

LE **TRANSPORTEUR**

Magazine de la Fédération des transporteurs par autobus



Printemps 2017 • Volume 4 • numéro 2

5^e **COLLOQUE DES CONDUCTEURS D'AUTOBUS PROFESSIONNELS**



**LES MYTHES RELIÉS AU PORT
DE LA CEINTURE DE SÉCURITÉ**

**ZOOM SUR LA FONCTION RH
ET SES TENDANCES**

**LA FATIGUE
AU VOLANT**

AUTOBUS THOMAS DEVIENT DISTRIBUTEUR AUTORISÉ de REV Group

Encore une fois, la famille des produits offerts par Autobus Thomas s'agrandit. **REV Group** nous permet de vous offrir la plus grande gamme de véhicules commerciaux dans l'Est du Canada et ainsi répondre facilement à tous vos besoins.

REV Group, c'est 26 marques dont 9 pour les autobus commerciaux et mini-van. De par cette entente, **Autobus Thomas** vous offre les véhicules **Krystal Coach**, **Eldorado Mobility**, **Collins Transit**, **Federal Coach** et **World Trans**, pour ne nommer que ceux-ci.

Nos départements de pièces et service ont mis tout en œuvre pour vous offrir les meilleurs produits avec un service et une disponibilité de pièces auxquelles vous êtes en droit de vous attendre.

CONTACTEZ VOTRE REPRÉSENTANT DÈS MAINTENANT AU
1 800 567-0971.



REV Bus Group



Toute cette superbe ligne de produits
est éligible à nos termes de financement Daimler.

Services financiers - Camions Daimler



Chef de file en solutions de transport de personnes

Autobus Thomas inc.
L'évolution en transport

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

info@autobusthomas.com
autobusthomas.com





5

40 dodos...

7

Éditorial

10

Les mythes reliés au port
de la ceinture de sécurité

12

Zoom sur la fonction RH et ses tendances

15

5^e Colloque des conducteurs
d'autobus professionnels

17

La loi concernant les propriétaires, les exploitants
et les conducteurs de véhicules lourds -
Comment savoir qui fait quoi

23

20 500 \$ amassés lors de la soirée-bénéfice
de la Fondation des transporteurs par autobus

26

La fatigue au volant

28

Le congédiement d'un chauffeur d'autobus
scolaire suite à un accrochage ayant causé
des dommages matériels est maintenu.

Publicité: Girardin Blue Bird

Le Transporteur est une publication de la Fédération des transporteurs par autobus. Elle est tirée à 1300 exemplaires et distribuée gratuitement 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 et publicité

Martin Bureau

Collaborateurs

Nancy Giroux
Guy Godin
Stéphane Lamarre

Conception graphique

Marie-Claude Bélanger

Correction de textes

Mireille Bélanger

Impression

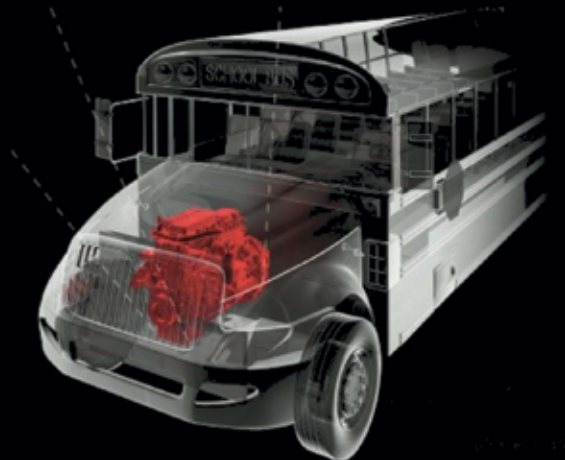
Solisco numérique
Tél.: 418 842-0850
Télec.: 418 842-3261



IC avec Moteur Cummins ISB 6.7

Spécifications IC et Cummins ISB 6.7

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



Autobus Leeds Transit

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

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



MARTIN PAQUETTE

mot du président

40 dodos...

Lors de notre prochain congrès, le temps sera venu pour moi de céder mon siège de président de la Fédération. Occuper cette fonction dans une période charnière de notre industrie a été pour moi une expérience plus qu'enrichissante. La fusion associative, le renouvellement des contrats de transport scolaire, l'abolition des CIT et la crise en transport interurbain ont fait que ces trois dernières années ont été particulièrement bien remplies.

