

LE *TRANSPORTEUR*

Magazine de la Fédération des transporteurs par autobus

Volume 1 , numéro 2



QUELS SONT NOS ENJEUX POSTPANDÉMIE?

Transport
scolaire

Transport
interurbain

Tourisme
de croisière

Main-
d'œuvre

COMPRENDRE LES
PROGRAMMES D'IMMIGRATION

LE TRANSPORT NOLISÉ TOURISTIQUE
- **MAILLON IMPORTANT**



Tous les avantages du légendaire C2, mais sans les émissions



Raisons
pour lesquelles
le Saf-T-Liner®
C2 Jouley™
est en tête d'affiche :



- Le C2 Jouley™ est muni de la technologie  PROTERRA, soit la plus performante et la plus avancée en matière d'électrification des transports.
- Une garantie de 10 ans incluant les batteries.
- Une autonomie de base allant jusqu'à 225 km après recharge de 2 à 3 heures sur la borne.

Lors de l'acquisition de votre Jouley muni de la technologie PROTERRA, vous avez accès à un chargeur externe intelligent qui permet de prendre en charge jusqu'à 4 bornes sur le même chargeur.

C'est ce chargeur qui contrôle les besoins de recharge et diminue votre consommation d'énergie comparativement à ce que la concurrence vous propose.



LE CARBURANT EN MOINS

- Zéro émission réduisant ainsi l'exposition aux émissions nocives.

ET ENCORE PLUS D'ÉCONOMIES DE MAINTENANCE

L'autobus Saf-T-Liner® C2 Jouley™,
le meilleur véhicule de transport
électrique de l'avenir !



Sortie 175, Autoroute 20
2275, Canadien
Drummondville (Québec) J2C 7V9
Tél. : (819) 474-2700
Sans frais : 1 800 567-0971
info@autobusthomas.com



5	17
Mot du président du conseil d'administration	Constat amiable d'accident automobile
7	18
Mot du président-directeur général	Comprendre les programmes d'immigration temporaire: le premier pas vers une stratégie de recrutement réussie
9	20
Gain de cause pour les transporteurs scolaires du Québec!	Capsules législatives: quoi surveiller?
13	24
Le transport nolisé touristique – Maillon important dans l'écosystème touristique québécois	Bienvenue Québec en mode virtuel Une 2 ^e édition qui a répondu aux attentes
15	25
Les produits chimiques domestiques: conseils d'utilisation	Fondation des transporteurs par autobus



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

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

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

Fédération des transporteurs par autobus

5700 boul. des Galeries, bureau 250
Québec (Québec) G2K 0H5
Téléphone: 418 476-8181
Sans frais: 1 844 476-8181
Télécopieur: 418 476-8177
courrier@federationautobus.com

Rédaction

Martin Bureau

Publicité

Geneviève Savard

Collaborateurs

Me Joël Beaudoin
Denis Gervais
Guy Godin

Conception graphique

Marie-Claude Bélanger

Impression

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



Autobus Leeds Transit

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



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

- Batteries disponibles au choix de 105, 210, et 315 kWh.
- Distances estimées de 110, 215, et 320 kilomètres.
- Capacité de recharge en AC et DC.
- Freinage régénératif à 3 niveaux.
- Freins pneumatiques à disques Bendix.
- Capacité V2G ou la technologie le permet.
- Un réseau de concessionnaire pour vous supporter
- Options pour le chauffage.



La rétention du personnel est étroitement
liée à l'ergonomie du poste de conduite et
au confort de votre chauffeur.

Pour plus d'information,
contactez vos représentants :

Scott Kessler: 514-972-3600

Jean-François Audet: 418-572-4283

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

leedstransit.com





STÉPHANE LEFEBVRE

Normalement, en automne, nous avons droit à du temps morne et pluvieux. Notre industrie a toutefois eu droit à des éclaircies qui nous ont fait le plus grand bien tout comme le retour de nos activités en présentiel. Notre dernier *Rendez-vous annuel des membres* en est un bon exemple, car nous avons accueilli plus de 265 personnes. Comme quoi je n'étais pas le seul à avoir hâte de revoir nos collègues transporteurs et fournisseurs.

Notre dernière activité virtuelle a été notre assemblée générale annuelle et j'espère honnêtement que c'était la dernière. Le conseil d'administration a présenté le rapport d'activités de la dernière année comprenant les comptes rendus de tous nos secteurs. Lors de l'assemblée, nous avons dévoilé le résultat de l'élection au poste d'administrateur pour le secteur transport spécialisé. Nous sommes heureux d'accueillir au sein du conseil monsieur Michel Tremblay d'Interbus au Saguenay-Lac-Saint-Jean.

L'automne, c'est aussi la rentrée scolaire. Ce que j'ai pu entendre de la part des membres, c'est qu'elle s'est bien déroulée pour la majorité des transporteurs. On pallie du mieux qu'on peut au manque de conducteurs mais, somme toute, les services se donnent sans trop d'anicroches. On doit remercier les centres de services scolaires qui sont indulgents vis-à-vis cette pénurie de main-d'œuvre qui nous touche. Selon un sondage mené par la Fédération, 80 % d'entre eux ont mis de côté les pénalités données normalement en cas de bris de service. On apprécie grandement leur compréhension pour une situation qui est malheureusement hors de notre contrôle.

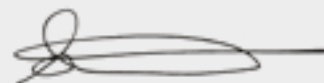
Les canaux de communication sont toujours bien ouverts avec le ministère de l'Éducation et la Fédération des centres de services scolaires en ce qui a trait au renouvellement des contrats, aux règles budgétaires et à la révision du contrat type.

Une éclaircie s'est pointée en transport nolisé. Effectivement, les transporteurs ont recommencé à remettre des autocars sur les routes grâce notamment à la reprise des activités sportives scolaires. Pour les voyages touristiques, une lueur permet d'entrevoir un retour à la normale pour la nouvelle année qui approche. C'est dans cette perspective que la Fédération et ses membres transporteurs nolisés ►

ont appuyé les démarches de nos homologues fédéraux, Motor Coach Canada, afin que notre industrie soit reconnue parmi les entreprises les plus durement touchées pour ainsi bénéficier du prolongement des programmes du gouvernement fédéral dont le Programme de relance pour le tourisme et l'accueil. Cette aide nous permettrait d'avoir un allègement jusqu'au printemps et assurer une reprise plus solide de nos opérations.

Le seul nuage au tableau est relié à la capacité à bord des autocars nolisés qui, à ce jour, ralentit considérablement la reprise de nos activités. La Fédération a fourni un argumentaire étoffé à la Santé publique afin que les transporteurs puissent remplir les autocars avec des personnes convenablement vaccinées, tout comme les autres modes de transport tels que l'aviation et le ferroviaire.

La reprise sera lente certes. Cela dit, il y a d'autres signes encourageants comme la réouverture des frontières terrestres avec les États-Unis depuis le 8 novembre dernier. C'est dans cet optique que la Fédération a sondé les transporteurs nolisés afin de connaître l'état de la situation actuelle et à venir concernant la flotte d'autocars disponibles et le besoin en main-d'œuvre. La relance dépendra de ces deux facteurs très importants afin de répondre à la demande qui, j'ose espérer, sera au rendez-vous. Je suis persuadé que le meilleur est à venir et que nos efforts seront récompensés. ■





LUC LAFRANCE

Les enjeux de l'industrie pour 2021-2022

En septembre dernier, le conseil d'administration de la Fédération a tenu sa réunion de planification annuelle. Ce fut l'occasion de faire le tour de l'ensemble des dossiers et enjeux de notre industrie, entre autres le transport scolaire, l'interurbain, le nolisé touristique, la main-d'œuvre et bien entendu les impacts de la pandémie sur notre secteur d'activités.

En transport scolaire, deux enjeux majeurs ont été mis de l'avant soit l'électrification des autobus scolaires et le renouvellement des contrats de transport scolaire jumelés aux règles budgétaires pour le printemps prochain.

En ce qui concerne l'électrification, la Fédération continue de travailler, afin que le programme mis en place soit bonifié et pour développer différents outils afin de supporter les transporteurs scolaires dans leur transition vers l'électrification. Cela a été le cas lors du *Rendez-vous annuel des membres* le 19 novembre dernier, où ce thème a été abondamment traité notamment via un panel d'experts qui ont répondu aux questions des membres concernant principalement les infrastructures.

