejette la défense d'alcoolisme d'une conductrice de véhicules lourds congédiée

Les politiques de tolérance zéro en matière d'alcool au volant constituent une norme dans l'industrie du transport par véhicules lourds. Lorsqu'un conducteur décide de consommer de l'alcool et de prendre le volant, les enjeux relatifs à la sécurité du public justifient généralement l'imposition de la peine capitale en droit du travail, soit le congédiement. Or, qu'en est-il lorsqu'un conducteur surpris à consommer de l'alcool au volant dénonce à son employeur qu'il souffre d'alcoolisme, une condition reconnue comme une maladie lorsqu'elle est supportée par une preuve médicale? Le conducteur peut-il échapper au congédiement et exiger que son employeur lui fournisse divers accommodements afin de lui permettre de composer avec son alcoolisme et ainsi poursuivre son emploi? Dans une décision fort attendue, la Cour supérieure a récemment reconnu que l'alcoolisme ne peut être invoqué afin d'échapper à l'application des politiques de tolérance zéro en matière d'alcool au volant dans l'industrie du transport par véhicules lourds.

La sentence arbitrale¹

En 2023, un arbitre de griefs annulait le congédiement d'une conductrice de camion arrêtée en état d'ébriété, avec un taux d'alcool dépassant plus de deux fois la limite permise, après avoir consommé au moins neuf bières et causé un accident de la route. Elle effectuait alors un transport aux États-Unis avec une remorque de 53 pieds chargée. Quelques jours après l'accident, la conductrice avait remis à son employeur un billet

médical mentionnant un trouble lié à la consommation d'alcool. L'employeur avait néanmoins maintenu sa décision d'aviser la conductrice de son congédiement pour avoir contrevenu à la politique de tolérance zéro, laquelle prévoyait le congédiement automatique en cas de consommation d'alcool au volant. Or, l'arbitre de griefs avait annulé le congédiement et ordonné la réintégration de la conductrice, estimant que l'employeur devait plutôt l'accommoder compte tenu de son alcoolisme, reconnu comme une condition médicale.

Le jugement de la Cour supérieure²

Le 21 janvier dernier, la Cour supérieure a accueilli la demande de contrôle judiciaire de l'employeur, déclarant que l'arbitre avait rendu une décision déraisonnable et rétablissant le congédiement de la conductrice.

La Cour supérieure confirme d'abord la légalité des politiques de tolérance zéro instaurées par les employeurs, soulignant qu'elles constituent la norme dans l'industrie du camionnage. Elle précise également qu'un travailleur ne peut invoquer un trouble de dépendance à l'alcool après avoir contrevenu à une telle politique, puisque la faute grave réside dans l'acte même de conduire avec les facultés affaiblies. Les conducteurs de véhicules lourds souffrant d'alcoolisme assument des responsabilités en matière de santé et sécurité. Ils doivent être proactifs en dénonçant une telle condition à leur employeur, avant qu'un accident ne survienne.

¹ *Teamsters Québec, local 106 et 1641-9749 Québec inc.*, 2023 QCTA 304.

² *1641-9749 Québec inc. et Teamsters Québec, local 106*, Cour supérieure, 21 janvier 2026, Décision non publiée au moment de rédiger le présent article.

Bien que la dépendance à l'alcool soit un enjeu sérieux, l'argument de discrimination fondée sur le handicap au sens de la *Charte des droits et libertés de la personne* est écarté. Le congédiement ne sanctionnait pas l'état de dépendance en soi, mais plutôt un manquement disciplinaire grave qui aurait entraîné la même conséquence pour tout autre travailleur placé dans des circonstances comparables, que ce soit en raison d'un problème de dépendance ou d'une consommation occasionnelle. La politique de tolérance zéro en matière de consommation d'alcool au volant est appliquée uniformément à tous les conducteurs : la travailleuse n'a donc pas été traitée différemment en raison de son état, mais parce qu'elle a enfreint une règle essentielle pour la sécurité du public.