Ces dernières années, nous avons dû composer avec une scène politique en perpétuel changement. Cela n'a pas freiné le travail de notre Fédération, qui a été très active sur le plan des représentations auprès des différents ministères qui côtoient l'industrie du transport de personnes. Nous avons interpellé, non seulement les cabinets des ministres concernés, mais travaillé également avec l'appareil administratif gouvernemental au niveau sous-ministériel afin de s'assurer qu'il y ait une cohésion avec nos représentations à l'échelon politique sur les différents enjeux sectoriels de notre industrie. ►

Quand on regarde tout le chemin parcouru à travers les représentations en commission parlementaire, les mémoires et les multiples rencontres avec tous les intervenants qui gravitent autour de notre industrie, on peut facilement affirmer que nous avons pris la meilleure décision en unissant les deux associations. Nous sommes désormais une entité qui parle d'une seule voix, la voix de l'ensemble des entreprises de transport de personnes par autobus. Nous avons su défendre les intérêts de nos entreprises et préserver les acquis essentiels à l'équilibre de notre industrie.

« La réussite appartient à tout le monde. C'est au travail d'équipe qu'en revient le mérite. »

Franck Piccard, Athlète olympique

Nous avons remporté des victoires, notamment en préservant les conditions de négociation en transport scolaire, mais il reste beaucoup à faire pour assurer la pérennité de nos entreprises, et ce, tous secteurs d'activité confondus.

Comme c'est mon dernier article en tant que président, je tiens à transmettre mes remerciements les plus sincères aux employés de la permanence qui fournissent quotidiennement les efforts nécessaires à l'atteinte des objectifs de notre Fédération. J'aimerais souligner également la contribution de notre président-directeur général, Luc Lafrance, qui m'a épaulé tout au long de mon mandat. Merci à mes collègues, membres du conseil d'administration, pour votre confiance et votre dévouement. Je suis fier d'avoir été le 1^{er} président de la Fédération. Je quitte cette fonction avec le sentiment du devoir accompli. C'est en tant que membre actif que je supporterai les actions et les activités de notre Fédération. ■





LUC LAFRANCE

mot du président-directeur général

Au moment d'écrire ces lignes, la plupart des transporteurs scolaires ont entrepris leurs négociations avec leur commission scolaire dans le but de renouveler leurs contrats de transport scolaire. Pour plusieurs, les négociations vont bon train, tandis que pour d'autres, les ajustements ou les demandes particulières de la part de leur commission scolaire impacteront le prix des contrats.

Au cours des derniers mois, la Fédération a multiplié les représentations, les appels téléphoniques et les rencontres. On peut dire que, dans l'ensemble, la majorité de nos demandes a été entendue, la principale étant le maintien du règlement vous permettant de négocier le renouvellement de vos contrats.

L'une des requêtes de la Fédération qui a également été considérée est le maintien du programme de compensation pour le prix du carburant diesel, en incluant les autres types de carburant comme le gaz naturel et le gaz propane dans ledit programme de compensation. À ce jour, il ne reste que le carburant régulier qui demeure exclu, mais des discussions sont en cours. ►

Nouveau!

Offre Environnements rigoureux

Protégez votre autocar MCI® J4500 des environnements routiers rigoureux



Bâti pour durer™

Guy Charron

Ventes d'autocars neufs et usagés

Cell. : 514-240-8448

Courriel: guy.charron@mcicoach.com

« Le Groupe Intercar, est fier d'avoir fait l'acquisition de **2 autocars MCI** circulant présentement au Saguenay-Lac-St-Jean. Avec son système de pressurisation, la qualité de l'air des passagers est assurée, même lors de déplacement en chemin forestier.

Josianne Simoneau

Directrice du développement des affaires et de la mise en marché



Deux de nos revendications n'ont pas encore trouvé écho auprès du gouvernement. La première, l'exigence que les sommes destinées au transport scolaire soient dédiées à 100 % au transport des élèves, car actuellement les commissions scolaires peuvent redistribuer 50 % des économies tirées à même cette enveloppe à d'autres postes budgétaires. La deuxième, la majoration de ladite enveloppe afin qu'elle réponde adéquatement à l'augmentation des coûts d'opération des transporteurs, notamment la main-d'œuvre. Ces deux points impactent directement la marge de manœuvre dont disposent les transporteurs afin de faire face à ces augmentations, d'autant plus que la plupart des conventions collectives arrivent à échéance cette année.