Pour les règles budgétaires et le renouvellement des contrats, les discussions sont déjà entreprises et les principaux sujets abordés sont évidemment l'électrification, les problèmes de main-d'œuvre, l'indexation et la bonification des contrats afin de faire face à l'augmentation des coûts d'opération. En parallèle de ces discussions, la Fédération a débuté des travaux avec la Fédération des centres de services scolaires (FCSSQ) pour revoir le contrat type.

En transport interurbain, les entreprises font face à plusieurs enjeux, dont le nombre de passagers à bord des autobus. Au moment d'écrire ces lignes, la Santé publique limite toujours le nombre de passagers à 50 % de la capacité. Le réseau n'a donc pas encore redémarré l'ensemble des services sur toutes les lignes. ►

Il est à noter que le programme d'urgence du gouvernement se termine au 31 mars 2022 et qu'à cette date l'ensemble du réseau devra être à nouveau opérationnel. Les mesures d'aide prévues au programme d'aide au développement du transport collectif (PADTC) n'ont toujours pas été abordées. La FTA poursuit ses échanges avec le ministère des Transports concernant la reprise complète des activités du transport interurbain et l'amélioration de la desserte régionale.

En ce qui concerne les problèmes de main-d'œuvre, notre industrie ne fait pas exception. Nous vivons une pénurie sans précédent. La FTA multiplie les interventions tant auprès des instances gouvernementales qu'auprès de partenaires comme le Conseil du patronat, la Fédération des centres de services scolaires, Camo-route et Montréal et Québec international pour le volet main-d'œuvre immigrante.

Nous espérons que ces démarches pourront aider les transporteurs à faire face à cette pénurie.

Voilà en partie un résumé des enjeux qui nous attendent au cours des prochains mois. Soyez assurés que le conseil d'administration et l'équipe de la permanence mettent tout en œuvre pour défendre les intérêts de l'industrie du transport par autobus. ■





Gain de cause pour **les transporteurs scolaires du Québec!**

Me TATIANA M. CHAVES B., avocate, Fédération des transporteurs par autobus

Dans un jugement rendu le 30 août dernier¹, le plus haut tribunal de la province s'est prononcé sur l'interprétation de certains articles du *Règlement sur le transport des élèves*² (ci-après le « Règlement »). Cette décision s'inscrit dans le cadre d'un litige opposant la Fédération des transporteurs par autobus (FTA) et Autobus Laterrière inc. (AL) à la Société de transport du Saguenay (STS) et à la Commission scolaire Central Québec (CSCQ).

Cette décision peut avoir un impact majeur sur plusieurs transporteurs scolaires à travers la province, à l'effet que la Cour a enfin interprété la notion de transport de l'article 13 du Règlement précité comme étant du transport intégré au service régulier des sociétés de transport en commun et non du transport exclusif.

En effet, rappelons que le présent litige a pris sa source dans la décision de la CSCQ d'octroyer un contrat de transport exclusif d'élèves à la STS.

Cela dit, de quelle manière la Cour d'appel est-elle arrivée à trancher la question ?

Rappel des faits principaux

- Le 24 mai 2017, la STS a adopté des résolutions lui permettant de conclure, à titre de projet pilote, un contrat de transport exclusif d'élèves avec la CSCQ et autorisant son directeur général à lancer un appel d'offres pour l'acquisition de cinq autobus et minibus d'écoliers usagés.

- Le 14 juin 2017, la CSCQ a adopté une résolution accordant à la STS un contrat de transport exclusif d'élèves pour les années 2017 à 2022.
- Dès le départ la FTA a dénoncé vigoureusement cette façon de faire, la considérant de concurrence déloyale.
- Vers le 24 octobre 2017, la FTA et AL ont décidé de contester cette situation devant la Cour supérieure du Québec et ont demandé l'annulation des résolutions pertinentes adoptées par la CSCQ, le tout, par un pourvoi en contrôle judiciaire.
- Le 10 mars 2020, la Cour supérieure a tranché en faveur de la STS en rejetant le pourvoi déposé. Cela a eu comme effet de donner le droit à la STS d'effectuer du transport exclusif d'élèves avec des autobus scolaires jaunes et ainsi pouvoir recevoir des offres de contrat de transport en priorité de la part des centres de services scolaires³.
- Le 15 mai 2020, la FTA et AL ont obtenu le droit de porter la décision de la Cour supérieure en appel⁴, d'où le présent jugement.

Question en litige

La question au cœur du litige concernait l'interprétation de l'article 13 du Règlement qui se lit comme suit :

SECTION III

OCTROI DES CONTRATS

§ 1. — *Négociations avant soumissions publiques* ►

¹ 2021 QCCA 1303 (CanLII) | Fédération des transporteurs par autobus c. Société de transport du Saguenay | CanLII

² Règlement sur le transport des élèves, ch. I-12.3, r.12

³ 2020 QCCS 828 (CanLII) | Fédération des transporteurs par autobus c. Commission scolaire Central Québec | CanLII

⁴ 2020 QCCA 670 (CanLII) | Fédération des transporteurs par autobus c. Commission scolaire Central Québec | CanLII



13. *Le centre de services dont le territoire recoupe celui d'un organisme public de transport en commun ou l'établissement d'enseignement situé sur le territoire d'un tel organisme doit lui offrir, au moins 10 jours avant de procéder à des négociations de gré à gré ou avant de procéder par soumissions publiques, la possibilité d'assurer le service de transport qui est requis pour les élèves résidant sur le territoire de cet organisme public de transport en commun.*

D. 647-91, a. 13; D. 286-97, a. 2; D. 306-2008, a. 3; L.Q. 2016, c. 8, a. 123.

(Nos soulignements)

Arguments principaux des parties⁵

Notamment, la FTA et AL ont plaidé que⁶:

- Les sociétés de transport en commun ne peuvent effectuer du transport exclusif d'élèves pour l'entrée et la sortie des classes.
- L'article 13 du Règlement ne vise que le transport intégré au service régulier de transport de ces sociétés.
- Les sociétés de transport en commun ne font habituellement pas de transport d'élèves au moyen d'autobus d'écoliers, communément appelés autobus jaunes.
- Si l'interprétation contraire est retenue, le Règlement aurait pour effet de favoriser indûment les sociétés de transport en commun au détriment des transporteurs privés, le tout, sans égard au contexte et à l'objet de la loi.

Notamment, la STS et la CSCQ ont soulevé les arguments suivants⁷:

- À la lecture du libellé du Règlement, il appert que le législateur ne pose aucune limite quant à la priorité pouvant être accordée à une société de transport d'assurer le service pour les élèves résidant sur son territoire.
- La CSCQ a agi en conformité avec ses pouvoirs.
- Le recours en Cour supérieure a été institué dans un délai déraisonnable.
- Le recours institué par la FTA et AL est abusif.

Analyse de la Cour d'appel et décision

Afin de trancher la question, la Cour a rigoureusement analysé l'historique législatif du Règlement en question, les extraits des débats parlementaires y afférents ainsi que la législation connexe pertinente. La Cour a pris le temps d'examiner l'organisation du transport scolaire au Québec en remontant même jusqu'en 1972⁸. Cet exercice a ainsi permis à la Cour de déterminer l'objet du Règlement afin de lui donner l'interprétation la plus fidèle possible.

De ce fait, la Cour a conclu que les modifications appliquées au cours du temps à la législation en cause mettent en lumière l'intention du législateur de limiter au transport intégré la priorité accordée aux organismes publics de transport⁹. Dans les mots de la Cour:

*[99] En somme, après analyse du texte de l'article 13 du Règlement sur le transport des élèves, de son contexte global, de l'historique législatif et de l'économie des règles qui encadrent l'organisation du transport scolaire, j'en viens à la conclusion que le transport des élèves découlant d'un contrat visé à cette disposition **doit être intégré au service régulier de transport de l'organisme public de transport en commun.** La Commission devait donc offrir en priorité à la Société la possibilité d'intégrer les élèves résidant sur son territoire à son service régulier de transport en commun, **mais elle ne pouvait négocier avec elle des contrats pour du transport exclusif d'élèves, comme s'il s'était agi d'un transporteur avec qui elle était liée par contrat l'année scolaire précédente.***

⁵ Énoncé sommaire des arguments couvrant la première instance et l'instance d'appel.