La Cour supérieure rappelle l'importance de la protection du public dans l'industrie du transport par véhicules lourds, un aspect que l'arbitre semble avoir occulté. La conductrice était consciente du risque qu'elle posait en prenant la route en état d'ébriété. Malgré son alcoolisme, aucune preuve ne démontrait qu'elle n'avait pas la capacité de faire un choix quant à sa consommation d'alcool.



Cette décision de principe de la Cour supérieure lance un message fort en matière de protection du public dans l'industrie du transport par véhicules lourds. Reconnaissant la légalité des politiques de tolérance zéro en matière de consommation d'alcool au volant, la Cour vient également souligner que l'alcoolisme ne peut constituer une défense permettant d'échapper à l'application stricte de telles politiques. Tous les conducteurs ont la responsabilité de ne pas consommer de l'alcool au volant. Le conducteur qui souffre d'alcoolisme ne peut invoquer une telle condition afin d'excuser sa violation d'une politique de tolérance zéro.

VOTRE TRANQUILLITÉ D'ESPRIT, NOTRE PRIORITÉ.

- > Responsabilité civile
- > Dommages aux véhicules
- > Cyberrisques
- > Pollution
- > Conseils stratégiques d'assurance

Chez EgR, nous accompagnons les membres de la Fédération des transporteurs par autobus à chaque étape de leur trajet.

INVESTISSEZ. PROTÉGEZ. PROFITEZ.



STRATÉGIES
EN ASSURANCE

418 659-4848 | 1 800 463-2830

egr.ca





Quand l'ergonomie rentre aux deux postes

En tant qu'ergonome chez Via Prévention, j'ai eu l'occasion d'intervenir dans le secteur du transport de personnes pour optimiser les postes informatisés dans les bureaux et les postes de conduite dans les autobus scolaires. Dans ma pratique, j'ai constaté que la prise en charge de l'ergonomie intimide les employeurs plus que d'autres mesures de prévention visant à améliorer la santé et la sécurité du travail. À juste titre, cette discipline complexe n'est pas facile d'application pour un employeur. Toutefois, rappelons-nous que les risques ergonomiques dans les lieux de travail, comme les bureaux et les postes de conduite des véhicules, doivent être pris en compte dans votre plan d'action ou programme de prévention. Ces risques causent des troubles musculosquelettiques (TMS), l'absentéisme, et peuvent comporter des coûts. D'ailleurs, la CNESST, dans sa planification pluriannuelle en prévention-inspection (PPPI) 2024-2027, place les risques liés à l'ergonomie dans ses priorités.

Un rappel express sur le trouble musculosquelettique

Un trouble musculosquelettique (TMS) est une maladie affectant l'appareil locomoteur, soit les muscles, les tendons, les nerfs, les ligaments ou les articulations. Il est causé essentiellement par des mouvements répétitifs ou des postures contraignantes. Il se manifeste par des inconforts, des douleurs, des raideurs ou des engourdissements, touchant souvent le dos (lombalgie), les épaules et le cou.

Quelles sont les causes des troubles musculosquelettiques dans les véhicules ?

Habituellement, les troubles musculosquelettiques peuvent apparaître lorsque le poste de conduite n'est pas bien ajusté, ou lorsque le poste de conduite n'est pas entretenu adéquatement. Il est parfois possible que la cause soit due à la conception du véhicule.

Une mauvaise posture peut engendrer des inconforts et des douleurs dans le bas du dos, de la fatigue aux épaules, de la raideur à la nuque, et de la fatigue musculaire.

D'autres facteurs peuvent contribuer aux TMS, comme la difficulté à changer de posture, les mauvaises postures dues aux habitudes personnelles, et les effets des vibrations transmis par la route cahoteuse sur le corps.