Dans le contexte budgétaire des dernières années et, malgré le cadre rigide que s'est doté le gouvernement en matière d'octroi de contrat, celui-ci a reconnu l'importance de maintenir en place la possibilité de négocier les contrats de transport scolaire afin d'assurer la stabilité de l'industrie et surtout d'assurer la sécurité des élèves que vous transportez. Nous pouvons donc dire mission accomplie encore une fois.

Quant au contrat type produit par la Fédération des commissions scolaires, nous avons travaillé avec ses représentants afin d'éliminer le plus d'irritants possible autant pour la FCSQ que pour nos transporteurs scolaires.

Maintenant que la table est mise pour les négociations des contrats, la Fédération poursuivra le travail amorcé concernant les autres enjeux de l'industrie du transport de personnes par autobus, tel que le transport collectif en région, le transport urbain et interurbain et le transport nolisé-touristique. D'ailleurs, les membres du conseil d'administration adopteront le nouveau Plan d'actions 2017-2018 lors de leur réunion de planification annuelle en août prochain. ■

Bon été!





Les mythes reliés au port de *la ceinture de sécurité*



Valérie Cloutier, Conseillère juridique et aux entreprises - Fédération des transporteurs par autobus

L'ensemble des services de police du Québec ont récemment tenu de nombreuses interventions planifiées à la grandeur de la province, dans le cadre de l'opération nationale concertée Ceinture 2017. Parallèlement, la Société de l'assurance automobile du Québec (« SAAQ ») a lancé sa campagne de sensibilisation au port de la ceinture de sécurité, laquelle se déroulait du 27 mars au 23 avril.

Il est important de noter qu'au Québec, chez les victimes décédées qui occupaient un véhicule lourd, 43 % ne portaient pas la ceinture de sécurité.

Aux États-Unis, 52 % des accidents mortels impliquant un véhicule lourd sont des accidents de type « tonneau ». Il est démontré que lors d'un tonneau, un conducteur de véhicule lourd a moins de risque de mourir s'il porte une ceinture de sécurité.

En vertu du *Code de la sécurité routière*, toute personne, sauf exception, doit porter correctement la ceinture de sécurité dont est équipé le siège qu'elle occupe dans un véhicule routier en mouvement.

À défaut, cette personne s'expose aux sanctions suivantes :

- Une amende de 80 \$ à 100 \$, plus les frais;
- 3 points d'inaptitude;
- 3 points au dossier du conducteur de véhicules lourds;
- 3 points au dossier de l'exploitant de véhicules lourds.

Cela étant établi, qu'est-ce qui incite les conducteurs de véhicules lourds à renier le port de la ceinture de sécurité, au risque de leur vie ou celle des autres usagers de la route ?

Suivant des études comparées, la SAAQ a relevé les principaux mythes sur le non-port de la ceinture de sécurité, lesquels trouvent également application au Québec.

Mythe 1 :

Les ceintures de sécurité sont inconfortables et restreignent les mouvements.

En réalité : La plupart des conducteurs trouvent qu'une fois qu'ils ont correctement ajusté leur siège et la ceinture d'épaule, l'inconfort et le mouvement restrictif ne sont plus un problème.

Mythe 2 :

Le port d'une ceinture de sécurité est une décision personnelle et n'affecte personne.

En réalité : En plus de contrevenir à la Loi, les conséquences découlant du fait de ne pas porter sa ceinture de sécurité peuvent certainement affecter la famille et les proches, ainsi que d'autres conducteurs. De plus, le port d'une ceinture de sécurité peut aider à éviter de perdre le contrôle du véhicule lourd dans un accident.

Mythe 3 :

Les ceintures de sécurité empêchent de quitter un véhicule en flammes ou immergé.

En réalité : La ceinture de sécurité peut éviter au conducteur de se frapper la tête en cas de collision et ainsi demeurer conscient afin de sortir du véhicule par lui-même. Les accidents impliquant un véhicule

immergé ou en flammes se produisent dans moins de 5 % des accidents mortels de véhicules lourds.