⁶ Préc. Note 1, par. 15, 26 et 47;

⁷ Préc. Note 1, par. 25, 32 et 48; Préc. Note 3, par. 4, 5, 127 et 129.

⁸ Préc. Note 1, par. 56 à 62;

⁹ Préc. Note 1, par. 76 et suivants.

Ainsi, la Cour a accueilli l'appel, infirmé le jugement de la Cour supérieure et a annulé les résolutions pertinentes de la CSCQ¹⁰. Toutefois, considérant l'année scolaire 2021-2022 qui débutait de manière imminente et l'impossibilité de procéder par des soumissions publiques en temps utile, la Cour a décidé de suspendre l'exécution de la déclaration de nullité de certaines de ces résolutions et donc du contrat qui en découle avec la STS, et ce, jusqu'au 30 juin 2022. Autrement, le transport des étudiants aurait été gravement compromis, suivant l'analyse de la Cour.

Malgré le maintien de ce contrat jusqu'à la fin de l'année en cours, il s'agit d'une décision importante qui établit les limites des pouvoirs des centres de services scolaires et qui servira de précédent en la matière. Certes, en date de la rédaction des présentes, les délais pour obtenir une permission d'appel auprès de la Cour suprême du Canada continuent à courir. Le dépôt d'une telle demande est donc surveillé.

En bref, force est de constater que la jurisprudence en matière de contrats de transport scolaire s'est enrichie et non seulement par cette décision de la Cour d'appel. En effet, la Cour supérieure a récemment rendu deux jugements favorables aux transporteurs dans des dossiers opposant des sociétés de transport à des commissions scolaires, le tout, en lien avec le pouvoir d'adjudication contractuelle de ces dernières¹¹. À noter, l'une de ces décisions fait l'objet d'une déclaration d'appel.

Comme à l'habitude, votre Fédération surveille le tout de près et demeure disponible pour toute question en lien avec ces récents jugements ! ■

¹⁰ La Cour a également déterminé que le délai pour le dépôt du pourvoi en Cour supérieure n'était pas déraisonnable. Quant à l'argument soulevé en lien avec l'abus de droit, il n'a pas été retenu par le juge de la Cour supérieure et n'a pas fait l'objet d'une contestation en appel.

¹¹ 2021 QCCS 3790 (CanLII) | Société de transport du Saguenay c. Centre de services scolaire de la Jonquière | CanLII et 2021 QCCS 3789 (CanLII) | Société de transport du Saguenay c. Centre de services scolaire des Rives-du-Saguenay | CanLII: L'article 13 du Règlement sur le transport des élèves n'impose pas à un centre de services scolaire l'obligation de conclure un contrat avec une société de transport en commun, mais l'oblige plutôt à offrir à cette dernière la possibilité d'assurer le transport des élèves.



STRATÉGIES
EN ASSURANCE

Nous sommes fiers d'offrir, aux membres de la **Fédération des transporteurs par autobus**, notre programme d'assurance automobile conçu et adapté à leurs besoins tant en matière de responsabilité civile que pour les dommages aux véhicules.

Ce programme s'adresse aux entreprises de transport scolaire, nolisé, spécialisé, urbain, interurbain ou touristique.

Votre entreprise peut également bénéficier de nos conseils pour l'ensemble de vos besoins en assurance.

Exécuter les mandats que vous nous confiez avec diligence, professionnalisme et intégrité, voilà notre engagement !



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

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

EGR.CA

LION ÉLECTRIQUE

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



Lion*Il*Beat

Système de télémétrie,
pensé et conçu
pour l'électrique



LionSubventions

Service clé-en-main
d'assistance au processus
de subventions



Bright Squad

Équipe locale
dévouée au service



LionÉnergie

Gestion complète
de l'implantation des
infrastructures de recharge



LionAssistance

Support technique



LionAcadémie

Formations complètes
pour mécaniciens, chauffeurs
et gestionnaires de flottes



Subventions à l'achat de **150 000 \$ par véhicule**
disponibles pour une **durée limitée**,
numérisez le code [QR] pour en profiter!



Sécurisez vos autobus scolaires **100% électriques** Lion dès maintenant!

<https://thelionelectric.com/fr> 450 432-5466 | 1 855 546-6706



Le transport nolisé touristique

Maillon important dans l'écosystème touristique québécois

MARTIN BUREAU, Directeur général adjoint et directeur des communications, Fédération des transporteurs par autobus

Le transport nolisé touristique est un secteur à la fois connu et méconnu. Connu, car qui n'a jamais remarqué les autocars qui sillonnent les routes du Québec ayant à leur bord des voyageurs d'ici ou d'ailleurs avides de découvrir et vivre des expériences uniques. Toutefois, le rôle que jouent les entreprises de transport nolisé en autocar dans l'écosystème touristique est parfois méconnu.



Comme tous les acteurs de l'industrie touristique, la pandémie aura fragilisé le voyage de groupe organisé et son mode de transport; l'autocar. La reprise sera très lente pour ce secteur et demandera des investissements majeurs notamment pour remettre les véhicules aux normes de la sécurité routière.

C'est dans ce contexte de crise mondiale que la Fédération a commandé une étude à la firme Raymond Chabot Grant Thornton afin de quantifier les impacts économiques engendrés par les services d'autobus nolisés au Québec. L'étude a permis d'établir un portrait des services d'autobus nolisés

au Québec, de documenter les impacts structurants qualitatifs qui découlent de ces activités et de calculer les retombées économiques générées par celles-ci.

Le poids économique de l'industrie du transport nolisé au Québec n'est certes pas négligeable. On dénombre 42 entreprises membres de la Fédération avec une flotte de 530 autocars. Selon les données du sondage, les transporteurs ont fait affaire en moyenne avec 181 fournisseurs et 405 clients différents en 2019. L'activité économique des transporteurs nolisés génère les retombées économiques totales suivantes:

- 1112 emplois créés ou soutenus (équivalents temps complet), dont 824 emplois directs;
- Valeur ajoutée au PIB de 81,7 M\$, dont 55,7 M\$ en effets directs;
- Contributions fiscales de 8,4 M\$ au gouvernement du Québec et de 3,8 M\$ à celui du Canada;
- Contributions parafiscales de 9,6 M\$ au gouvernement du Québec et de 1,5 M\$ à celui du Canada.

L'économie du Québec est soutenue par les dépenses d'exploitation des transporteurs en services d'autobus nolisés. La grande majorité des retombées économiques et fiscales proviennent de ces dépenses, ainsi que de la valeur ajoutée du secteur, principalement sous forme de dépenses salariales. Les retombées restantes sont attribuées à la valeur ajoutée générée chez les fournisseurs immédiats et subséquents des transporteurs.

