



MAGAZINE **TRANSPORTEUR**

Printemps

**20
25**



8 En cas d'accident,
savez-vous quelles
sont vos obligations ?

17 Congrès annuel de la FTA 2025
S'outiller pour demain : stratégies,
innovations et connexions



Redéfinir l'autonomie.
Réinventer la mobilité.

TransVolt propose des solutions de recharge complètes et spécialement conçues pour répondre aux besoins uniques des autobus scolaires.



Bornes de recharge

Assurez une recharge rapide et fiable de vos autobus scolaires avec nos bornes de niveau 2 et 3, permettant de réduire les temps d'arrêt et d'assurer la ponctualité des trajets quotidiens.



Unités de puissance

Centre névralgique de votre parc de véhicules électriques, l'unité de puissance fournira toute l'électricité nécessaire à vos bornes. Rechargez simultanément plusieurs autobus grâce à une installation optimisée pour répondre à vos besoins spécifiques, tout en garantissant une performance constante.



Service d'installation clé en main

Nous vous accompagnons tout au long du projet et répondons à vos besoins réels au moyen de solutions flexibles et adaptables, autant de l'unité de puissance que de l'aménagement de votre site.

Préparez votre flotte pour l'avenir avec TransVolt

Communiquez avec nous et planifiez dès aujourd'hui votre transition énergétique
(819) 474-2700 Sans frais : 1 800 567-0971



Mot du président du conseil d'administration

STÉPHANE LEFEBVRE

Bonjour à toutes et à tous

Nous traversons une fois de plus une période d'incertitude majeure. Comme nous l'avons répété à plusieurs reprises ces derniers mois, bien que la situation soit difficile, il est essentiel que nous restions unis et solidaires face aux défis qui nous attendent.

La FTA a toujours été présente pour représenter ses membres et défendre leurs intérêts, et nous poursuivons cet engagement chaque jour avec détermination. Je tiens à vous rappeler qu'en aucun cas nous n'accepterons des mesures susceptibles de mettre en péril notre industrie, mais on se doit d'être patients afin d'obtenir des gains qui pourront maintenir la pérennité de nos organisations.

Les récents développements en transport scolaire soulignent l'importance de continuer à s'interroger sur la décision gouvernementale d'imposer l'achat d'autobus électriques depuis 2021 sans avoir un plan clair et graduel avec des mesures financières à la hauteur de nos besoins. Quelle sera la situation du transport scolaire en septembre 2025? L'indécision gouvernementale génère de nombreux problèmes. Le manque d'autobus ou le vieillissement de notre flotte pourrait entraîner des interruptions de service indépendantes de notre volonté malgré les récents ajustements sur le programme d'électrification et l'accès à des véhicules thermiques.

Pour ma part, mon mandat touche à sa fin. Un mandat qui a duré bien plus longtemps que je ne l'avais envisagé. Six mandats complets marqués d'abord par une pandémie dont les effets se sont fait sentir pendant plus de deux ans, puis par la décision gouvernementale sur l'électrification des transports

qui nous accompagne depuis. Sans oublier des renouvellements de contrats de transport souvent réalisés directement avec le Conseil du trésor. Cette avancée a amené son lot de nouvelles mesures et de nouveaux apports financiers, mais il reste beaucoup à réaliser.

Ces six années n'ont pas été de tout repos. Les négociations sur les mesures de soutien à l'électrification, les renouvellements de contrats, ainsi que le soutien au transport collectif, interurbain et nolisé ont été nombreuses et ardues. Nous avons également tout tenté pour convaincre le gouvernement de la nécessité d'entendre nos besoins afin d'assurer la sécurité de notre clientèle scolaire, mais il semble que l'urgence de la situation ne soit pas partagée.

Si nos contrats et programmes ne répondent pas à nos besoins fondamentaux, le transport scolaire risque d'être perturbé, et ce, dès la prochaine rentrée prochaine.

Je quitte la présidence en vous remerciant chaleureusement pour votre soutien indéfectible tout au long de ces années. J'espère que notre prochaine présidence pourra compter sur la même solidarité.

Je tiens également à remercier tout particulièrement les membres du conseil d'administration ainsi que le personnel de la FTA, et plus spécialement M. Luc Lafrance, pour leur soutien constant durant ces six années.

Merci, ce fut un honneur de servir les intérêts de notre fédération à titre de président.



VIA PRÉVENTION

ON EST EN MISSION **prévention**
transport de personnes



On gagne à être connus.

1 800 361-8906 | VIAPREVENTION.COM



« **Appris plein de choses adaptées pour notre entreprise. Donne conseils adaptés.** »

Participant cours Ronde de sécurité

« **Bonne formation, bien adaptée à notre réalité.** »

Participante cours Ronde de sécurité

« **Merci pour tout. Je recommande ce cours.** »

Participante cours Ajustement poste de conduite

Il y a bien des chances que vous soyez membre de Via Prévention, association sectorielle paritaire SST en transport entreposage. Vous pourriez donc bénéficier de tous nos services à taux très préférentiel.

Vous gagneriez à nous connaître. On est des spécialistes SST en transport scolaire, interurbain, nolisé, adapté, médical non urgent. On veut que vous nous connaissiez parce que nous, on connaît vraiment bien les risques des membres de la Fédération des transporteurs par autobus. On offre des conseils experts, des documents bien pratiques et des formations super pertinentes. Allez nous découvrir sur viaprevention.com.

LUC LAFRANCE
Président-directeur général, FTA



”

Un peu plus d'éclaircissement, mais toujours en attente de solutions à long terme

L'annonce récente de la reprise des activités chez Lion Électrique apporte un certain soulagement aux transporteurs qui exploitent des autobus électriques Lion. Cette reprise permettra d'assurer les services d'entretien de quelque 1300 autobus scolaires électriques en circulation.

Sur le plan du financement, le Programme d'électrification du transport scolaire (PETS) a été reconduit et l'aide pour l'achat d'autobus électrique a été bonifié à 240 000\$.

Malheureusement, les bonnes nouvelles, si l'on peut les appeler ainsi, s'arrêtent ici. La mesure de soutien à l'électrification (Mesure 30400), qui avait été retirée en juin 2024, a été réintroduite pour 2024-2025, mais à seulement 5 000\$ par autobus, alors que le montant initial était fixé entre 10 500\$ et 12 900\$ par autobus.

Il est important de rehausser cette mesure afin d'aider et d'encourager les transporteurs à poursuivre la transition vers l'électrique. Cette mesure est essentielle pour assurer la rentabilité de l'utilisation du transport électrique.

Afin de faciliter le renouvellement des autobus scolaires, le gouvernement doit déposer, si ce n'est pas déjà fait, deux projets de règlement. Le premier reporte l'âge limite des autobus pour le transport des élèves à 14 ans, plutôt que le 12 ans inscrit dans le *Règlement sur le transport des élèves*; le second consiste à lever l'obligation d'acheter des autobus scolaires électriques, ce qui permettra aux transporteurs de faire l'acquisition d'autobus thermiques. Le coût d'acquisition des véhicules thermiques a toutefois augmenté substantiellement

au cours des dernières années, si bien que la capacité de payer des transporteurs est actuellement très limitée, et le prix des contrats de transport scolaire ne permet plus de faire face à ces augmentations.

En parallèle, il est aussi important de rappeler au gouvernement de stabiliser le transport scolaire au Québec, secteur d'activité qui a été sans cesse bousculé au cours des dernières années par les changements récurrents des orientations gouvernementales en matière de transport scolaire.

Il faudra donc revoir, à court terme, le financement du transport scolaire, sachant qu'actuellement le gouvernement n'a aucun programme d'aide pour l'achat d'autobus thermiques.

Nous souhaitons que les prochains mois soient l'occasion de revoir les modes de financement du transport scolaire, qu'ils soient au profit des véhicules thermiques ou électriques.

Bref, il reste encore beaucoup de travail à faire afin de convaincre le gouvernement d'investir dans la sécurité et la stabilité du transport scolaire au Québec.

Le Québec mérite, et surtout
les élèves transportés,
d'avoir un transport scolaire
stable et sécuritaire, et ce,
sans bris de service.