Mythe 4:

Il est préférable de ne pas être attaché afin d'être éjecté loin du véhicule en cas d'accident.

En réalité: Une personne a 4 fois plus de risque de décéder si elle est éjectée de son véhicule lors d'une collision.

Mythe 5:

Cela prend beaucoup de temps pour attacher une ceinture de sécurité, dans certains cas, on doit répéter l'opération jusqu'à 20 fois par jour.

En réalité: Le bouclage de la ceinture ne prend qu'environ trois secondes. Même le fait de la boucler 20 fois par jour nécessite seulement une minute.

Mythe 6:

Les « bons » conducteurs d'autobus n'ont pas besoin de porter de ceinture de sécurité.

En réalité: Les « bons » conducteurs ne provoquent généralement pas de collisions, mais au cours de leur carrière, ces conducteurs peuvent être impliqués dans un accident causé par un « mauvais » conducteur, le mauvais temps ou un problème mécanique.

Mythe 7:

Les conducteurs ne croient pas que ça augmente la sécurité, ils ont un sentiment de protection de par la grosseur du véhicule conduit.

En réalité: Jusqu'à 70 % des blessures subies par les conducteurs impliqués dans un accident auraient pu être réduites ou éliminées par le port adéquat de la ceinture de sécurité. Également, près de 40 % des décès chez les conducteurs non ceinturés auraient pu être évités par le port de la ceinture. Plus le type d'accident amène une probabilité de blessures graves et de décès, plus le port de la ceinture apporte un facteur de protection, sans compter que l'exposition du conducteur au pare-brise de l'autobus ne laisse aucune chance.

Mythe 8:

Les ceintures de sécurité ne sont pas nécessaires pour la conduite à basse vitesse.

En réalité: Lorsqu'un véhicule heurte un obstacle à une vitesse de 50 km/h, le poids de l'occupant est multiplié par 20 au moment d'un impact. Une personne de 70 kg devient donc un projectile de 1400 kg. La personne est alors projetée contre le tableau de bord, le pare-brise, un autre passager, ou même éjectée du véhicule.

Mythe 9:

Une ceinture sous-abdominale offre une protection suffisante.

En réalité: La conception de la ceinture de hanche et d'épaule a été prouvée pour tenir un conducteur en toute sécurité au volant en cas d'accident, ce qui augmente considérablement la capacité du conducteur à contrôler son véhicule lourd et minimiser les risques de blessures graves ou de décès.

Mythe 10:

Mon poids ou ma taille ne me permet pas de porter correctement la ceinture de sécurité.

En réalité: La plupart des fabricants d'autobus offrent en vente des extensions de ceinture de sécurité, lesquelles sont généralement conformes aux normes. En cas contraire, des extensions de ceinture peuvent être achetées en vente libre auprès de fournisseurs spécialisés. Il est toutefois important de s'assurer de la conformité de l'extension avec la norme FMVSS 209/302 de Transports Canada.

En conclusion, les conducteurs ne disposent d'aucune « bonne raison » de ne pas s'attacher et de ne pas respecter la Loi. ■





Zoom sur la fonction RH *et ses tendances*



Nancy Giroux, CRHA

Nous évoluons dans un monde en pleine ébullition, un environnement en constante mutation. Vos employés doivent faire preuve d'un grand sens de l'adaptation dans ce contexte où il est impératif d'anticiper les changements, de faire preuve de flexibilité et d'être engagés pour assurer le succès de vos organisations.

Savez-vous que la qualité #1 recherchée par les recruteurs depuis plusieurs mois est l'agilité. Oui, c'est le « buzzword » des services RH. Ils estiment que les employés qui se démarqueront seront ceux qui auront une capacité à s'adapter rapidement au changement et à l'incertitude. Cela est également dû à la mise en place de nouvelles organisations de travail, comme le télétravail, le travail à temps partiel, le partage des connaissances en équipe, etc.

Alors, afin d'être plus agile face à ces changements, voici 4 grands thèmes qui méritent votre attention et qui pourraient se retrouver dans vos objectifs de l'année, s'ils ne sont pas déjà fixés...

La digitalisation

L'ère du numérique n'est plus un fantasme, mais dans la fonction RH elle demeure parmi les enjeux clés. La paie est largement informatisée, mais pour ce qui est du recrutement, de la gestion de la performance, de la formation et du développement, de la mobilité et de la relève, il y a énormément de travail à faire.