Rôle du transport nolisé dans l'écosystème touristique

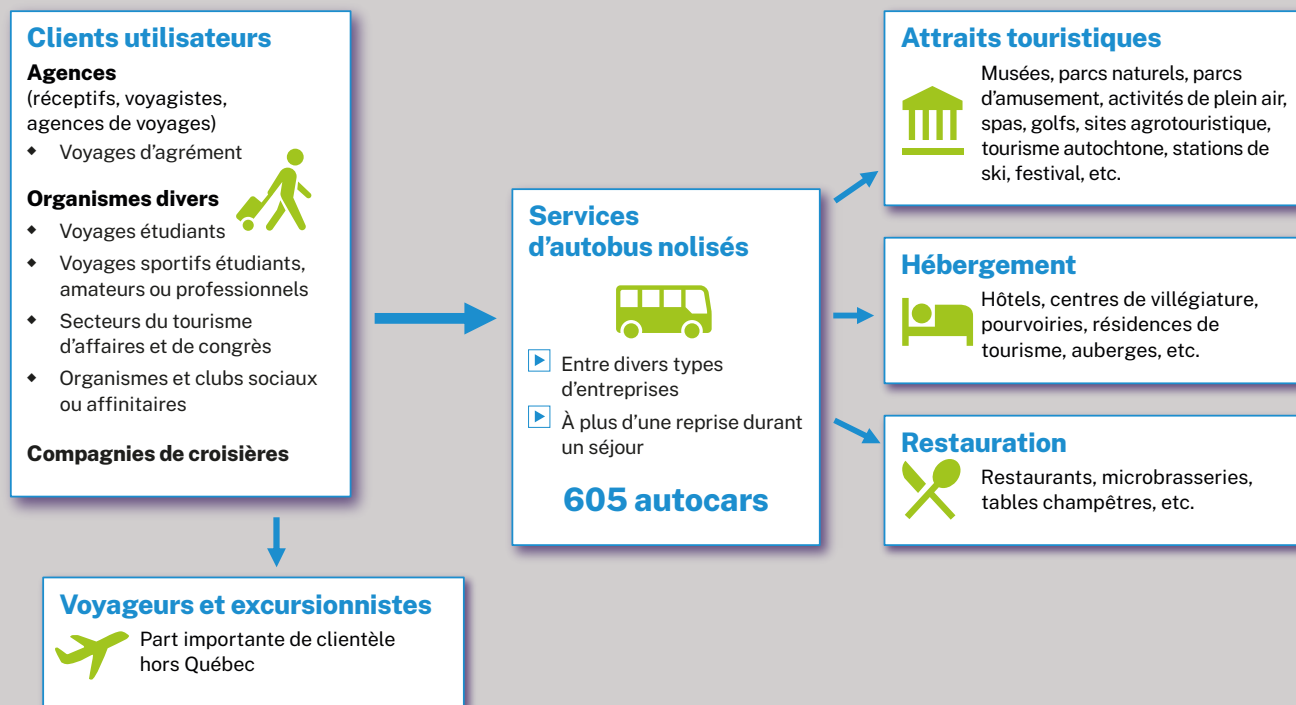
Le transport par autocar nolisé joue un rôle essentiel dans le réseau de distribution quant à la mobilité des touristes entre les divers prestataires de produits ►

et services touristiques visités. Les groupes sont préalablement formés, principalement organisés par des grossistes, des voyagistes et des agences de voyages réceptives qui réservent, directement ou indirectement, les services d'autocars nolisés. Le réseau de distribution est au cœur des séjours de 838 000 touristes et excursionnistes provenant de partout à travers la planète. La majorité de leurs séjours, soit 42 %, comptent de 3 à 5 nuitées. Les séjours de 2 nuitées et moins représentent 28 %, ceux de 6 à 9 nuitées, 21 %, et 7 % des séjours comptent 10 nuitées et plus. Il génère des retombées dans environ 1 500 à 2 000 attraits et hébergements à travers le Québec.

L'étude démontre qu'environ le tiers des nolisements sont effectués en direct par divers organismes comme des établissements d'enseignement, des clubs sportifs, des groupes affinitaires ou des groupes d'ânés.

Le transport en autocar est également essentiel pour les escales et les compagnies de croisières. Ils transportent les milliers de voyageurs lorsqu'ils descendent des navires pour visiter les nombreux attraits touristiques en périphérie des ports d'escales.

Le modèle de la chaîne de distribution :



Pour ce type de voyages organisés, les agences, les voyagistes et les réceptifs doivent réserver les services d'autocars nolisés longtemps à l'avance, soit environ un an et demi avant le séjour. La forte proportion de voyageurs hors Québec liée au transport nolisé représente 50 % des recettes touristiques. Leurs activités sont soumises à une forte saisonnalité, car la grande majorité des séjours sont réalisés en été et en automne.

La pandémie aura mis à mal cette industrie essentielle aux déplacements des voyageurs venus visiter notre belle province. La survie des entreprises de transport nolisé est primordiale pour la relance des voyages de groupe. On souhaite un retour en grand nombre des voyageurs pour l'année 2022. ■



Les produits chimiques domestiques : **conseils d'utilisation**

GUY GODIN, Conseiller en prévention, Via Prévention

Les mesures de sécurité et de prévention à prendre avec les produits chimiques d'usage domestique peuvent être regroupées selon l'achat des produits, leur utilisation, leur entreposage et leur élimination. Si vous choisissez de continuer à utiliser ces produits, vous devez tenir compte de ces conseils afin de supprimer ou de mieux contrôler les dangers qu'ils représentent.

L'achat

Déjà au super marché ou à la quincaillerie, vos décisions d'achats de produits chimiques domestiques ont un impact certain sur votre sécurité et celle des membres de votre famille. Lorsque vous achetez un tel produit, prenez le temps de rechercher les symboles de danger sur le contenant et de lire l'étiquette derrière le contenant afin de connaître les ingrédients et les instructions spéciales de manutention et d'utilisation. Si un produit contient un ingrédient auquel vous êtes allergique, ne l'achetez pas !

Il est important de savoir distinguer les images indicatives, les symboles et les messages explicites d'avertissement. Voici la liste des indications les plus fréquentes :



Le symbole « Explosif » :

Le contenant risque d'exploser s'il est chauffé ou perforé. Les morceaux de métal ou de plastique du contenant projetés peuvent causer des blessures graves, surtout aux yeux.



Le symbole « Corrosif » :

Le produit peut brûler la peau ou les yeux. S'il est avalé, il causera des blessures à la gorge et à l'estomac.



Le symbole « Poison » :

Si le produit est ingéré, léché ou respiré, il peut causer des blessures ou la mort.



Le symbole « Inflammable » :

Le produit ou ses vapeurs s'enflammeront facilement s'ils sont près d'une source de chaleur, de flammes ou d'étincelles. Un chiffon imbibé du produit peut s'enflammer spontanément.

L'octogone :

implique que le contenu est dangereux.

Le triangle :

indique que le contenant est dangereux.

- Le message « **ATTENTION** » : le risque de blessure est fort, selon le degré d'exposition.
- Le message « **DANGER** » : la substance peut causer des blessures permanentes ou la mort.
- Le message « **DANGER EXTRÊME** » : le risque de blessures graves et de mort sont grands, même en cas d'un très petit contact.

Vous pouvez toujours communiquer avec le fabricant ou le détaillant si vous désirez en apprendre davantage sur les ingrédients du produit. Choisissez toujours le produit qui représente le moins de risque à votre santé et votre sécurité. Il existe, par exemple, des peintures, des vernis ou des colles à faible taux d'émissions de solvants dans l'air. ►

L'utilisation

L'étiquette au dos du contenant décrit les instructions nécessaires à l'utilisation sécuritaire du produit, aux conditions d'entreposage et aux directives de premiers soins. Assurez-vous de respecter ces consignes. Parmi celles-ci, soulignons :

- Ne mélangez jamais des produits chimiques ensemble. Certains mélanges peuvent produire des vapeurs nocives pour votre santé alors que d'autres mélanges peuvent produire des incendies.

Par exemple, mélanger du DRANO (contient de l'hydroxyde de sodium, un produit basique) avec du PLOMBEX (contient de l'acide sulfurique), qui sont tous les deux des produits pour déboucher les tuyaux, provoquera des vapeurs toxiques. Du chlore à piscine (un comburant) en présence d'essence (un liquide inflammable) est une importante source d'incendie si mélangé ou entreposé ensemble. Ou encore, certains savons à vaisselle mélangés avec de l'eau de javel produiront des vapeurs irritantes et nocives pour les yeux et les voies respiratoires.

- Ventilez la pièce en ouvrant les fenêtres ou les portes.
- Portez les équipements de protection, lorsque requis par le fabricant, comme des lunettes et des gants de caoutchouc.
- Jetez toute matière imbibée d'un produit inflammable ou combustible (chiffon, papier essuie-tout, etc.) dans un contenant à l'épreuve du feu.
- Évitez de percer ou de découper le contenant, même s'il est vide.
- Lavez vos mains avec de l'eau savonneuse après avoir utilisé le produit.

Souvenez-vous que l'indication « protège-enfants » ne veut pas dire à l'épreuve des enfants. Assurez-vous que le mécanisme est fonctionnel et que les contenants sont bien fermés.