ACTUALITÉS DE LA FTA

Février à mai 2025

SECTEUR NOLISÉ-TOURISTIQUE ET URBAIN/INTERURBAIN

- **Ministère du Tourisme :**
 - Participation au comité consultatif pour la mise en place de la Stratégie de croissance durable du tourisme
 - Grandes rencontres des partenaires de l'industrie touristique
 - Assises du Tourisme: Dévoilement de la Stratégie de croissance durable du tourisme 2025-2030. L'événement Bienvenue Québec est cité comme exemple d'initiative permettant la promotion et la commercialisation de l'offre touristique du Québec auprès d'acheteurs nationaux et internationaux.
- **Alliance de l'industrie touristique du Québec (AITQ):**
 - Réunion du comité de développement durable
 - Rencontres des directeurs généraux et des directeurs marketing des associations touristiques régionales et sectorielles (ATR et ATS)
- **Ville de Québec:** Rencontre « Zones piétonnes et mesures d'apaisement de la circulation dans le Vieux-Québec »
- **Ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD):** Rencontres organisées avec le MTMD et les transporteurs interurbains-urbains afin de discuter des enjeux de financement des services offerts.
- **Motor Coach Canada (MCC):** Réunion du conseil d'administration
- **Agence de mobilité durable de Montréal:** Rencontre visant à finaliser la mise à jour d'une carte géographique pour mieux orienter les conducteurs vers les stationnements et les zones de débarcadères du centre-ville de Montréal

SECTEUR SCOLAIRE

- **Camo-Route:** Comité de suivi – Gestion des comportements dans les transports scolaires
- **Forum Jeunesse:** Rencontre virtuelle concernant la violence dans les autobus scolaires
- **MTMD:** Rencontre au cabinet de la ministre – Programme d'électrification du transport scolaire
- **Alliance canadienne pour l'électrification des autobus scolaires (ACEAS):** Réunion
- **Fédération des centres de services scolaires:** Rencontre
- **Association des cadres scolaires:** Colloque
- **Bureau du premier ministre:** Rencontres concernant Lion Électrique, le renouvellement de la flotte et le financement
- **Membres du comité exécutif et CA de la FTA:** Rencontres concernant Lion Électrique
- **Membres du CA de la FTA:** Rencontres concernant la mise à jour du plan stratégique en transport scolaire

DIVERS / COMITÉS

- **Camo-Route:**
 - Réunions du comité de suivi
 - Rencontre stratégique - Parcours immersif et Géants des routes
 - Conseil d'administration
- **Centre de formation des transports de Charlesbourg (CFTC):** Réunion du comité de gestion
- **MTMD:**
 - Réunion concernant la Politique de mobilité durable

- Réunion du comité consultatif pour le Programme d'aide financière du Fonds de la sécurité routière 2025-2028

- **Fondation des transporteurs par autobus :**



30 855 \$ amassés dans le cadre d'un souper-bénéfice organisé au Théâtre Le Capitole de Québec. Chaque contribution permet d'offrir des activités éducatives à des enfants issus de milieux défavorisés. Un immense MERCI pour votre générosité! Merci à Intact Assurance et Astus, nos partenaires de la soirée.

- **Rendez-vous d'affaires FTA :** Nouvelle formule offerte par la FTA. Une centaine de transporteurs réunis, des contenus percutants, des échanges enrichissants et des outils concrets pour aller plus loin



- **Ministère de l'Éducation et autres ministères :** Comité de concertation
- **Association internationale pour la sécurité du transport des jeunes (AIST) :** Réunion extraordinaire
- **Via prévention :**
 - Réunion concernant la Mutuelle de prévention des transporteurs par autobus
 - Conseil d'administration (2 séances)
- **FTA :** Conseil d'administration
- **Mutuelle de prévention :** Assemblée générale en mode virtuel

NOMINATION DE **KARINE PARENT**

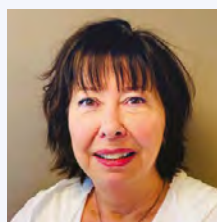


Marie-Claude Bélanger, Karine Parent, Laurence Blanchet, Nathalie Fournier, Aurélie Maynard

La FTA est fière d'annoncer la promotion de **Karine Parent** au poste de **Directrice événements et communications**. Après avoir occupé le rôle de coordonnatrice avec engagement et professionnalisme, Karine s'est démarquée par son leadership naturel, sa vision stratégique et sa capacité à mobiliser son équipe. Elle appuiera la Direction générale avec certains dossiers stratégiques.

À la tête d'un service composé de quatre personnes, elle continue de piloter avec brio des projets porteurs, dont les événements de grande qualité que vous avez le plaisir de découvrir.

Félicitations Karine !



Arrivée de Nancy Boulet

Bienvenue à Nancy, qui s'est jointe à nous le 15 avril dernier à titre d'adjointe à la Direction générale et soutien aux opérations. Forte de nombreuses années d'expérience comme adjointe au président, à la magistrature, au sein de divers ministères et en entreprise privée, elle appuiera la direction et les services juridiques dans leurs dossiers, tout en offrant un soutien ponctuel à l'équipe des événements et des communications.

M^e CHRISTINE DESLAURIERS

Directrice des affaires juridiques et secrétaire corporative, FTA



”

En cas d'accident, savez-vous quelles sont vos obligations?

Lorsque nous sommes impliqués dans un accident, peu importe la gravité, il est normal de se demander comment agir dans une telle situation. Bien que vos conducteurs soient des conducteurs d'expérience, il ne faut pas minimiser le facteur humain, soit le stress vécu par l'accident. Afin d'éviter un stress supplémentaire, mieux vaut être bien préparé à une telle éventualité.

Le présent article se veut donc un aide-mémoire destiné aux exploitants et aux conducteurs, lequel énumère des dispositions à prendre en cas d'accident de la route.

Qu'est-ce qu'un accident au sens du Code de la sécurité routière?

Un accident est défini au Code de la sécurité routière (CSR) comme étant un événement au cours duquel un préjudice est causé par un véhicule routier en mouvement.¹

Le préjudice n'étant pas défini, il peut ainsi être de toute nature, soit matériel, corporel ou moral. Par ailleurs, le CSR ne fait pas référence à la responsabilité de l'accident, mais plutôt à ce qui a causé les dommages.

Ainsi, lorsqu'il est démontré qu'il y a :

1. la présence d'un véhicule en mouvement;
2. l'existence d'un préjudice;

3. l'existence d'un lien de causalité entre le véhicule en mouvement et le préjudice confirmé, les exigences du CSR trouvent application.

L'obligation première du conducteur impliqué dans un accident est de demeurer sur les lieux de l'accident afin de remplir, le cas échéant, ses autres obligations, à savoir fournir l'aide nécessaire à une personne qui a subi un préjudice², faire appel à un agent de la paix en cas de blessures³ et divulguer les renseignements prévus à l'article 170 du CSR⁴.

Nous verrons donc en détail vos obligations selon les différentes situations.

En cas d'accident avec blessés ou décès

Le conducteur d'un véhicule impliqué dans un accident doit aviser un agent de la paix, dès qu'un élève, un autre passager ou toute autre personne impliquée dans l'accident subit des blessures corporelles.

En effet, l'article 169 du CSR prévoit que : « Lors d'un accident au cours duquel une personne a subi un préjudice corporel, le conducteur d'un véhicule routier impliqué dans l'accident doit faire appel à un agent de la paix. »

Quiconque contrevient à l'article 169 commet une infraction et est passible d'une amende de 600 \$ à 2000 \$⁵.

¹ Code de la sécurité routière, chapitre C-24.2, art. 167.

² Ibid., art. 168.

³ Ibid., art. 169.

⁴ Le conducteur d'un véhicule routier impliqué dans un accident doit fournir à l'agent de la paix qui se rend sur les lieux de l'accident ou à la personne qui a subi un préjudice ses nom et adresse, le numéro de son permis, les nom et adresse du propriétaire inscrit au certificat d'immatriculation du véhicule, l'attestation d'assurance ou de solvabilité prévue par la Loi sur l'assurance automobile (chapitre A-25) et le numéro apparaissant sur la plaque d'immatriculation du véhicule.

⁵ Ibid., art. 179.

S'il quitte les lieux, le conducteur commet une infraction à l'article 170 du CSR puisqu'il ne fournirait pas les informations requises à l'agent de la paix qui aurait dû se rendre sur les lieux, ce qui le rend passible d'une amende de 200 \$ à 300 \$⁶.

Par ailleurs, ces infractions sont toutes deux prises en considération dans l'évaluation des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds et sont pondérées chacune à 4 points pour le PEVL et le CVL.

169	Omission de faire appel à un agent lors d'un accident avec dommages corporels	4	4
170	Informations requises non fournies par un conducteur impliqué dans un accident	4	4

De surcroît, selon la *Politique d'évaluation du comportement des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds*⁷, tout manquement à un devoir ou à une obligation du conducteur impliqué dans un accident, en vertu des articles préalablement mentionnés, constitue une infraction grave, assez sérieuse pour que la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) intervienne immédiatement auprès de l'exploitant afin de le sensibiliser à son comportement à risque.

À cet égard, la SAAQ transmet une lettre d'information à l'exploitant dès qu'elle est informée qu'une telle infraction a été commise, car ce type d'infraction présente un risque sérieux pour la sécurité routière ou la protection du réseau routier. Elle transmet aussi une lettre au conducteur qui a commis l'infraction accompagnée de son état de dossier⁸.