Optimiser le poste de conduite

Les conducteurs doivent avoir les connaissances suffisantes leur permettant d'ajuster leur poste de conduite. La vérification des réglages doit être effectuée chaque fois que le véhicule est utilisé pour s'assurer d'être assis confortablement et d'éviter de s'étirer pour atteindre les commandes du tableau de bord ou pour regarder dans les miroirs. Durant le trajet, les conducteurs doivent faire des microajustements de leur poste de conduite pour favoriser la circulation sanguine. Lors des attentes, il est bénéfique de se lever pour s'étirer et marcher dans le véhicule ou, si cela est possible, d'aller marcher et prendre de l'air à l'extérieur.



Cependant, beaucoup de conducteurs n'arrivant pas à ajuster leur poste de conduite correctement, ils travaillent dans des postures inconfortables, en s'exposant au développement de TMS. Une formation permettra aux conducteurs de mieux connaître les enjeux au poste de conduite et d'optimiser les réglages de celui-ci. La formation est ici très utile. Il est préférable de former les conducteurs en début de saison, lorsque le transport scolaire reprend ses activités et lors de l'attribution des véhicules.

Lorsque la formation a déjà été diffusée plus d'une fois, il est préférable de faire des rappels d'environ 10 à 15 minutes sous forme de pause SST.

La conception des véhicules peut-elle contribuer à l'inconfort ?

Oui, il est possible que l'ajustement du poste de conduite soit plus difficile à réaliser à cause de sa conception. L'ergonomie de conception se base sur des banques de données anthropométriques et vise à accommoder la majorité de la population. L'anthropométrie consiste à mesurer le corps humain, notamment sa taille, son poids, sa morphologie et son envergure. Il est possible que dans le processus de conception, les personnes de très grande taille ou de très petite taille aient plus de difficultés à optimiser l'ajustement de leur poste de conduite.

Dans cette éventualité, des accessoires ergonomiques doivent être utilisés pour compenser le manque d'ajustement. Un ergonomiste peut vous aider à choisir l'accessoire adéquat en tenant compte des enjeux au poste de conduite.

Un suivi auprès du service d'achat, indiquant les problématiques aux postes de conduite, permet de tenir compte des critères ergonomiques lors de l'achat des véhicules. Il est préférable d'agir en amont, pour éliminer à la source les risques ergonomiques.

Comment Via Prévention peut vous épauler ?

Puisque pour beaucoup d'employeurs, les risques ergonomiques sont considérés comme étant des situations complexes à identifier et à éliminer, Via Prévention a mis sur pied une équipe d'ergonomes, qui ont développé de nouveaux outils permettant de vous accompagner dans la prise en charge des risques ergonomiques. Les étapes d'identification, d'élimination et de correction des risques ergonomiques seront facilitées par l'information que nous vous proposons.

En complément, deux nouvelles formations ont été développées, la première vise à former les conducteurs sur l'ajustement du poste de conduite et la deuxième, coach-ergo, permet au milieu scolaire d'augmenter son autonomie en formant des formateurs capables de gérer les enjeux les plus courants aux postes informatiques. Je vous invite à vous rendre sur viaprevention.com.



Préparer l'imprévisible: l'expérience d'Autobus Séguin

Le 20 novembre 2025, un tragique accident à Laval a coûté la vie à une adolescente heurtée par un autobus scolaire. La conductrice, sous le choc, et toute la communauté ont été profondément touchées.

Dans cette entrevue, Yanick Séguin, d'Autobus Séguin, revient sur la gestion de crise mise en place lors de cet événement. L'objectif est d'introduire le sujet et de partager leur expérience, ainsi que les bonnes pratiques qui seront approfondies lors du Rendez-vous d'affaires du 27 mars prochain.

FTA: Sans revenir sur les faits, comment avez-vous été informé de la situation et quelles ont été vos premières actions à titre de transporteur ?

Y.S.: Nous avons été contactés directement par la conductrice, en état de panique. Des membres de la direction se sont rendus sur place pour la soutenir, mais la scène était sécurisée par les policiers et nous n'avions pas accès. Nous savions qu'elle était prise en charge par les services d'urgence et avons fourni nos coordonnées pour le suivi. À partir de ce moment, nous avons compris que notre rôle sur les lieux était limité et que la suite se jouerait surtout au bureau : le soutien aux employés et la gestion organisationnelle et communicationnelle.