L'entreposage

Après avoir utilisé les produits, vous devez les entreposer de manière sécuritaire, dans les contenants originaux et conformément aux instructions décrites sur l'étiquette. Évitez de les stocker tous ensemble au même endroit, sur la même étagère ou dans la même armoire. Portez une attention particulière aux médicaments, qu'ils soient d'ordonnance ou non.

L'entreposage doit se faire hors de la portée des enfants et des animaux domestiques, dans un endroit sec et propre, loin du système de ventilation et des sources de chaleur comme les appareils de chauffage.

Les produits inflammables, tels que les peintures, les vernis, les solvants, l'essence et le propane doivent être entreposés à l'extérieur de la maison, loin des produits incompatibles comme le chlore à piscine.

Les piles au lithium (rechargeables) peuvent s'enflammer et même exploser lorsqu'elles entrent en contact avec du métal. Ne les entreposez pas dans un endroit où elles peuvent entrer en contact avec de la monnaie ou des clés, comme dans des poches ou un sac à main. Entreposez-les dans leur emballage d'origine, dans un endroit frais et sombre, à l'écart des produits chimiques.

Vous devez aussi vérifier les consignes de sécurité précisées sur les contenants. En général, des températures maximales de stockage sont prévues. C'est pour cette raison qu'il n'est pas prudent de déposer les substances dans les lieux soumis à des variations incontrôlables de température, comme dans des zones régulièrement ensoleillées, par exemple.

L'élimination

- Suivez les consignes municipales sur l'élimination des produits chimiques et des autres déchets dangereux.
- **Ne jamais :**
 - Faire brûler des contenants de produits chimiques ménagers;
 - Verser des produits chimiques dans un évier, à moins d'indication en ce sens;
 - Réutiliser des contenants vides.
- Évitez de jeter les piles (qu'elles soient rechargeables ou non) dans les ordures ménagères ou dans un feu. Rapportez-les à votre détaillant ou dans un écocentre.
- Apportez tous les médicaments sur ordonnance et en vente libre et tous les produits de santé naturels périmés et inutilisés à votre pharmacien, qui les éliminera correctement.
- Diminuez les déchets en achetant uniquement l'essentiel. ■



Constat amiable d'accident automobile

DENIS GERVAIS, C.d'A.Ass., PAA, EgR inc.

Bien que l'usage du Constat amiable soit très connu et généralement bien utilisé, à la lumière de certains commentaires, il semble nécessaire de faire un retour sur la procédure.

Tous n'ont pas «une belle main d'écriture» comme ma mère disait et malgré le fait qu'un accident arrive toujours à un moment inopportun où vous êtes pressés, il est important de prendre le temps de compléter le Constat de manière lisible. J'ai vu des constats plus difficiles à déchiffrer que des hiéroglyphes égyptiens.

Marche à suivre

- 1 Si quelqu'un est blessé, même légèrement, appelez d'abord les services d'urgence.
- 2 Remplissez un exemplaire du Constat pour chaque véhicule. Les documents doivent comporter la même information.
- 3 Copiez soigneusement l'information qui se trouve sur le permis de conduire, le certificat d'immatriculation et l'attestation d'assurance.
- 4 S'il y a des témoins, indiquez leur nom, adresse et numéro de téléphone au point 3 du Constat.
- 5 Chaque conducteur doit signer les constats remplis et conserver un exemplaire. Une fois le constat signé par les parties, ne le modifiez pas à moins d'un accord entre vous.
- 6 Avisez votre assureur ou courtier le plus tôt possible. Faites-lui parvenir sans délai votre Constat.

Si le lieu, le temps ou la situation ne permet pas de compléter un Constat amiable, il est suggéré de prendre en photos le permis de conduire du tiers, le certificat d'immatriculation et la preuve d'assurance.

Notez son numéro de téléphone et ainsi vous aurez ses coordonnées pour compléter ultérieurement le document. Il est également possible de prendre des photos de la position des véhicules.

Le Constat sert uniquement à identifier les parties en cause en vue d'accélérer le règlement du sinistre. *Votre signature ne constitue pas une reconnaissance de responsabilité.* Si toutefois l'autre conducteur refuse de remplir ou de signer un Constat amiable, vous pouvez quand même en compléter un pendant que les détails sont frais à votre mémoire.

Le règlement de l'accident

Votre assureur déterminera votre responsabilité dans la collision en se basant sur la Convention d'indemnisation directe (CID) où sont illustrés les principaux scénarios possibles d'accidents.

Selon la CID, chaque assureur indemnise les dommages matériels de son assuré, qu'il soit responsable ou non de l'accident :

- Si vous êtes responsable: vous serez indemnisé si vous avez la protection collision. Vous devrez assumer une franchise.
- Si vous n'êtes pas responsable: vous serez indemnisé même si vous n'avez pas la protection collision et n'aurez pas de franchise à payer.

La réclamation sera par la suite inscrite dans votre dossier au Fichier Central des sinistres automobiles (FCSA).

Votre assureur fera estimer les dommages au véhicule par un estimateur pour évaluer le coût des réparations.

Assurez-vous de toujours avoir un Constat dans votre véhicule. ■



Comprendre les programmes d'immigration temporaire : **le premier pas vers une stratégie de recrutement réussie**

Me JOËL BEAUDOIN, Cain Lamarre

Alors que la dernière année a divisé la population et les employeurs sur de nombreux sujets, un constat demeure : la pénurie de main-d'œuvre est une réalité bien présente, les employeurs doivent s'y adapter et réagir rapidement afin d'assurer leur croissance de même que simplement la continuité de leurs opérations. Il n'y a pas de solution unique pour faire face à cet enjeu de sorte que tous les moyens sont bons pour attirer et retenir des candidats. Ainsi, un nombre grandissant d'entreprises se tournent vers le recrutement à l'international.

Nous sommes d'avis que le succès d'un processus de recrutement et d'immigration nécessite premièrement de définir une stratégie de recrutement arrimée à l'industrie visée. Pour ce faire, une connaissance globale des processus d'immigration est nécessaire, permettant notamment de cibler les bons candidats et les bons territoires.

Pour débiter, il est important de bien catégoriser le type de poste que l'on veut pourvoir à l'international en définissant une description de tâches complète et spécifique. Puis, une fois le candidat trouvé, il faut généralement entamer le processus de demande d'évaluation d'impact sur le marché du travail (EIMT) et de demande de Certificat d'acceptation du Québec (CAQ). Ces deux étapes se font de manière simultanée et préalablement à la demande de permis de travail. Alors que la demande de CAQ est assez semblable, peu importe le type de poste, le processus de demande d'EIMT varie.

Plus précisément, le ministère de l'Immigration, de la Francisation et de l'Intégration du Québec (MIFI) publie annuellement, en collaboration avec Emploi-Québec, une liste de professions admissibles à un traitement simplifié de la demande d'EIMT. Cette liste comprend près de 200 professions qui sont reconnues comme étant en manque de main-d'œuvre.



Gestionnaire du programme d'assurance
collective pour la Fédération des
Transporteurs par Autobus

ASSURANCE COLLECTIVE

Profitez d'un programme unique dans
l'industrie avec un régime répondant à vos
préférences et à votre budget.

Communiquez avec votre spécialiste :

Yves Couture B.A.A.

Groupe Conseil Giguère et Fréchette

1-888-686-3264 poste 32

ycouture@gcgf.qc.ca



Ainsi, lorsque nous voulons pourvoir un poste se retrouvant sur cette liste par un travailleur étranger, l'employeur est exempté de fournir les preuves des efforts de recrutement effectués localement pour combler ce poste. Inversement, lorsque le poste ne se retrouve pas sur cette liste, l'employeur est face à un cas de processus régulier d'EIMT impliquant des démarches de recrutement précises et encadrées. Dans un tel cas, l'affichage de poste devra, notamment et non limitativement, être effectuée continuellement pendant 4 semaines, être publiée auprès d'au minimum 3 médias de communication visant différents groupes de personnes et devra inclure plusieurs informations spécifiques. Nous suggérons de fournir, avec la demande d'EIMT, un rapport de recrutement complet afin de démontrer qu'aucun candidat canadien qualifié n'a soumis sa candidature. De plus, nous constatons des délais de traitement supérieurs de quelques semaines lorsque nous sommes dans un cas d'EIMT processus régulier.