En cas d'accident impliquant un véhicule inoccupé

Dans le cas où il vous est impossible de rejoindre le propriétaire du bien endommagé ou une personne qui le représente sur les lieux de l'accident, vous devez communiquer sans délai avec le poste de police le plus près afin de rapporter l'accident et de fournir les renseignements prévus à l'article 171 du CRS⁹.

Quiconque contrevient à l'article 171 du CSR commet une infraction et est passible d'une amende de 200 \$ à 300 \$¹⁰.

Au même titre que les infractions mentionnées précédemment, tout manquement à l'article 171 du CSR aura un impact négatif à votre dossier PEVL, et figure parmi la liste des infractions graves.

⁶ Ibid., art. 178.

⁷ Politique d'évaluation du comportement des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds

⁸ Ibid., p. 39

⁹ Code de la sécurité routière, chapitre C-24.2, art. 171.

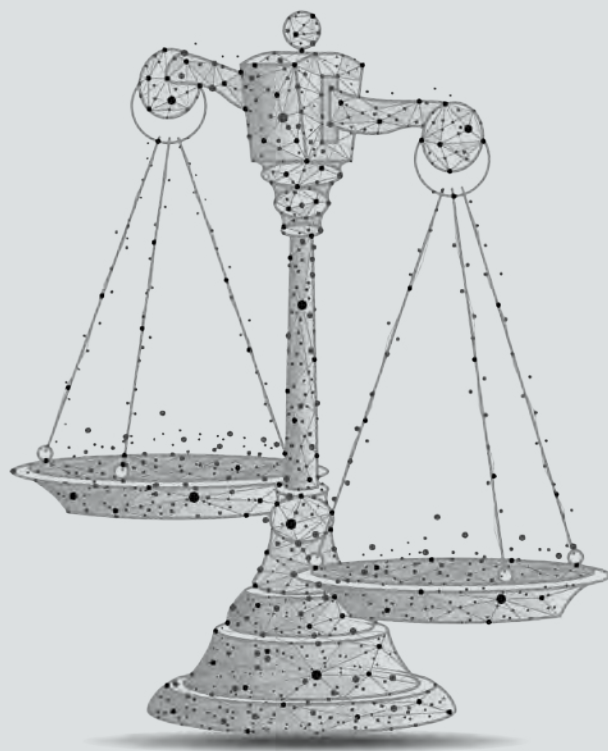
¹⁰ Ibid., art. 178.

SERVICES JURIDIQUES

DE LA FTA

Conseils – Formations – Représentation

Profitez de l'expertise de l'équipe juridique de la FTA pour vous accompagner sur vos enjeux juridiques et relations de travail.



Contactez-nous :
418 476-8181, poste 214
juridique@federationautobus.com
www.federationautobus.com

FÉDÉRATION
DES TRANSPORTEURS
PAR AUTOBUS



171	Omission d'aviser un agent de la paix, en certaines circonstances, lors d'un accident	4	4
-----	---	---	---

Attention! Contrairement à la croyance populaire, une note manuscrite laissée sur le pare-brise du véhicule accidenté avec vos coordonnées est insuffisante. Vous pourriez alors être accusé de délit de fuite, si vous quittez les lieux de l'accident sans contacter au préalable un agent de la paix.

Infraction de nature criminelle - Défaut d'arrêter lors d'un accident

Comme le prévoit l'article 320.16(1) du Code criminel¹¹(CC): «Commet une infraction quiconque conduisant un moyen de transport, sachant que celui-ci a été impliqué dans un accident avec une personne ou un autre moyen de transport ou ne s'en souciant pas, omet, sans excuse raisonnable, d'arrêter le moyen de transport et de donner ses nom et adresse, et d'offrir de l'assistance à une personne qui a été blessée ou semble avoir besoin d'assistance.»

Le conducteur reconnu coupable de cette infraction est coupable d'un acte criminel et est passible d'un emprisonnement maximal de 10 ans ou d'une infraction punissable sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire¹². Si des lésions corporelles ont été causées à une personne impliquée dans l'accident, le conducteur, qui le savait, pourrait être reconnu coupable d'un acte criminel et être passible d'un emprisonnement maximal de 14 ans¹³.

Contrevenir à l'article 320.16 (1) (2) (3) du CC est considéré comme étant une infraction critique au sens de la Politique d'évaluation du comportement des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds, car la transgression de l'une ou l'autre des obligations présente un risque élevé pour la sécurité routière ou la protection du réseau routier. Ces transgressions sont pondérées à 6 points et sont intégrées dans leur zone de comportement respective faisant partie de l'évaluation du comportement de l'exploitant et du propriétaire¹⁴.

Collision avec un animal

Si vous frappez un animal, la première chose à faire est de s'arrêter sur les lieux de l'accident. Dans le cas où vous auriez frappé un animal domestique, nous

vous recommandons de vérifier si des personnes ont besoin d'assistance, par exemple le maître du chien que vous venez de heurter.

S'il n'y a personne sur les lieux ou encore que le propriétaire de l'animal domestique ne peut être rejoint, vous avez l'obligation de déclarer l'accident au poste de police le plus près, et ce, sans délai, si l'animal pèse plus de 25 kg¹⁵. Par conséquent, nul besoin d'appeler un agent de la paix pour un écureuil. En revanche, il en va de soi dans le cas d'un orignal.

Dans le doute sur le poids de l'animal, mieux vaut ne pas prendre de risque et faire une déclaration, car les amendes peuvent atteindre 300 \$¹⁶, avec la perte de 4 points au dossier PEVL et CVL¹⁷.

Dans le cas d'un animal sauvage, peu importe le poids de la bête, vous devez communiquer avec un agent de protection de la faune, si l'animal fait partie de la liste des animaux à déclaration obligatoire.

Ces animaux à déclaration obligatoire sont les suivants¹⁸:

- ▶ Bœuf musqué
- ▶ Carcajou
- ▶ Caribou
- ▶ Cerf de Virginie
- ▶ Cougar
- ▶ Coyote et ses hybrides
- ▶ Dindon sauvage
- ▶ Loup et ses hybrides
- ▶ Lynx du Canada
- ▶ Lynx roux
- ▶ Opossum d'Amérique
- ▶ Orignal
- ▶ Ours blanc
- ▶ Ours noir
- ▶ Renard gris
- ▶ Oiseaux de proie, diurnes et nocturnes.

¹¹ Code criminel, L.R.C. (1985), ch. C-46.

¹² Ibid., art. 320.19 (5).

¹³ Ibid., art. 320.2.

¹⁴ Politique d'évaluation du comportement des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds, p. 15.

¹⁵ Code de la sécurité routière, chapitre C-24.2, art. 171.

¹⁶ Ibid., art. 178.

¹⁷ Politique d'évaluation du comportement des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds

¹⁸ C-61.1, r. 4 - Règlement sur les animaux à déclaration obligatoire

En résumé



Afin d'être prêt à toute éventualité, nous vous suggérons d'établir une politique d'entreprise claire en cas d'accident de la route. Ainsi, vos conducteurs pourront s'y référer, ce qui pourra vous éviter bien des problèmes. Voici quelques éléments à introduire à votre politique:

- ▶ Immobiliser le véhicule et actionner les feux de détresse;
- ▶ Secourir les blessés, installer les fusées de signalisation ou les triangles, selon les circonstances;
- ▶ Assurer la sécurité des passagers;
- ▶ Informer immédiatement l'employeur de l'accident, demander ses directives, lui transmettre toutes les informations pertinentes et informer les policiers, si nécessaire;
- ▶ Protéger les passagers, le véhicule de l'entreprise et les bagages contre toute aggravation de blessures, dommages, perte ou vol;
- ▶ Éviter de changer la position des véhicules à moins de danger ou sur l'ordre d'un agent de la paix;
- ▶ Noter les coordonnées des témoins, s'il y a lieu;
- ▶ Si le cas se présente, diriger les journalistes vers votre employeur;
- ▶ Transmettre toutes informations ou documentation pertinente à l'employeur.

SERVICES JURIDIQUES

DE LA FTA



DROIT DU TRANSPORT

- Réglementation
- Soutien pour les demandes de permis à la CTQ
- Contrats et opinions juridiques



RELATIONS DE TRAVAIL

- Conseils en droit du travail et droits et libertés de la personne
- Contrats, conventions collectives et politiques
- Soutien disciplinaire et administratif
- Accompagnement en cas de plainte



FORMATIONS & CAPSULES INFORMATIVES

Contactez-nous:
418 476-8181, poste 214
juridique@federationautobus.com
www.federationautobus.com

FÉDÉRATION
DES TRANSPORTEURS
PAR AUTOBUS





Analyse d'une décision sur la gestion de plainte et l'enquête interne

Il n'est jamais simple pour un transporteur d'être confronté à une plainte visant l'un de ses conducteurs. Dans ces situations, des décisions doivent être prises rapidement et plusieurs questions sont récurrentes : Peut-on retirer un conducteur de son parcours ? Quelles mesures disciplinaires peuvent être envisagées ? Quels sont les droits de l'entreprise de transport ? Comment concilier ces décisions avec les obligations contractuelles ?