FTA: Aviez-vous un plan de gestion de crise en place? Comment celui-ci vous a-t-il aidé à structurer vos décisions dans les premières heures ?

Y.S.: Nous avons déjà amorcé l'élaboration d'un plan de crise, conscients que personne n'est à l'abri d'un tel événement. Ce plan nous a été extrêmement utile.

Il précisait les personnes ressources, les numéros importants, les modes de communication et les partenaires à mobiliser. Dès notre retour au bureau, nous avons mandaté notre firme de communication spécialisée et nos avocats, ce qui nous a permis d'agir de manière structurée et réfléchie, malgré l'émotion.

FTA: Quels ont été vos principaux défis en matière de communication, tant à l'interne qu'à l'externe ?

Y.S.: À l'interne, le principal défi était de joindre rapidement tous nos employés, de les rassurer et de transmettre des informations fiables, sans créer d'anxiété. L'accident survenu en fin de journée signifiait que beaucoup étaient déjà partis. Il était donc essentiel que notre message leur parvienne avant la diffusion médiatique. Nous avons également informé le centre de services scolaire afin qu'il soit au courant de la situation. À l'externe, nous devions composer avec très peu d'informations confirmées et une enquête en cours. L'objectif était d'éviter la spéculation, de protéger à la fois notre conductrice et l'entreprise. Pour les médias et les réseaux sociaux, tout peut évoluer très vite : nous avons donc mis en place une stratégie avec notre firme de communication et nos avocats, afin de déterminer ce qu'il fallait dire ou ne pas dire, et l'agence était mandatée pour filtrer et réguler les messages publiés. Nous avons également une to-do list précise pour ne rien oublier,



« Ce plan nous a été extrêmement utile »

car sous la pression et l'émotion, il est facile d'omettre des détails importants. Il est important de prendre du recul, de réfléchir et de garder la tête froide, même dans les moments les plus intenses.

FTA : Quels principes ont guidé vos messages durant cette période délicate ?

Y.S. : Nos communications ont été guidées par trois principes: le respect, la prudence et le soutien. Notre priorité était le bien-être de nos employés. Nous voulions leur rappeler qu'ils n'étaient pas seuls, que nous étions présents pour eux et que des ressources d'aide étaient disponibles. L'objectif était aussi de rappeler que le transport scolaire comporte des risques, mais nos chauffeurs sont des professionnels bien formés. Lorsqu'un événement survient, l'important est de savoir comment l'entreprise réagit et soutient ses équipes.

FTA : Comment avez-vous soutenu la conductrice impliquée ainsi que vos équipes, qui ont aussi été profondément touchées par la situation ?

Y.S. : La conductrice a été rencontrée dès son retour de l'hôpital, le soir même. Nous avons pris le temps de discuter, puis l'avons mise en contact avec des ressources professionnelles pour un suivi psychosocial continu. Pour l'ensemble des équipes, nous avons communiqué par courriel dès le soir même et de nouveau le lendemain. Le CLSC a déployé des intervenants dans nos bureaux pour offrir un soutien individuel ou de groupe, et une ligne d'aide dédiée était disponible. La mobilisation et la solidarité des équipes ont été remarquables.

FTA : Comment s'est déroulée la collaboration avec les autorités et les autres parties prenantes ?

Y.S. : Nous avons travaillé étroitement avec le Service de police de Laval, les ambulanciers, le contrôle routier, Transports Canada et notre centre de services scolaire. Nous avons fourni rapidement toutes les données: télémétrie, rondes d'inspection, heures de conduite, dossiers du véhicule. Cette transparence

a facilité les échanges et démontré notre rigueur, et toutes les parties ont fait preuve d'une réelle volonté de collaboration.