À titre d'exemple, les mécaniciens d'autobus se retrouvent sur la liste des professions admissibles au traitement simplifié alors que ce n'est pas le cas pour les conducteurs d'autobus. Ainsi, à l'heure actuelle, il est habituellement plus simple d'effectuer un processus d'immigration pour un mécanicien d'autobus que pour son conducteur. Pourtant, la pénurie de main-d'œuvre n'épargne pas les conducteurs d'autobus et cela démontre, en notre sens, une incohérence entre cette liste et la réalité des employeurs.

La liste des professions admissibles au traitement simplifié est mise à jour annuellement en février et le MIFI a annoncé le 6 août 2021 que la prochaine version inclurait certaines professions moins qualifiées. Les conducteurs d'autobus étant de catégorie de qualification moins élevée que les mécaniciens, il est permis de croire que la nouvelle liste pourrait inclure les conducteurs d'autobus¹, facilitant alors le processus

d'immigration en plus d'en réduire les délais. Il sera donc pertinent de bien analyser cette nouvelle liste afin d'orienter vos processus de recrutement pour la prochaine année.

Il demeure toutefois que les conducteurs d'autobus sont considérés comme étant de niveau de compétences C selon la Classification nationale des professions (CNP) en vigueur. Concrètement, cela implique que les conjoint(e)s des candidat(e)s recruté(e)s, comme conducteur d'autobus, ne pourront pas bénéficier d'un permis de travail ouvert à titre d'un conjoint(e) de travailleur qualifié. Cette situation peut souvent être un frein au recrutement et à la rétention de certains conducteurs d'autobus et c'est donc une information à considérer en élaborant la stratégie de recrutement. Mentionnons tout de même qu'il existe des solutions alternatives afin que la famille puisse être réunie au Canada, ce qui nécessite cependant une analyse au cas par cas de chaque situation.

Contrairement aux conducteurs, les mécaniciens d'autobus n'ont pas à faire face à cet enjeu puisqu'ils sont considérés comme occupant un poste de niveau de compétence B selon la CNP. Ainsi, le/la conjoint(e) peut bénéficier d'un permis de travail ouvert de la même durée que le/la requérant(e) principal(e).

Puisque la pénurie de main-d'œuvre frappe souvent tous les types de postes au sein d'une industrie, on remarque parfois une tendance à se précipiter dans le recrutement international sans définir préalablement une stratégie de recrutement arrimée aux programmes d'immigration. Définir une telle stratégie permet notamment de viser les meilleurs territoires, de cibler les candidats les plus susceptibles de s'intégrer à l'organisation tout en connaissant et s'adaptant aux enjeux liés aux programmes d'immigration.

Chez Cain Lamarre, nous avons une équipe de professionnels se spécialisant dans l'immigration temporaire et permanente en plus d'avoir une offre de services flexible et adaptée. N'hésitez pas à nous contacter pour toute question qui touche l'immigration que ce soit en lien avec les EIMT et les CAQ, les permis de travail ou d'études, les Certificats de Sélection du Québec, les demandes de résidence permanente, de même que les enquêtes de conformité. ■

¹ Mise à jour: le 3 novembre 2021, le ministère du Travail, de l'Emploi et de la Solidarité sociale a publié la liste des professions moins qualifiées qui feront désormais partie de la liste admissible au traitement simplifié. Heureusement, les conducteurs d'autobus sont parmi les professions visées. En date de ce jour, nous attendons toujours la date d'entrée en vigueur des ajouts à cette liste.



Capsules législatives : **quoi surveiller?**

Me TATIANA M. CHAVES B., avocate, Fédération des transporteurs par autobus

Malgré l'urgence sanitaire, l'Assemblée nationale du Québec n'a pas chômé ! En effet, plusieurs projets de loi ont été présentés et menés à terme, autrement dit, ils ont été sanctionnés. Nous ciblons aujourd'hui de manière particulière deux projets de loi qui se sont démarqués par leur portée, soit le projet de loi 64 et le projet de loi 59. Ils sont mieux connus sous les noms suivants :

- *Loi modernisant des dispositions législatives en matière de protection des renseignements personnels* (ci-après PL64)¹;
- *Loi modernisant le régime de santé et de sécurité du travail* (ci-après PL59)²;

Les présentes capsules exposeront brièvement quelques changements majeurs afférents à ces projets de loi ainsi que certaines échéances importantes à surveiller en vue d'assurer une conformité adéquate au sein des entreprises visées.

PL64

De manière générale, le PL64 resserre de manière importante les obligations des entreprises privées à l'égard des renseignements personnels qu'elles détiennent ou nécessiteront détenir. Entre autres, elle modifie la *Loi sur la protection des renseignements personnels dans le secteur privé* (ci-après « LP »)³ en prévoyant une protection accrue de ces renseignements dans ce milieu.

Rappelons que cette dernière loi a pour objet d'établir, pour l'exercice des droits en matière de protection des renseignements personnels, des règles particulières à l'égard des renseignements

personnels sur autrui qu'une personne recueille, détient, utilise ou communique à des tiers à l'occasion de l'exploitation d'une entreprise. Elle s'applique à ces renseignements quelle que soit la nature de leur support et quelle que soit la forme sous laquelle ils sont accessibles : écrite, graphique, sonore, visuelle, informatisée ou autre⁴. Les modifications apportées par le PL64 visent donc à la moderniser afin qu'elle puisse suivre le cadre technologique et social de notre temps.

Ce projet de loi a beaucoup cheminé. En effet, il a été présenté le 12 juin 2020 et a été adopté le 21 septembre 2021⁵. Par le passé, la Fédération avait mis de l'avant des articles au sujet des principales caractéristiques de ce projet de loi. Toutefois, force est de constater que de nombreux amendements ont été apportés depuis, suivant l'étude qui en a été faite. Cela dit, qu'en est-il en date de ce jour, suivant son adoption ?

Il est notamment possible de constater :

- Que les renseignements personnels bénéficieront d'une protection supplémentaire, à titre d'exemple :
 - o L'anonymisation. Les entreprises doivent détruire les renseignements personnels lorsque les fins auxquelles ils ont été recueillis ou utilisés sont accomplies, sous réserve d'un délai de conservation prévu par une loi. Les entreprises pourront toutefois, au lieu de les détruire, anonymiser les renseignements personnels pour les utiliser, mais uniquement à des fins sérieuses et légitimes (septembre 2023)⁶;

¹ [Projet de loi n° 64, Loi modernisant des dispositions législatives en matière de protection des renseignements personnels - Assemblée nationale du Québec \(assnat.qc.ca\)](#)

² [Projet de loi n° 59, Loi modernisant le régime de santé et de sécurité du travail - Assemblée nationale du Québec \(assnat.qc.ca\)](#)

³ *Loi sur la protection des renseignements personnels dans le secteur privé*, RLRQ, c. P-39.1.

⁴ Art. 1 LP.

⁵ *Préc.*, note 1.

⁶ Art. 23 LP; [Anonymisation | Commission d'accès à l'information du Québec \(gouv.qc.ca\)](#)

- o Notion de renseignements sensibles. Un renseignement est considéré comme sensible de par sa nature notamment médicale, biométrique ou autrement intime ou en raison du contexte de son utilisation ou de sa communication, il suscite un haut degré d'attente raisonnable en matière de vie privée. Une précaution supplémentaire s'impose donc (septembre 2023)⁷;
- o Devoir d'informations accru de l'entreprise devant une collecte d'informations afin d'assurer un consentement adéquat (septembre 2023)⁸;
- o Droit à l'effacement (septembre 2023)⁹. Les individus pourront demander aux entreprises de cesser de diffuser leurs renseignements personnels ou de désindexer tout hyperlien rattaché à leur nom donnant accès à des renseignements si cette diffusion leur cause préjudice ou contrevient à la loi ou à une ordonnance judiciaire.