Une décision rendue en 2019¹ par le Tribunal administratif du travail (TAT) met en lumière plusieurs principes clés qui devraient guider les entreprises de transport scolaire dans la gestion de telles situations.

Les faits

Dans cette affaire, une conductrice d'autobus scolaire dépose une plainte au tribunal administratif du travail en vertu de l'article 124 de la *Loi sur les normes du travail*², alléguant un congédiement sans cause juste et suffisante. Elle prétend avoir été congédiée à la suite d'une plainte verbale lui reprochant divers comportements. Cette plainte alléguait plusieurs comportements jugés inadéquats, notamment la conduite avec la porte entrouverte, l'utilisation du téléphone cellulaire, l'arrêt du minibus sur le bord de l'autoroute pour réprimander des élèves et d'autres gestes similaires.

Le lendemain de la plainte, l'employeur rencontre la conductrice pour obtenir sa version des faits. Elle nie envoyer des messages textes au volant et dit ne

pas se souvenir d'avoir arrêté le minibus sur l'autoroute. Quant à la porte entrouverte, elle explique avoir demandé à une élève d'apporter une poubelle à l'avant du véhicule, un incident survenu plus de quatre mois auparavant.

Un des élèves présent dans le minibus lors de cet incident est venu témoigner à l'audience en affirmant que plusieurs élèves, dont les enfants de la mère qui a porté plainte et leurs cousins étaient turbulents, lançaient des objets et injuriaient la conductrice. En raison d'une tempête de neige et d'un trafic lent, la conductrice, sentant une odeur qui empestait à l'intérieur, a cru qu'il s'agissait d'une fuite de propane dans le minibus et a entrouvert la porte après avoir échoué à ouvrir la fenêtre. Lors de l'incident, un élève a jeté un sac de poubelle par-dessus le garde avant d'être aspiré à l'extérieur lorsque la porte a été rapidement refermée. Tout au long de l'incident, d'une durée d'environ trois minutes, tous les élèves sont restés assis.

Par ailleurs, il est intéressant de noter que la plainte de la mère d'un élève a été formulée une semaine seulement après que la conductrice a elle-même déposé un rapport à l'égard de son fils turbulent.

Aucune enquête interne n'a été menée ni par l'employeur ni par la commission scolaire qui n'a pas jugé nécessaire d'interroger les élèves pour recueillir leur version des faits sur cet événement.

¹ *Thériault et Autobus Tesco inc.*, 2019 QCTAT 2156

² *Loi sur les normes du travail*, RLRQ c N-1.1

L'analyse

À la suite de cette plainte, la commission scolaire a exigé que le transporteur retire la conductrice de tout contact avec les élèves, considérant qu'une faute grave avait été commise. L'employeur s'est exécuté sans demander de preuve formelle, sans exiger une enquête rigoureuse et sans obtenir de rapport écrit comme l'exigeait pourtant la clause 21.1 du contrat liant les deux parties :

« [9] [...] **21.1** La COMMISSION SCOLAIRE peut exiger de L'ENTREPRISE DE TRANSPORT d'exclure un conducteur de tout contact avec les élèves transportés si une enquête interne effectuée après consultation de L'ENTREPRISE DE TRANSPORT démontre qu'il a commis une faute grave portant atteinte à l'intégrité ou la sécurité d'un élève. »³

(Nos soulignements)

Certes, la conductrice a contrevenu aux directives stipulant qu'un conducteur ne doit ouvrir les portes qu'une fois l'autobus complètement arrêté, ne peut repartir tant que les portes ne sont pas fermées et que les passagers ne sont pas tous assis.

En revanche, le contrat prévoit clairement que :

« [26] [...] Si une plainte contre un conducteur est déposée par des parents ou par une direction d'école, LA COMMISSION doit procéder à une enquête interne et en informer immédiatement par écrit L'ENTREPRISE DE TRANSPORT. Si les faits reprochés sont graves, récurrents ou pouvant porter atteinte à l'intégrité ou la sécurité d'un élève et que l'enquête interne confirme la véracité de la plainte, LA COMMISSION peut exiger de L'ENTREPRISE DE TRANSPORT le remplacement ou la suspension d'un conducteur jugé inapte à remplir ses fonctions. »⁴

(Nos soulignements)

Ainsi, pour qu'une demande d'exclusion soit considérée comme valide et conforme au contrat, les conditions suivantes doivent obligatoirement être respectées :

- ▶ Une enquête interne devait être effectuée après consultation avec l'entreprise de transport;
- ▶ Un document écrit présentant les résultats de l'enquête interne devait être transmis au transporteur.

Toutefois, dans cette affaire, il apparaît qu'aucune enquête interne n'a été menée pour confirmer la véracité de la plainte ni pour déterminer si les faits

³ Préc., note 1, paragr. 9.

⁴ Id., paragr. 26

SERVICES JURIDIQUES

DE LA FTA



SERVICES SPÉCIALISÉS*

- Représentation devant les tribunaux administratifs, médiation, conciliation (CNESST, CDPDJ)
- Soutien en équité salariale
- Plan d'argumentation pour les constats d'infractions
- Analyse de dossiers complexes

* À tarif additionnel préférentiel, sous certaines conditions

Contactez-nous :

418 476-8181, poste 214

juridique@federationautobus.com

www.federationautobus.com

FÉDÉRATION
DES TRANSPORTEURS
PAR AUTOBUS



reprochés étaient graves, récurrents ou susceptibles de porter atteinte à l'intégrité ou à la sécurité d'un élève. Ce n'est que si ces conditions étaient réunies que la commission scolaire pouvait exiger le remplacement de la conductrice.

Le Tribunal rappelle un principe fondamental en droit du travail concernant le congédiement :

«[28] Avant de conclure à la commission d'une faute grave par la demanderesse, il faut avoir effectué une enquête rigoureuse. Est-ce utile de rappeler que le congédiement est la peine capitale en droit du travail ? À quoi bon suspendre la demanderesse sans solde aux fins d'enquête s'il n'y a pas une enquête qui est effectuée par la suite ? »⁵

(Nos soulignements)

Le congédiement représente la sanction la plus sévère en droit du travail. Une telle décision ne peut être prise qu'au terme d'une enquête rigoureuse et bien documentée. Dans le cas présent, il est important de souligner que la conductrice possédait un dossier disciplinaire vierge et occupait le même circuit d'autobus depuis 2010, sans aucun incident antérieur. Le Tribunal conclut donc que l'employeur aurait dû appliquer la règle de la progression des sanctions, en optant d'abord pour des mesures moins sévères telle une suspension, et ce, afin de permettre à la conductrice de corriger son comportement, le cas échéant.

Cette décision réaffirme l'importance de respecter les procédures et le principe fondamental en matière disciplinaire, soit la progression des sanctions.

Ce principe repose sur l'idée que les mesures disciplinaires doivent être appliquées de manière graduelle en fonction de la gravité des faits et du contexte, sauf lorsqu'il s'agit d'un cas de faute grave.

Pour les entreprises syndiquées, il est essentiel de respecter les dispositions prévues dans la convention collective, lesquelles peuvent encadrer plus précisément le processus disciplinaire.

⁵ Id., paragr. 28

⁶ [Droit de gestion | Commission des normes de l'équité de la santé et de la sécurité du travail - CNESST](#)



«Voici des exemples de sanctions appliquées de façon graduelle :

- ▶ Un avertissement verbal
- ▶ Un avertissement écrit (courriel, avis disciplinaire, etc.)
- ▶ Une lettre au dossier personnel de la travailleuse ou du travailleur
- ▶ Une suspension
- ▶ Un congédiement »⁶

Le tribunal note également que les chauffeurs d'autobus scolaire, soumis à des règles strictes pour assurer la sécurité des élèves, doivent faire preuve de vigilance constante et de réactivité face aux comportements parfois turbulents des élèves et aux imprévus de la route.

La décision

Dans cette affaire, le Tribunal a tenu compte du dossier disciplinaire vierge de la conductrice, de son ancienneté, de son affectation au même parcours depuis 2010 et du fait que l'incident en cause n'avait pas compromis la sécurité des élèves. Le minibus roulait à basse vitesse et la porte n'est demeurée entrouverte que pendant un maximum de deux minutes.