FTA : Avez-vous mis en place des ajustements concrets en matière de procédures, de formation ou de prévention ?

Y.S. : Notre plan de gestion de crise s'est avéré solide, mais cette expérience a renforcé notre volonté d'amélioration continue. Nous avons investi dans des caméras frontales pour protéger nos conducteurs et amorcé des discussions sur des formations ciblées, notamment sur les angles morts. Un comité regroupant la ville, le centre de services scolaire, les policiers et des transporteurs élabore présentement ces initiatives.

FTA : En quoi cette expérience a-t-elle modifié votre vision du rôle et des responsabilités d'un transporteur ?

Y.S. : Elle nous a rappelé que le rôle d'un transporteur va au-delà de l'opérationnel. Nous sommes responsables de la sécurité, mais aussi du soutien humain et émotionnel de nos équipes. Il faut être prêt à gérer l'imprévisible, à prendre des décisions difficiles sous pression et à accompagner pleinement les employés, les familles et la communauté.

FTA : Quel message souhaitez-vous transmettre aujourd'hui à tous les transporteurs ?

Y.S. : Personne n'est à l'abri d'un événement tragique. Ce que nous avons vécu a été un véritable tsunami, et nous ne le souhaitons à personne. Il est donc essentiel d'être préparé, d'avoir un plan de gestion de crise clair, écrit et connu des employés. Entourez-vous de bons partenaires, prenez soin de vos équipes et ne remettez pas à plus tard la réflexion sur vos procédures. Enfin, n'oublions jamais que derrière chaque uniforme, il y a des humains. La solidarité, l'écoute et le soutien font toute la différence lorsque l'impensable survient.

AGENDA 2026

27 mars

Rendez-vous d'affaires et
Soirée-bénéfice

Hôtel Le Bonne Entente et
Distillerie Arsenal & Co.

• Québec

25 juin

Tournoi de golf annuel

Club de Golf Château Cartier

• Gatineau

26 et 27 juin

Congrès annuel

Hôtel Hilton Lac-Leamy

• Gatineau

19, 20 et 21 octobre

Bienvenue Québec

Hôtel Hilton Lac-Leamy

• Gatineau

13 et 14 novembre

Conseil provincial

Hôtel DoubleTree by Hilton

• Québec



Le Transporteur est une publication de la Fédération des transporteurs par autobus. Elle est tirée à 960 exemplaires et distribuée gratuitement trois fois par année.

Les opinions émises par les collaborateurs n'engagent qu'eux-mêmes. Les commanditaires et les annonceurs conservent l'entière responsabilité du contenu de leur annonce.

Le contenu du magazine ne peut être reproduit sans mention de la source.

Fédération des transporteurs par autobus

5700 boul. des Galeries, bureau 250

Québec (Québec) G2K 0H5

Téléphone: 418 476-8181

Sans frais: 1 844 476-8181

courrier@federationautobus.com

Rédaction

Pierre Tremblay

Luc Lafrance

M^e Christine Deslauriers

M^e Tatiana M. Chaves B.

Karine Parent

Aurélie Maynard

Collaborateurs

M^e Jean-Sébastien Tremblay-Mimeault,

M^e Robert E. Boyd

M^e Marianne Vignola

Sabina Samperi

Publicité

Aurélie Maynard

Conception graphique

Marie-Claude Bélanger

Crédit photo

Normand Huberdeau

- Groupe NH Photographes

Depositphotos

Impression

Solisco numérix




Téléphone: 418 842-0850

Propulsé vers l'avenir

Découvrez le pouvoir de l'électrique avec Girardin Blue Bird.






Blue Bird Vision EV
194 kW

-  Autonomie de 240 km
-  Jusqu'à 77 passagers
-  325 ch



Micro Bird G5e
140 et 175 kW

-  Autonomie de 300 km
-  Jusqu'à 27 passagers
-  335 ch





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

Fière de faire un bout de chemin avec la
Fédération des transporteurs par autobus.