→ Que les entreprises devront faire face à de nouvelles obligations, à titre d'exemple:

- o La nomination d'une personne responsable de la protection des renseignements personnels au sein de l'entreprise et la publication sur son site internet des coordonnées de ce responsable (septembre 2022)¹⁰;
- o Obligation de créer et mettre en œuvre des politiques et des pratiques encadrant la gouvernance des renseignements personnels et publier des informations détaillées au sujet de celles-ci (septembre 2023)¹¹;
- o Procéder à une évaluation des facteurs relatifs à la vie privée dans certaines circonstances, entre autres, lors de la communication de renseignements personnels hors Québec (septembre 2023)¹².

Arrivez en sécurité et à l'heure.

Onspot fournit une traction supplémentaire au départ et à l'arrêt dans des conditions glissantes. Avec Onspot, vous pouvez réduire le risque de glisser à un arrêt de bus ou de rester coincé simplement en actionnant un interrupteur.



→ Que la Commission d'accès à l'information (CAI) voit ses pouvoirs et responsabilités rehaussés, par exemple:

- o Sanctions administratives pécuniaires salées et poursuites pénales majorées (septembre 2023)¹³.

De ce fait, il faut retenir qu'une entrée en vigueur graduelle est prévue au cours des trois prochaines années pour l'ensemble des nouvelles dispositions introduites par ce projet de loi. Néanmoins, il faut noter que la plupart des modifications entrent en vigueur le 22 septembre 2023¹⁴. Nous avons précisé l'entrée en vigueur des changements précités à même le texte du présent article, qui, nous le rappelons, n'est pas exhaustif. ►

⁷ Art. 12 et 13 LP; [Renseignements sensibles | Commission d'accès à l'information du Québec \(gouv.qc.ca\)](#)

⁸ Art. 12 à 14 LP; [Consentement | Commission d'accès à l'information du Québec \(gouv.qc.ca\)](#)

⁹ Art. 28.1 LP; [Droit à la désindexation | Commission d'accès à l'information du Québec \(gouv.qc.ca\)](#)

¹⁰ Art. 3.1 LP; La personne ayant la plus haute autorité devra veiller à assurer le respect et la mise en œuvre de la LP. Elle pourra déléguer cette fonction par écrit, en tout ou en partie, à toute personne.

¹¹ Art. 3.2 LP.

¹² Art. 3.3 et 17 LP; Tel que mentionné par la CAI, la communication pourra s'effectuer si l'évaluation démontre que le renseignement bénéficierait d'une protection adéquate. Elle devra faire l'objet d'une entente écrite respectant certaines modalités; [Communication de renseignements personnels hors Québec | Commission d'accès à l'information du Québec \(gouv.qc.ca\)](#); [Évaluation des facteurs relatifs à la vie privée | Commission d'accès à l'information du Québec \(gouv.qc.ca\)](#)

¹³ Art. 90.1 et suivants de la LP.

¹⁴ Art. 163 à 165 PL64.



- > **LOGBOOK ÉLECTRONIQUE**
- > **RONDE DE SÉCURITÉ ÉLECTRONIQUE**
- > **MESSAGERIE INSTANTANÉE**
- > **LOCALISATION DES VÉHICULES AUTOMATIQUE**
- > **AUTOMATISATION DES GAUCHES/DROITES**

INGTECH www.ingtech.com | (514) 432-3264 | info@ingtech.com

Pour consulter l'entièreté des changements et leurs dates respectives d'entrée en vigueur, il est fortement conseillé de consulter le site web de la CAI qui a notamment comme mission de vulgariser la loi, de soutenir et guider les entreprises, notamment, par la production d'outils variés¹⁵. Bien entendu, la Fédération demeure également disponible pour toute question ou commentaire à cet effet.

PL59

Le PL59 avait comme objectif de moderniser plusieurs lois en matière de travail qui commençaient à dater. Nous ciblons notamment la *Loi sur la santé et la sécurité au travail* (ci-après « LSST »)¹⁶ ainsi que la *Loi sur les accidents de travail et les maladies professionnelles* (ci-après « LATMP »)¹⁷ mises sur pied dans les années 80. En effet, le gouvernement en place souhaitait voir une révision des régimes existants, ce qui n'a pas été une tâche facile, le tout, considérant que l'étude du PL59 s'est étalée sur presque une année entière! Celui-ci a finalement été sanctionné le 6 octobre dernier et certaines dispositions sont bel et bien en vigueur depuis cette date.

Cela dit, il est important de mentionner que, face à l'ampleur des changements proposés par le PL59, la Fédération a déposé un mémoire à l'attention des membres de la Commission parlementaire de

l'économie et du travail afin de partager les inquiétudes soulevées par ses membres. Maintenant que le PL59 a dûment été sanctionné, qu'en est-il?

À notre avis, la présente capsule, sans prétendre être exhaustive, exposera brièvement quelques changements qui se démarquent davantage ainsi que leurs dates d'entrée en vigueur. Le tout, afin de sensibiliser le lecteur à l'importance d'effectuer un suivi diligent des nouvelles obligations auxquelles employeurs et employés sont (et seront) confrontés. Ainsi, il est notamment possible de constater¹⁸:

- Nouvelles obligations en matière de prévention et de participation suivant le genre d'entreprise et ce, pour tous les secteurs d'activités. Autrement dit, mise en place d'une solution provisoire concernant la prévention et la participation des travailleuses et des travailleurs avant l'adoption du *Règlement sur les mécanismes de prévention (régime intérimaire* à compter du 6 avril 2022)¹⁹:
 - o Les entreprises de plus de 20 employés devront mettre sur pied un programme de prévention conforme à la loi:
 - consigner l'identification et l'analyse des risques pouvant toucher la santé des travailleuses et travailleurs, dont les risques chimiques, biologiques, physiques,

¹⁵ [Adoption du projet de loi n° 64 | Commission d'accès à l'information du Québec \(gouv.qc.ca\)](http://www.gouv.qc.ca); [Modernisation des lois sur la protection des renseignements personnels au Québec | Commission d'accès à l'information du Québec \(gouv.qc.ca\)](http://www.gouv.qc.ca)

¹⁶ *Loi sur la santé et la sécurité au travail*, RLRQ, c. S-2.1.

¹⁷ *Loi sur les accidents de travail et les maladies professionnelles*, RLRQ, c. A-3.001.

¹⁸ Comme pour la capsule précédente, nous avons précisé l'entrée en vigueur des changements précités à même le texte du présent article, qui, nous le rappelons, n'est pas exhaustif; Art. 284 et suivants du PL59.

¹⁹ Art. 58, 68, 88 LSST; Art. 284 et suivants du PL59.

- psychiques, ergonomiques et psychosociaux liés au travail, ainsi que de ceux pouvant toucher leur sécurité;
- mettre en place un comité de santé et de sécurité;
 - désigner au moins un représentant en santé et sécurité.
- o Les entreprises de moins de 20 employés devront mettre en place un plan d'action conforme à la loi:
 - consigner l'identification des risques pouvant toucher la santé des travailleuses et travailleurs, dont les risques chimiques, biologiques, physiques, psychiques, ergonomiques et psychosociaux liés au travail, ainsi que de ceux pouvant toucher leur sécurité;
 - désigner un agent de liaison.

(À NOTER, tel que mentionné par la CNESST, avant cette réforme, «les mécanismes de prévention étaient déployés pour les groupes prioritaires I, II et III. Les mécanismes de participation étaient déployés pour les groupes prioritaires I et II en fonction de la taille de l'établissement. Aucun de ces mécanismes n'était déployé pour les autres établissements».)

- Introduction de nouveaux concepts s'arrimant à plusieurs réalités davantage dénoncées, à titre d'exemple:
- o Mention expresse de l'applicabilité de la LSST aux employés en télétravail (octobre 2021)²⁰;
 - o Mention expresse et accrue de la prévention des risques de nature psychique (octobre 2021)²¹;
 - o Obligation pour l'employeur de 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 ou familiale. Dans le cas d'une situation de violence conjugale ou familiale, l'employeur est tenu de prendre ces mesures lorsqu'il sait ou devrait raisonnablement savoir que le travailleur est exposé à cette violence (octobre 2021)²²;

- o Exiger qu'une décision finale concernant l'admissibilité d'une lésion soit rendue avant d'accorder un transfert de l'imputation de coûts à l'ensemble des employeurs (octobre 2021)²³.