Le Tribunal conclut donc que l'incident ne constituait pas une faute grave et que l'employeur aurait dû opter pour une sanction moindre. Le congédiement a ainsi été remplacé par une suspension.

En résumé



- 1 Consulter votre contrat de transport scolaire pour connaître vos obligations.
- 2 S'assurer que toutes les conditions prévues (enquête, consultation, document écrit) sont respectées.
- 3 Exiger les résultats de l'enquête interne.
- 4 Exercer votre rôle de gestionnaire: appliquer les sanctions appropriées, assurer les suivis nécessaires et offrir le soutien requis aux employés concernés.
- 5 Respecter les procédures établies dans le contrat de transport scolaire.

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



CONGRÈS & GOLF

Présenté par:

Polara

Présenté par:

PREVOST

11^e édition

Fairmont Le Manoir Richelieu - La Malbaie

Tournoi de golf - Jeudi 26 juin

9h **Brunch des golfeurs** 

10h **Accueil des golfeurs et instructions**

10h30 **Déplacement vers les trous**

11h **Début du tournoi en formule « Shotgun »**

16h30 **Fin du tournoi**

18h **Cocktail**

19h **Souper**

21h **Soirée privée au Bar 21**

Congrès annuel - Vendredi 27 juin

7h30 **Petit-déjeuner d'ouverture**  STRATÉGIES EN ASSURANCE

8h30 **Départ pour l'activité des conjoints**
(Réservée aux personnes inscrites uniquement)

8h45 **L'engagement des équipes dans le nouveau monde du travail**
Jean-François Bertholet

10h **Pause-réseautage | Place des affaires**

10h45 **La pensée stratégique en contexte incertain: une invitation à penser à l'envers**
Anne-Laure Marcadet

12h **Dîner**

13h30 **Comment et pourquoi entrer dans le monde de l'intelligence artificielle (IA)**

David Beauchemin
M^e Stéphane Lamarre

 CAIN LAMARRE

14h30 **Pause-réseautage | Place des affaires**

15h15 **Atelier: La bonne gestion de mon dossier PEVL**

M^e Pierre-Olivier Dumas
M^e Christine Deslauriers

 Stein Monast

18h **Cocktail**

19h **Souper et soirée spectacle Fiesta Latina!**

Congrès annuel - Samedi 28 juin

7h45 **Petit-déjeuner**  STRATÉGIES EN ASSURANCE

8h45 **Assemblée générale annuelle de la FTA**
Accès réservé aux membres transporteurs seulement

10h **Pause-réseautage | Place des affaires**

10h45 **Activité: Faites tourner vos méninges!**



12h15 **Tailgate**

18h **Cocktail**

Videobooth

19h **Souper et soirée de clôture**



 **Desjardins**
Entreprises

 **GIRARDIN**
BLUE BIRD

 **Northbridge**
Assurance

KARINE PARENT

Directrice événements et communications, FTA



”

Congrès annuel de la FTA 2025

S'outiller pour demain : stratégies, innovations et connexions

Cette édition du congrès s'inscrit pleinement dans la volonté de la Fédération des transporteurs par autobus (FTA) d'accompagner ses membres face aux transformations du monde du travail. À travers cette programmation, la FTA offre non seulement des clés pour mieux comprendre les enjeux actuels, mais aussi des outils concrets pour agir dès maintenant. Un rendez-vous incontournable pour évoluer, ensemble.

Mobiliser autrement, penser autrement

Deux conférences pour repenser la mobilisation et la stratégie ouvriront le congrès. Jean-François Bertholet, enseignant à HEC Montréal, abordera l'engagement des équipes dans un contexte de rareté de main-d'œuvre et de tensions intergénérationnelles, en revisitant les stratégies de mobilisation. Anne-Laure Marcadet, fondatrice d'Idéclic, proposera quant à elle une réflexion originale sur la pensée stratégique en contexte incertain, invitant les participants à « penser à l'envers » pour mieux répondre aux grands défis de l'industrie, comme l'électrification et la transition technologique.

Intelligence artificielle : comprendre, anticiper, agir

L'intelligence artificielle n'est plus un concept abstrait, elle transforme déjà l'industrie. Cette conférence animée par David Beauchemin, expert IA chez Baseline, et M^e Stéphane Lamarre, avocat associé chez Cain Lamarre, propose un tour d'horizon clair, concret et accessible de ce que l'IA peut apporter

à nos entreprises : automatisation, gains d'efficacité, meilleure prise de décision. Une occasion de tracer votre propre feuille de route vers l'IA.

Maîtriser la gestion du dossier PEVL : enjeux et bonnes pratiques

Les enjeux juridiques liés aux constats d'infraction et à leur impact sur le dossier PEVL seront au cœur d'un atelier pratique animé par M^e Pierre-Olivier Dumas de chez Stein Monast et M^e Christine Deslauriers. Grâce à des mises en situation réelles, les participants réfléchiront collectivement aux meilleures pratiques à adopter dans leur entreprise pour assurer une gestion efficace de leur conformité réglementaire.

Tester ses connaissances tout en s'amusant

Parce que l'apprentissage passe aussi par le jeu, cette activité rassemble les congressistes autour d'une activité dynamique. En équipe, testez vos connaissances sur l'industrie, relevez des défis surprenants, et surtout... amusez-vous! Une belle manière de réseauter tout en mettant vos méninges à l'épreuve.

Rencontrer, découvrir et partager

Le congrès de la FTA est un moment stratégique pour favoriser les échanges entre transporteurs et fournisseurs. Cette année, ces derniers sont invités à participer à l'ensemble des activités, une excellente occasion de mieux comprendre la réalité du terrain et de renforcer leurs liens avec les acteurs de l'industrie.

NOUVEAUTÉ 2025 :

une **plateforme de prise de rendez-vous** facilitera l'organisation de rencontres ciblées entre transporteurs et fournisseurs pour maximiser les opportunités d'affaires.

Et bien sûr, le traditionnel Tailgate, organisé en extérieur sous chapiteau, viendra clore la dernière journée. Dans une ambiance conviviale, les participants pourront échanger avec les fabricants d'autobus et les fournisseurs, découvrir leurs nouveautés, tout en partageant quelques bouchées.

L'édition 2025 s'annonce intense et stimulante, tout en conservant l'ambiance chaleureuse et détendue qui fait la signature de la FTA. Entre conférences inspirantes, ateliers pratiques, moments de réseautage et soirées animées, tout est en place pour apprendre, connecter... et faire évoluer notre industrie ensemble.

On a hâte de vous y voir !

De belles soirées vous attendent!

Vendredi 27 juin



Samedi 28 juin



**M^e STÉPHANE LAMARRE**

Avocat associé, Cain Lamarre



”

Parce que les conducteurs aussi ont un dossier de comportement, et que celui-ci a changé en 2023

C'est en janvier 2006 que le législateur a modifié la *Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds* afin d'y inclure la notion de «conducteur». Ce n'est toutefois que le 1^{er} janvier 2011 qu'une politique d'évaluation visant les conducteurs de véhicules lourds est entrée en vigueur.

Comme vous le savez, la Politique d'évaluation des conducteurs de véhicules lourds a été créée afin de répondre à la demande criante des propriétaires et exploitants de véhicules lourds qui, depuis 1998, se voyaient assujettis à un régime au terme duquel ils étaient imputables des infractions émises à leurs conducteurs de véhicules lourds dans le cadre de l'exploitation de leur entreprise, et ce, alors qu'un conducteur de véhicules lourds ayant un comportement allant à l'encontre des règles de sécurité routière pouvait continuer de circuler en toute impunité sur le réseau routier en offrant ses services à un autre transporteur.

Conséquence directe de cette modification législative, les conducteurs sont dorénavant imputables de leur comportement routier dans le cadre de la conduite d'un véhicule lourd, et ce, de la façon prévue par la Politique d'évaluation du comportement des conducteurs de véhicules lourds.

La Politique d'évaluation du comportement des conducteurs de véhicules lourds s'applique à tous les conducteurs de véhicules lourds titulaires d'un permis de conduire émis au Québec par la Société de l'assurance automobile du Québec et vise l'ensemble du comportement du conducteur au Québec et ailleurs au Canada.

Le dossier du conducteur est constitué:

- ▶ des constats d'infraction émis au conducteur relativement à la sécurité routière en vertu du *Code de la sécurité routière* ou des règlements en découlant alors qu'il conduit un véhicule lourd;
- ▶ des mises «hors service» émises au conducteur;
- ▶ des accidents dans lesquels celui-ci est impliqué.

La pondération des événements varie de 1 à 5 points selon la gravité de l'infraction, tandis que la pondération des infractions représentant une gravité majeure, considérées comme critiques, est de 6 points.

Il est à noter que certaines infractions auront une pondération différente selon que celles-ci servent à évaluer le conducteur ou l'exploitant du véhicule lourd.