L'accès aux technologies mobiles et collaboratives, les réseaux sociaux, les vidéoconférences et la connexion à distance sont tous des changements qui ont un impact majeur sur votre fonctionnement et cette évolution peut se faire un dossier à la fois. L'important est de s'interroger sur les orientations à prendre pour préparer ces changements technologiques et de ne surtout pas oublier de gérer l'insécurité de vos collaborateurs quand vous enclencherez vos démarches!

L'impact de la légalisation de la marijuana dans le milieu du travail

Vous en avez largement entendu parler dernièrement, mais une chose est certaine, ce sujet n'a pas fini de faire jaser... Depuis le 4 décembre dernier, le Canada a légalisé et réglementé la consommation du cannabis. Sujet encore trop récent pour imaginer son impact sur votre entreprise, mais sachant qu'il est déjà très complexe d'exiger des tests de dépistage, les réflexions portent sur les moyens de détecter efficacement, et à tout moment, la présence de drogue dans le sang des travailleurs. Certains spécialistes de la toxicomanie craignent l'utilisation potentiellement erronée des résultats de ces tests. La substance devenue légale, devrez-vous revoir vos politiques? Est-ce que la consommation de cannabis est encore un acte criminel depuis sa légalisation? Bien entendu, vous aurez le droit d'exiger que vos employés ne soient sous l'emprise d'aucune substance lorsqu'ils sont au travail. Notre gouvernement a prévu des campagnes d'éducation du public, y compris pour les écoles. Si le sujet vous intéresse, je vous invite à lire le rapport final du Groupe de travail sur la légalisation et la réglementation du cannabis, publié le 13 décembre 2016: Un cadre pour la légalisation et la réglementation du cannabis au Canada (www.canadiensensante.gc.ca). Bonne lecture palpitante...

La gestion de la performance

Je ne veux surtout pas dégonfler votre bulle, mais l'ère des évaluations du rendement annuel est révolue. Le fait d'évaluer vos employés sur des échelles de 1 à 5 une fois l'an ne permet aucunement de capitaliser sur leur potentiel. 77 % des GRH affirment que les évaluations ne reflètent PAS adéquatement la performance réelle des employés. Le feedback en mode continu a largement plus d'impact et une culture organisationnelle où les gestionnaires sont formés pour « coacher » leurs équipes a un impact beaucoup plus grand. Quand les efforts sont reconnus rapidement, que des objectifs concrets sont

fixés et revisités régulièrement et que des cheminements de carrière existent dans votre organisation, vous êtes déjà largement en avance sur la compétition! Misez davantage sur un mode d'accompagnement individuel et personnalisé en capitalisant sur les forces de vos employés, et vous obtiendrez la lune... ou presque...

La technologie au service de la formation

Évidemment, tous ces changements vous invitent à revisiter également les façons d'apprendre. Gestion du temps oblige, plusieurs souhaitent devenir plus efficaces, plus écologiques et plus agiles dans les différents secteurs d'activités de l'entreprise. La formation où l'on retrouve un professeur dans une salle de classe qui explique à un groupe des concepts théoriques n'est plus le seul moyen pédagogique, grand bien nous fasse! Le e-learning où un apprenant accède à un programme de formation via son ordinateur est un moyen fort populaire, cependant, il n'y a pas que des avantages à cette méthode. Les inconvénients les plus souvent évoqués sont le manque de contact humain et d'encadrement. Cette approche nécessite donc des suivis post-formation pour maximiser le transfert des apprentissages. Le fait de promouvoir l'apprentissage en équipe et d'encourager le dialogue sur les notions transmises permettent une meilleure intégration. Imaginez combien le cours « Métier unique » pourrait devenir accessible s'il était donné en ligne.

Avec ce mode d'apprentissage, on supprime les frontières, car c'est non seulement moins coûteux, mais les apprenants peuvent se former au moment qui leur convient, à leur rythme. Le virtuel peut remplacer bon nombre de formation exigée dans votre industrie, mais pas toutes. Avec l'arrivée des réseaux sociaux, des

communautés en ligne, des blogues, des wikis et des podcasts qui incorporent le réseautage social, le potentiel est illimité. La présence grandissante des usages de la vidéo, en particulier la vidéo interactive, semble avoir un plus grand impact sur l'apprentissage (Midtiby et al., 2017).