→ Nouveaux pouvoirs de la CNESST, à titre d'exemple:

- o Inciter les employeurs à prendre en charge la santé et la sécurité du travail dans les milieux de travail par un programme de certification et un incitatif financier (octobre 2021)²⁴;
- o Pouvoirs réglementaires en matière de prévention, maladies professionnelles, etc. (octobre 2021)²⁵.

→ Montants des amendes à la hausse, à titre d'exemple:

- o Suivant la LATMP, selon la nature des infractions, ces amendes varient entre 500\$ et 10000\$ lorsqu'elles concernent une personne physique, et entre 1000\$ et 20000\$ lorsqu'il s'agit d'une personne morale (octobre 2021).

En matière de prévention, il est possible d'observer qu'un grand pouvoir de réglementation est attribué. Ces règlements devront donc voir le jour afin de définir convenablement les obligations des parties. En date des présentes, ceux-ci ne sont pas encore disponibles. La Fédération demeure, bien entendu, à l'affût de toute nouveauté réglementaire en la matière et en informera ses membres en conséquence.

Pour consulter l'entièreté des changements et leurs dates respectives d'entrée en vigueur, il est fortement conseillé de consulter le site web de la CNESST qui a notamment comme mission de vulgariser la loi, de soutenir et guider les employeurs, notamment, par la production d'outils variés²⁷. Bien entendu, la Fédération demeure également disponible pour toute question ou commentaire à cet effet. ■



²⁰ Art. 5.1 LSST.

²¹ Notamment, art. 49, 58, 59.

²² Art. 51 LSST.

²³ Art. 327 LATMP.

²⁴ 167.1 LSST.

²⁵ Notamment, art.289 et suivants du PL59.

²⁶ Art. 461 et suivants LATMP.

²⁷ [Loi modernisant le régime de santé et de sécurité du travail en résumé | Commission des normes de l'équité de la santé et de la sécurité du travail - CNESST \(gouv.qc.ca\)](#)



Bienvenue Québec en mode virtuel

Une 2^e édition qui a répondu aux attentes

Diane Villeneuve, Directrice des activités événementielles, Fédération des transporteurs par autobus

Pour une deuxième année consécutive, la Fédération des transporteurs par autobus a tenu sa bourse touristique en mode virtuel. Forte de l'expérience acquise l'an dernier, l'organisation est très satisfaite du déroulement de l'évènement.

Pour cette 33^e édition, la Fédération a eu le privilège d'avoir en direct la ministre du Tourisme du Québec, madame Caroline Proulx, pour lancer les activités de la bourse. Elle s'est adressée aux 315 délégués présents en ligne soulignant notamment les investissements majeurs du gouvernement pour maintenir et relancer l'industrie touristique et l'aspect sécuritaire de la destination avec plus de 88 % de la population, âgée de 12 ans et plus, adéquatement vaccinée.

La relance touristique jouera un rôle primordial pour les entreprises québécoises. Par cet évènement, la Fédération souhaite contribuer à la promotion de la destination comme une expérience touristique de qualité, authentique et attrayante tout en présentant les attraits incontournables du Québec sur l'échiquier mondial.

Cette année, nous avons eu le plaisir d'accueillir virtuellement 115 délégués acheteurs provenant du Québec, Ontario, Ouest canadien, États-Unis, France, Italie, Mexique, Inde, Royaume-Uni, Pays-Bas et Brésil. En plus de permettre aux acheteurs de rencontrer les 200 entreprises des 21 régions touristiques au cœur des multiples expériences qu'offre le Québec, ils ont pu s'informer sur les conditions de voyage post pandémie, l'expérimentation du tourisme durable et le programme Explore Québec.

L'an prochain marquera le retour en présence des délégués sur un réel parquet de bourse. L'équipe de Bienvenue Québec offrira un évènement hybride. Cette 34^e édition se tiendra à l'Hôtel Bonaventure de Montréal les 24, 25 et 26 octobre 2022.

C'est un rendez-vous !

Bienvenue Québec EN QUELQUES CHIFFRES

- Plus de 115 acheteurs provenant de 9 pays;
- 15 % d'entre eux en sont à leur première participation;
- 11 % proviennent des marchés internationaux notamment de l'Italie, la France, les Pays-Bas, le Royaume-Uni, le Mexique, le Brésil et l'Inde;
- Les réceptifs et voyageurs américains sont bien représentés; 15 % des délégués acheteurs proviennent en effet des États-Unis, tandis que 46 % des acheteurs proviennent du Canada à l'exception du Québec;
- Près de 200 vendeurs des 21 régions touristiques du Québec;
- Plus de 6600 rendez-vous effectués en 2 jours;
- Près de 30 personnes impliquées dans les visioconférences. ■



La Fondation des transporteurs par autobus vient en aide aux enfants défavorisés en milieu scolaire. Depuis le début de sa création, désirant s'impliquer pour différents types de projets de classe, la Fondation a permis à des milliers d'élèves du primaire et du secondaire de réaliser leurs projets culturels, académiques et/ou sportifs.

En septembre, toutes les directions générales des centres de services scolaires et commissions scolaires ont reçu une correspondance afin d'informer leurs directions d'école des nouvelles modalités pour faire une demande d'aide financière pour l'année en cours.

Une première lecture, des demandes reçues, a eu lieu le 6 octobre dernier, voici la liste des écoles qui ont reçu une aide financière.

Centre de services scolaire et Commission scolaire	École
Affluents	La Mennais St-Louis
Capitale	Secondaire Neufchatel
Énergie	Immaculée-Conception
Grandes-Seigneuries	St-Patrice
Hautes-Laurentides (Pierre-Neveu)	St-Eugène
Lac-Saint-Jean	Secondaire Jean-Gauthier
Marguerite-Bourgeoys	Jean-Grou
Marie-Victorin	Mille-Fleurs
Pays-des-Bleuets	Bon-Pasteur
Région-de-Sherbrooke	Alfred-DesRochers Jean-XXIII
Saint-Hyacinthe	Lafontaine
Samars	Intégrée St-Pierre (Quatre-Temps) Pavillon Marie-Charlotte
Vallée-des-Tisserands	Jeunes-Riverains Notre-Dame-de-L'Assomption Notre-Dame-de-la-Paix St-Urbain ►

À titre d'exemples:

- École primaire: le projet *Petits cuistots* pour groupes en adaptation scolaire a été retenu. En plus des ateliers culinaires, les collations fabriquées sont distribuées aux autres élèves de l'école. Plusieurs apprentissages reliés avec l'activité (recherche de recettes, lire les ingrédients, préparer liste d'épicerie, calculer et convertir les mesures, etc.).
- École secondaire: dans le cadre du programme ressources fauniques, le projet *Brico-leurres* a été retenu. Ateliers de fabrication de leurres et de cannes à pêche. Nombreux sujets reliés aux ateliers (pêche et habitat du poisson, montage et fabrication de mouches, gestion de la ressource, cartographie, etc.).



ET SI UN CABINET VOUS AIDAIT À ALLER ENCORE PLUS LOIN?

NOTRE ÉQUIPE EN DROIT DES TRANSPORTS

Stéphane Lamarre, Alexandre Gauthier, Gabriel C. Robitaille
et Jean-Sébastien Tremblay-Mimeault



CAIN LAMARRE

PRÈS POUR ALLER LOIN
CAINLAMARRE.CA

VOICI NOTRE ÉQUIPE D'ÉLECTRIFICATEURS!

Chers transporteurs, tournons-nous vers l'avenir et électrifions le transport scolaire au Québec!

C'est une nouvelle technologie vers laquelle nous nous dirigeons mais c'est toujours la même équipe qui vous a servi depuis **plus de 62 ans** qui vous amènera dans cette nouvelle ère.

Parce qu'au-delà de ce qui est nouveau, nous savons garder ce qui est essentiel : la sécurité et répondre aux besoins des transporteurs. Et pour vous appuyer comme des partenaires privilégiés, nous avons mis en place une division d'infrastructures électrique et de services d'ingénierie.

NOUS. C'EST LE SERVICE.





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

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

AUTO • HABITATION • ENTREPRISES

intact.ca



Repartez du bon pied.