C'est notamment le cas de certaines infractions qui relèvent davantage de la responsabilité directe du conducteur. Notons à titre d'exemple:

- ▶ Permis de conduire (validité, classe appropriée);
- ▶ Port de la ceinture de sécurité;
- ▶ Conduite sous sanction;
- ▶ Utilisation du cellulaire ou de tout autre appareil portatif;
- ▶ Capacité de conduire affaiblie par l'alcool et les drogues.

Depuis 2023, certaines infractions émises en vertu d'un règlement municipal sont également prises en compte dans l'évaluation du comportement du conducteur de véhicules lourds.

L'annexe 3 de la Politique d'évaluation des conducteurs de véhicules lourds établit la liste des infractions pour lesquelles une pondération est appliquée.

À ces infractions s'ajoutent celles commises par un conducteur de véhicules lourds dans une autre province canadienne et qui sont transmises à la Société de l'assurance automobile du Québec.

Les accidents sont, par ailleurs, pondérés comme suit :

- ▶ 4 points sont attribués pour les accidents avec blessés et avec transport par ambulance;
- ▶ 2 points pour les accidents avec blessés sans transport en ambulance;
- ▶ 2 points pour les accidents avec dommages matériels seulement, survenant partout au Québec ou au Canada à l'exception de ceux qui surviennent sur le territoire de l'Île de Montréal et dans les villes de Longueuil, Laval et de Québec (incluant le territoire de L'Ancienne-Lorette), ainsi que sur le réseau routier de remorquage exclusif de la région métropolitaine de Montréal qui, compte tenu de la plus grande exposition au risque, se voient attribuer une pondération de 1 point.

En cas d'accident mortel, le dossier du conducteur de véhicules lourds est toutefois immédiatement transmis à la Commission des transports du Québec.

Comme vous le savez certainement, les événements inscrits au dossier du conducteur y demeurent pour une période de deux ans à compter de l'émission des constats d'infraction.

Il est, par ailleurs, opportun de souligner que la Société de l'assurance automobile du Québec procède au retrait, dans le dossier du conducteur, des constats d'infraction qui ont fait l'objet d'une annulation ou d'un retrait, pour lesquels le conducteur a été reconnu non coupable ou encore auxquels le poursuivant n'a pas donné suite à l'intérieur du délai de prescription, qui s'établit généralement à un an.

Les mises hors service «conducteur», émises notamment lorsqu'un conducteur est mis hors service en raison de l'atteinte du nombre d'heures maximal de conduite, donnent lieu à l'inscription de 5 points au dossier conducteur.

La Politique d'évaluation des conducteurs de véhicules lourds établit quatre zones distinctes servant à analyser le comportement des conducteurs. Chaque zone est associée à un seuil de points à ne pas dépasser :

- ▶ Règles de circulation (16 points);
- ▶ Utilisation du véhicule lourd (14 points);
- ▶ Implication dans les accidents (9 points);
- ▶ et Comportement global du conducteur (17 points).

La version de 2023 de la Politique d'évaluation du comportement des conducteurs de véhicules lourds amène un autre changement important au niveau de la pondération des événements, à savoir la notion de «répétition d'infractions de même nature», qui entraînera une pondération supplémentaire.

Ainsi, un conducteur qui se verrait trop fréquemment visé par certaines infractions pourrait se voir attribuer des points supplémentaires dans la zone de comportement concernée.

Lorsque le seuil de «répétition d'infractions de même nature» est dépassé, c'est-à-dire dès l'émission de deux constats d'infraction de même nature, une pénalité équivalente à 20 % du seuil applicable est ajoutée aux points accumulés dans la zone de comportement concernée. Une pénalité équivalente à 20 % du seuil applicable à la zone d'évaluation «Comportement global de l'exploitant» est aussi ajoutée.

Un autre changement important amené par la version 2023 de la Politique d'évaluation du comportement des conducteurs de véhicules lourds concerne une pondération différenciée selon l'âge des événements.

Ainsi, sauf exception, chaque événement sera inscrit pour deux ans au dossier du conducteur de véhicules lourds, mais la pondération qui est associée à chaque événement diminuera de moitié après un an de la date de la survenance.

Cette réalité ne s'applique toutefois pas aux infractions critiques et aux événements inscrits dans la zone de comportement «Implication dans les accidents».

La Commission des transports du Québec évalue le comportement des conducteurs de véhicules lourds pour lesquels la Société de l'assurance automobile du Québec a constitué un dossier.

Les circonstances qui peuvent amener le transfert du dossier d'un conducteur devant la Commission des transports du Québec peuvent se résumer comme suit :

1. Atteinte ou dépassement de seuil dans une des zones de comportement;
2. Accident mortel responsable inscrit au dossier du conducteur;
3. Infraction critique liée à la capacité de conduire affaiblie par l'alcool ou la drogue;
4. Lorsque le conducteur est, à lui seul, responsable de l'inscription d'événements suffisants pour générer la transmission du dossier de l'exploitant (son employeur) à la Commission des transports du Québec;
5. Sur avis de la Société de l'assurance automobile du Québec ou de la Commission des transports du Québec selon lequel le

conducteur met en danger la sécurité des usagers du réseau des chemins ouverts à la circulation publique ou compromet l'intégrité de ce réseau.

Une fois le dossier du conducteur transféré devant la Commission des transports du Québec, une audience pour évaluer le comportement du conducteur est généralement tenue.

Les audiences devant la Commission des transports du Québec sont publiques, et le conducteur peut, s'il le désire, être représenté par un avocat.

À la suite de l'audience, la Commission des transports du Québec peut soit maintenir le droit de conduire du conducteur, soit lui imposer des conditions afin de lui permettre de corriger ses déficiences, soit lui interdire la conduite d'un véhicule lourd.

Dans ce contexte, pour éviter de mettre son gagne-pain en jeu, mieux vaut bien se conduire!





BLUE BIRD
**CONÇU POUR RÉPONDRE
À VOS BESOINS**





girardinbluebird.com

Contactez votre représentant :

888 697-3222



Vision SE-V
Premium





Soirée du 65^{ème} anniversaire le 10 mai dernier au Centre des congrès de Lévis

65^e anniversaire **D'AUTOBUS AUGER !**



Sylvain Auger, président d'Autobus Auger



Gilles Lehouillier, maire de Lévis, Sylvain Auger, et Bernard Drainville, ministre de l'Éducation

Le 10 mai dernier, au Centre des congrès de Lévis, Autobus Auger a célébré avec fierté ses 65 ans d'excellence, d'engagement et de reconnaissance, entourée de 650 invités, réunis pour l'occasion. La célébration des 65 ans d'une entreprise lévisienne devenue leader dans le monde du transport scolaire, adapté, en commun et nolisé.

Il y a des histoires qui ne s'écrivent pas seulement avec des mots, mais avec le temps, l'effort, et une fidélité indéfectible aux valeurs fondatrices. Celle d'Autobus Auger est de celles-là.

La grande aventure de la famille Auger dans le transport par autobus commence en 1960, avec le Dr. Sylvain Auger, qui offre un service de transport collectif sur la Rive-Sud de Québec avec «Autobus Lévis». Il posait alors les premières pierres d'une aventure humaine, familiale et entrepreneuriale. Sept ans plus tard, son fils Michel reprenait le flambeau et amène un souffle nouveau. L'Expo de Montréal marqua l'entrée d'Auger dans le transport nolisé, puis le transport scolaire — un secteur alors naissant au Québec. En 1969, Michel Auger devient propriétaire, développe l'entreprise et en étend le rayon sur toute la Rive-Sud de Québec.

En 1980, Autobus scolaire de Lévis devient Autobus M. Auger. Deux ans plus tard, l'entreprise innove en offrant un service de transport adapté, démontrant un engagement clair envers l'accessibilité et l'inclusion. En 1985 Autobus M. Auger fait l'acquisition d'Autobus Etchemin, et 1989 voit naître Autocars des Chutes. Le nombre d'autobus ne cesse de s'accroître, le territoire desservi s'élargit avec les acquisitions en 1999 d'Autobus Inter-Rives et, en l'an 2000, de Beauce Autobus. La réputation d'excellence s'affirme.

En 2008, la relève se dessine: Sylvain Auger, fils de Michel, prend les commandes et assure tout un essor à l'entreprise. Avec lui, un vent de modernité s'empare d'Autobus Auger. En quelques années, les effectifs doublent. En 2010, Autobus Auger devient le plus important transporteur de Lévis et de la grande région de Québec, avec une flotte de 400 véhicules et près de 500 employés.

Cette croissance n'a jamais effacé l'essentiel d'Autobus Auger: l'humain. Comme le rappelle la mission de l'entreprise: «Notre équipe s'engage à transporter ses passagers de façon sécuritaire, responsable et humaine». Une promesse tenue chaque jour, dans chaque trajet, grâce à des conductrices et conducteurs chevronnés qui incarnent les valeurs fondamentales de l'entreprise: agilité, loyauté, intégrité, esprit d'équipe et sécurité.

Au fil des années les acquisitions continuent à s'enchaîner: Transport St-Augustin, Autobus Rowley, Transport Marquis, Transport Scolaire Donnacona, Transport Deschaillons, Transport Scolaire Émilie Lemay... autant de chapitres ajoutés à cette épopée.

Aujourd'hui, Autobus Auger compte 750 employés, 650 véhicules, 13 places d'affaires, un ancrage fort dans les régions de Lévis, Québec, Portneuf, Bellechasse, Lotbinière, Beauce Centre du Québec — et surtout, des milliers d'enfants, d'adultes, de citoyens transportés avec bienveillance et en toute sécurité, ce qui témoigne d'une vérité profonde: ici, chaque passager compte.

Le transport scolaire représente désormais 75 % des activités de l'organisation, sans oublier le transport en commun, adapté et nolisé.

L'entreprise mise sur des technologies de pointe, un entretien rigoureux de ses véhicules et un encadrement professionnel de ses conducteurs, avec des formations reconnues par la Société de l'assurance automobile du Québec.



Sylvain et Michel Auger, co-présidents d'honneur, au gala Les Pléiades de la Chambre de commerce de Lévis, 17 mai 2012.

Ce soir-là, à Lévis, on a célébré plus qu'une entreprise. On a rendu hommage à un esprit pionnier, à une communauté soudée, à une vision généreuse. La famille Auger a su transmettre bien plus qu'un savoir-faire et un rêve pour le monde du transport de personnes. Elle y laisse un héritage inspirant.

Ce parcours remarquable n'aurait pas été possible sans le professionnalisme et le dévouement de tous les membres de sa formidable équipe qui ont contribué à bâtir l'histoire d'Autobus Auger au fil des décennies.

À nos conductrices et nos conducteurs, à nos mécaniciens, à notre personnel administratif, à nos partenaires et à nos clients — cette histoire est la vôtre.

Merci d'avoir
été du voyage
depuis 65 ans !



Autobus Leeds Transit

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



AUTOBUS IC ÉLECTRIQUE NOUVELLE GÉNÉRATION

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 COMMERCIAL NOUVELLE GÉNÉRATION

UNE VISION CLAIRE

IC Bus est fière de proposer le premier système de caméra de l'industrie conçu 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.

**POUR PLUS D'INFORMATION,
CONTACTEZ-NOUS :**

1 866 411-9114 ou 450 588-5453

LEEDS TRANSIT

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

leedstransit.com



Autobus Leeds Transit



Les vibrations, un risque ergonomique non négligeable

Les vibrations sont un risque ergonomique pouvant causer d'importantes atteintes à la santé qui rendent certaines tâches au travail plus difficiles à réaliser. Les problèmes de santé développés peuvent diminuer la dextérité et rendre la manipulation des objets plus difficile. La préhension d'outils et la capacité de travailler au froid peuvent être altérées de façon irréversible et des douleurs au dos peuvent se développer.

Ces problèmes de santé peuvent avoir des impacts non désirés et permanent dans la vie de tous les jours, rendant certaines activités courantes plus difficiles, comme se raser, boutonner sa chemise, ou faire des activités à l'extérieur, comme jouer au golf.

Où se trouvent les vibrations dans mon lieu de travail ?

Les vibrations peuvent notamment être générées par le poste de conduite d'un véhicule ou par des outils à main portatifs. Les vibrations se divisent en deux catégories, les vibrations transmises à l'ensemble du corps (VEC) et les vibrations mains-bras (VMB).

Les vibrations transmises à l'ensemble du corps (VEC) sont présentes au poste de conduite des autobus, des mini-bus, des micro bus et des berlines. Les vibrations du moteur et les chocs dus à la chaussée cahoteuse se transmettent au corps entier par l'assise vers la colonne vertébrale.

Les vibrations main-bras (VMB) touchent les membres supérieurs, elles sont générées par des outils à main ou des machines portatives, dont les meuleuses, les perceuses, les clés à choc pneumatique

et bien d'autres encore. Les vibrations passent par la paume des mains et traversent les doigts, les poignets et les bras.

Quels sont les effets des vibrations sur la santé ?

Les vibrations transmises au corps peuvent affecter diverses structures des membres supérieurs, inférieurs, du tronc, et causer des troubles au niveau des systèmes neurologique (nerfs), vasculaire (vaisseaux sanguins) et musculosquelettique.

1. Vibrations corps entier (VCE)

Les VCE peuvent toucher les conducteurs et les conductrices de véhicules de transport tels que les autobus, les mini-bus et les berlines.

La source des vibrations dans les véhicules provient principalement des moteurs, et des routes cahoteuses qui transmettent des chocs au poste de conduite. Cependant, le siège du conducteur joue un rôle essentiel d'absorption/amortissement des vibrations. Un siège mal ajusté ou une suspension défectueuse, permettent aux vibrations de traverser l'assise et de se transmettre au corps, par la région du fessier et monter à la colonne vertébrale et aux épaules/cou.

Effets sur la santé

Les vibrations sont un des facteurs ergonomiques pouvant provoquer des maux de dos touchant aussi bien le bas du dos que les épaules et le cou. Ils peuvent également aggraver les blessures préexistantes et être la cause de lombalgies, d'hernie discale, de la sciatique, et même de dégénérescence de la colonne vertébrale (arthrose).

D'autres effets sont possibles sur le système digestif, le système vasculaire périphérique (varices) et le système reproducteur féminin. Les VCE peuvent également avoir des effets sur la grossesse et le fœtus de la femme enceinte.

Les effets des vibrations transmises à l'ensemble du corps se développent lorsque l'exposition est longue et lorsque les vibrations ont une grande intensité.

2. Vibrations main bras (VMB)

L'utilisation régulière d'outils émettant des vibrations, portatifs ou fixes, d'outils guidés à la main (ponceuse à la main) ou le fait d'être en contact avec une pièce vibrante (meuleuse), peut provoquer l'apparition de problèmes de santé au niveau des membres supérieurs. L'ensemble de ces affections sont rassemblés sous le terme de syndrome vibratoire mains-bras (SVMB). Il y a trois types d'atteinte à la santé possible, au niveau neurologique, vasculaire et musculosquelettique.



Troubles nerveux

Les atteintes neurologiques dues aux vibrations peuvent causer des engourdissements, des picotements, la perte de sensibilité et de dextérité aux doigts.

Trouble vasculaire

Le phénomène de Raynaud est une atteinte aux vaisseaux sanguins qui se caractérise par des épisodes de blanchiment d'un ou de plusieurs doigts accompagnés de picotements. Il peut survenir lors d'une exposition au froid et à l'humidité.

Trouble musculosquelettique

Le syndrome du canal carpien est une affection fréquente dont la cause est due à une posture contraignante du poignet, à la préhension d'outils et aux mouvements répétitifs. Cette affection peut créer une limitation du mouvement, des douleurs et des raideurs aux mains et aux bras.

Le SVMB est une maladie irréversible. Il n'existe pas de traitement curatif, les traitements servent uniquement à soulager les symptômes. C'est pourquoi la prévention est primordiale.

Facteurs aggravants

De façon générale, l'atteinte à la santé augmente lorsque le travailleur est exposé à plus d'un facteur de risque tout en étant exposé à des vibrations. Les facteurs suivants devraient être pris en compte lors de l'analyse du risque :

- ▶ Une mauvaise posture pendant la conduite ou le fait de rester assis pendant de longues périodes sans changer de position;
- ▶ Un ajustement inefficace de la suspension du siège;
- ▶ Un outil dont le poids ou la configuration sont problématiques;
- ▶ Des méthodes et une organisation du travail déficiente ou contraignante;
- ▶ L'entretien préventif de l'outil et des accessoires déficient;
- ▶ Le travail avec des outils vibrants dans un environnement froid ou humide (phénomène de Raynaud);
- ▶ La nécessité d'exercer une force sur l'outil (pousser) ou encore l'utilisation des outils à bout de bras.

Travailler à la source et sur les facteurs aggravants permet d'améliorer le travail et de réduire les risques à la santé.

La réglementation

L'article 51 de la Loi sur la santé et la sécurité du travail (LSST) exige de l'employeur de prendre les mesures nécessaires pour protéger la santé et assurer la sécurité et l'intégrité physique et psychique du travailleur. L'employeur doit notamment éliminer les risques pouvant affecter la santé et la sécurité du travailleur.



La réglementation québécoise (RSST) ne précise pas encore de norme portant sur l'exposition aux vibrations, il est toutefois important de se référer à la norme internationale ISO5349, Vibrations mécaniques, et aux directives européennes 2002/44/EC, qui sont souvent utilisées comme références dans le domaine des risques dus aux vibrations.

La directive européenne, basée sur la norme ISO, propose deux niveaux d'exposition, comme suit :

- Un seuil d'action d'exposition journalière (8 heures) de $2,5 \text{ m/s}^2$, à partir duquel il est recommandé de mettre en place des mesures pour réduire les risques;
- Une valeur limite d'exposition journalière (8 heures) de 5 m/s^2 , qui ne devrait pas être dépassée afin de protéger la santé des travailleurs.

De façon générale, le risque d'atteinte à la santé augmente en fonction du temps d'exposition aux vibrations et de l'intensité des vibrations émises par les outils. Il est aussi reconnu que diminuer le niveau vibratoire d'un outil permet de réduire considérablement la dose vibratoire reçue par le travailleur.

Comment peut-on prévenir les risques d'exposition aux vibrations ?

Plan d'action

Afin de contrôler le risque dû aux vibrations, un plan d'action de maîtrise du risque doit être élaboré et mis en place. Identifier des responsables dès le début du projet et impliquer des travailleurs et des représentants de l'employeur. Dresser une liste des

principales sources de vibrations, puis, procéder au classement des outils vibrants par secteur. Dans l'atelier de réparation, le mécanicien en chef peut dresser la liste et vérifier les niveaux vibratoires produits par les outils auprès du fournisseur, et dans les manuels du fabricant. Un travailleur pourra vérifier chaque poste de conduite et inscrire dans une liste l'état des sièges et de leur suspension. Noter tous les outils et les postes de conduites qui nécessitent des réparations ou de l'entretien et inscrivez-les dans votre programme d'entretien.

Les mesures sont-elles nécessaires ?

En pratique, il n'est pas toujours nécessaire de procéder à des mesures de vibrations. Il est possible d'obtenir l'information voulue par d'autres moyens, en faisant circuler un questionnaire ou en organisant des entrevues auprès des travailleurs. Si les travailleurs se plaignent de sensations de picotement (VMB) ou de maux de dos (VCE), il faut procéder à l'identification des outils/machines qui provoquent ces inconforts

Est-il important de connaître les heures travaillées avec les outils ?

Lorsque la situation le demande, il est souhaitable de procéder à une estimation des niveaux d'exposition aux vibrations des travailleurs (nombre d'heures d'utilisation). Cela peut révéler que l'outil utilisé émet trop de vibrations pour le nombre d'heures d'utilisation. Il sera souhaitable de réduire les heures d'utilisation avec cet outil ou d'en choisir un autre qui transmet moins de vibrations au corps.

7GEN



Entreprise
fièrement
québécoise



Électrifiez votre flotte d'autobus scolaires

– Simplement et efficacement –

Avec 7Gen, accédez au Programme d'électrification du transport scolaire (PETS) et facilitez chaque étape de votre transition électrique.

POURQUOI CHOISIR 7GEN ?

- ✓ Crédit-bail PETS — obtenez votre financement incluant les subventions.
- ✓ Indépendant, québécois — 7Gen vous conseille sans parti pris, selon vos vrais besoins.
- ✓ Tout est inclus — autobus, bornes, entretien et monétisation des crédits carbone, ainsi qu'un seul paiement mensuel.
- ✓ Gestion intégrée — de la borne à la flotte, nos experts s'en occupent.
- ✓ Aucune taxe à la livraison — grâce à notre offre en crédit-bail.
- ✓ Moins de paperasse — on gère vos documents PETS et BIC.

**Simplifiez l'électrification de
votre flotte dès aujourd'hui !**

Contactez 7Gen pour une solution clé en main ►



✉ contact@7Gen.com

☎ 1(855) 743 6773

🌐 7Gen.com/contact

in linkedin.com/company/7-Gen

Quels sont les moyens préventifs à mettre en place ?

Il y en a plusieurs, mais certains sont plus efficaces que d'autres parce qu'ils abordent le problème des vibrations à la source, en l'éliminant ou en réduisant considérablement les vibrations émises. Voici les moyens de prévention possibles selon l'approche graduée :

- ▶ Lorsque c'est possible, changer le procédé pour éliminer à la source le risque d'exposition aux vibrations;
- ▶ Intégrer dans la politique d'achat le choix d'outils dont le niveau vibratoire est réduit;
- ▶ Mettre en place un programme d'entretien préventif;
- ▶ Procéder à l'ajustement adéquat des postes de conduite, incluant la suspension;
- ▶ Certains fabricants offrent des modèles possédant des mécanismes qui réduisent les vibrations, comme une masse autoéquilibrante ou une poignée antivibrante;
- ▶ Le port de gants antivibratoires permet d'atténuer les vibrations à la paume, mais pas aux doigts;
- ▶ Les gants qui protègent du froid atténuent les symptômes existants;
- ▶ Il est préférable de guider un outil vibratoire plutôt que de la pousser.

Ces actions permettent de diminuer les vibrations transmises aux travailleurs, il est important de retenir que bien que la norme ISO5349 a établi des seuils de travail acceptables sur une période de 8 heures, certaines personnes peuvent ressentir de l'inconfort lors d'une utilisation au-dessous de ces seuils prescrits.

Pour protéger la santé des travailleurs et travailleuses, la formule gagnante est de réduire à la fois l'exposition aux vibrations et les vibrations de l'outil.

Via Prévention est un organisme qui œuvre pour améliorer la santé et la sécurité au travail dans le secteur du transport, de l'entreposage et de l'environnement. Les conseillères et conseillers à la prévention peuvent vous aider par de nombreux services, tels que le conseil, l'information et la formation. Tous les établissements classés dans le transport de personnes sont membres de Via Prévention. N'hésitez pas à nous appeler si vous avez des questions sur comment prévenir les lésions professionnelles dans votre établissement.



**ASSURANCE COLLECTIVE
EXCLUSIVE AUX MEMBRES
DE LA FÉDÉRATION**

ÉCONOMIQUE - FLEXIBLE - PERSONNALISÉ

**PLUSIEURS NOUVEAUTÉS EN 2025
POUR INFORMATION 888-686-3264 POSTE 3225**

GCGF SA GE Assurances et rentes collectives



***Vous souhaitez
faire un don ?***



LA FONDATION **EN CHIFFRES**

807 285 \$

DISTRIBUÉS AUPRÈS DES ÉCOLES
À TRAVERS LE QUÉBEC

978

 PROJETS FINANCÉS
DANS LES ÉCOLES

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

Luc Lafrance
Stéphane Lefebvre
M^{re} Christine Deslauriers
M^{re} Emmanuelle Fortin
Karine Parent
Aurélie Maynard

Collaborateurs

Sabina Samperi
M^{re} Stéphane Lamarre

Publicité

Aurélie Maynard

Conception graphique

Marie-Claude Bélanger

Crédit photo

Normand Huberdeau
- Groupe NH Photographes
Depositphotos

Impression

Solisco numérix
Téléphone: 418 842-0850

AGENDA **2025**

26 juin: Tournoi de golf – Club de golf Fairmont
Le Manoir Richelieu

27-28 juin: Congrès annuel
– Fairmont Le Manoir Richelieu

27-28-29 octobre: Bourse touristique
Bienvenue Québec – Hôtel Universel Rivière-du-Loup

21-22 novembre: Conseil provincial
– DoubleTree by Hilton Québec à Québec



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

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

Le légendaire C2 100 % électrique

Le Saf-T-Liner C2 Jouley,
la fiabilité
que vous recherchez

- Le meilleur véhicule électrique sur le marché grâce à la technologie  **PROTERRA**, qui a fait ses preuves sur plus de **32 millions de kilomètres**.
- Une **garantie de 8 ans** incluant les batteries.
- Une **autonomie de base allant jusqu'à 225 km** après recharge de 2 à 3 heures sur la borne.



LE SALON DU
VÉHICULE ÉLECTRIQUE
DE MONTRÉAL



Nous y étions!

Et notre Jouley 100 % électrique a suscité l'engouement de plusieurs visiteurs.



**Vous nous avez manqué
lors de cet événement?
Aucun souci!
Communiquez avec nous,
ce sera un plaisir de discuter
de vos besoins.**



Chez Autobus Thomas, on vous accompagne

De l'analyse de votre flotte à l'installation électrique sur votre emplacement, en passant par la demande de subvention, nous serons avec vous, et ce, avec notre légendaire service après-vente, exactement tel que vous le connaissez.

N'hésitez plus, procurez-vous le Saf-T-Liner C2 Jouley!

Autobus Thomas inc.
L'évolution en transport

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

40 ans de fiabilité et ça n'est pas près de changer!

autobusthomas.com