Pour conclure, je dirais que tant que vous aurez besoin de conducteurs derrière les volants des autobus (on ne sait pas pour combien de temps encore si on se réfère aux bus sans chauffeur en expérimentation à Lyon, aux Pays-Bas, en Suisse, à Dubaï, etc.), les défis ne manqueront pas! ■

Nancy Giroux, CRHA
info@nancygirouxcoach.com
Coach d'affaires
514 231-1225



ENSEMBLE pour vous soutenir

www.camo-route.com

www.cftc.qc.ca

cftr
www.formationcftr.ca

FORMATION — QUALIFICATION — FINANCEMENT



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

Inscription en ligne: www.federationautobus.com

CONCURENTIEL
EFFICACE **ACTIF** MOBILISATEUR
PRÉVOYANT

SOYEZ

AVANT-GARDISTE
CRÉATIF MOTIVATEUR
DYNAMIQUE INNOVATEUR EXEMPLAIRE
PERFORMANT



CONGRÈS ANNUEL

29 • 30 juin • 1^{er} juillet 2017
Château Mont-Sainte-Anne

FÉDÉRATION
DES **TRANSPORTEURS**
PAR **AUTOBUS**



5^e COLLOQUE DES CONDUCTEURS D'AUTOBUS PROFESSIONNELS



Le 5 avril dernier, le Centre de formation en transport de Charlesbourg (CFTC) accueillait la 5^e édition du Colloque des conducteurs d'autobus professionnels organisé conjointement par la Fédération des transporteurs par autobus, Contrôle routier Québec et le CFTC. Gagnant en popularité, cette journée entièrement dédiée au métier de conducteur d'autobus a attiré près de 140 participants. En plus du concours d'habiletés et des essais routiers en autocar, les conducteurs ont assisté à des conférences portant notamment sur le log book électronique, la nutrition et les divers mythes ou réalités entourant la législation en transport par autobus.

Concours d'habiletés Prevost

Parmi tous les conducteurs présents, 20 se sont disputé la bourse de 500 \$ lors du concours d'habiletés Prevost. Les grands honneurs sont allés à M. Denis Désilets du Groupe Hélie qui s'est vu remettre son prix par M. Serge Gonthier, gérant régional des ventes, Est du Canada chez Prevost. M. Nicolas Ménard d'Autobus Ménard et M. Gaétan Groleau d'Autobus Laval ont terminé respectivement en deuxième et troisième places.



Serge Gonthier de Prevost, Gaétan Groleau, Denis Désilets, Nicolas Ménard et Luc Lafrance de la FTA

Essais routiers MCI

Tout au long de la journée, les conducteurs professionnels ont pu effectuer des essais routiers avec un autocar de modèle J 4500 du fabricant Motor Coach Industries (MCI). M. Guy Charron, vice-président des ventes Québec

et Maritimes, a effectué des tirages de prix de présence et trois conducteurs se sont vu attribuer des cadeaux. Les heureux gagnants sont, M. Yves Pilote d'Intercar, M. Serge Vigneux et M. Benoit Laquerre du Groupe Hélie.



Rémi Lévesque de MCI, Yves Pilote et Guy Charron de MCI

La Fédération tient à remercier tous les conducteurs qui ont participé à l'événement. Elle remercie chaleureusement ses commanditaires et ses partenaires qui rendent possible cette journée. Merci à :

Commanditaires:

- EgR Cabinet de services financiers
- MCI
- Prevost

Partenaires:

- Contrôle routier Québec
- Le Centre de formation en transport de Charlesbourg

Exposants:

- Intercar
- SAAQ / Contrôle routier
- Sûreté du Québec
- Via Prévention
- EgR, Cabinet de services financiers
- Truck Stop

Le prochain rendez-vous est en avril 2018 au Centre de formation du transport routier de Saint-Jérôme. ■

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!

EgR

CABINET DE SERVICES FINANCIERS

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

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

egr.ca

SOUPER
Soirée
DANSANTE
bénéfice

Au profit de la

FONDATION
DES TRANSPORTEURS PAR AUTOBUS

20 500 fois merci!



La loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds - *Comment savoir qui fait quoi*



Me Stéphane Lamarre, Cain Lamarre

Plusieurs intervenants peuvent être impliqués dans le système de contrôle mis en place par la *Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds*.

Ainsi, pour vous permettre de bien comprendre le terrain de jeux des principaux acteurs, il convient de vous faire une description du rôle de ceux-ci.

1. *Les principaux acteurs de l'état et leur rôle*

1.1 La Commission des transports du Québec

La *Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds* donne à la Commission des transports du Québec un certain nombre de pouvoirs et d'obligations.

Ainsi, pour bien saisir pourquoi la Loi lui délègue ainsi certains pouvoirs, il faut comprendre ce qu'est la Commission des transports du Québec.

1.1.1 Sa composition

La Commission des transports du Québec est un tribunal quasi judiciaire spécialisé en matière de transport.

Comme tout tribunal quasi judiciaire spécialisé, la Commission des transports du Québec exerce uniquement les pouvoirs qui lui sont délégués expressément par le législateur.

Ainsi, la Commission des transports du Québec a un rôle à jouer en matière de camionnage, de transport de personnes par autobus, de transport de personnes par taxis, de transport maritime, de transport ferroviaire, de même qu'en matière de camionnage en vrac.

Dans ce contexte, il était donc tout naturel pour le législateur québécois de demander à la Commission des transports du Québec d'intervenir dans le cadre du processus mis en place par la *Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds*.

1.1.2 Son implication dans l'application de la *Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds*

La *Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds* fait intervenir la Commission des transports du Québec principalement de deux façons.

Ainsi, tout le système mis en place par cette dite Loi repose, dans un premier temps, sur la capacité d'identifier les propriétaires et les exploitants de véhicules lourds qui œuvrent sur le territoire de la province de Québec.

Pour ce faire, tout propriétaire et exploitant de véhicules lourds œuvrant sur le territoire de la province de Québec a l'obligation de s'inscrire au *Registre des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds* tenu par la Commission des transports du Québec.

C'est de cette façon qu'il sera possible à tous les acteurs œuvrant en matière de transport, d'identifier qui est un propriétaire et qui est un exploitant de véhicules lourds.

Ce souhait du législateur est logique si on considère que déjà, avant l'adoption de la *Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds*, la majorité de ceux-ci faisait l'objet, par le biais du système réglementaire alors applicable, d'un contrôle par la Commission des transports du Québec. ►

Toute l'équipe vous remercie de votre confiance !

Lors de la tenue de la réunion annuelle chez Thomas Built Buses en Caroline du Nord en avril dernier, **Autobus Thomas s'est vu décerner la plus haute distinction en Amérique du Nord, soit celle du DEALER OF THE YEAR 2015.**

Nous tenons à remercier notre clientèle car vous êtes notre source de motivation qui nous pousse à aller plus loin à chaque jour.

En plus de vous proposer les meilleurs véhicules de l'industrie, Autobus Thomas est votre partenaire faisant partie de l'élite de l'industrie en Amérique du Nord !



En plus de mériter le **trophée Dealer of the year**, Autobus Thomas a remporté le titre de **Northeast Regional dealer of the year** ainsi que le **President Club Platinum** remis à l'entreprise ayant la meilleure gestion globale.



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

info@autobusthomas.com
autobusthomas.com



Ainsi, c'est la Commission des transports du Québec qui gère ce dit registre selon les conditions prévues à la *Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds*.

C'est également la Commission des transports du Québec qui gère le *Registre des intermédiaires en services de transport*, lesquels doivent également s'inscrire auprès de la Commission des transports du Québec.

1.1.3 Ses pouvoirs

Le législateur a également dévolu à la Commission des transports du Québec le pouvoir d'évaluer le comportement des propriétaires, des exploitants et des conducteurs de véhicules lourds.

C'est donc à cet organisme que reviendra le pouvoir ultime de décider dans quelle mesure une personne convoquée devant elle, peut voir maintenus ses privilèges.¹

Dans l'évaluation du comportement d'un propriétaire, d'un exploitant ou d'un conducteur de véhicules lourds, la Commission des transports du Québec jouit de très larges pouvoirs puisqu'elle peut ultimement interdire à une entreprise d'être propriétaire ou exploitant de véhicules lourds.

De même, elle peut interdire à un conducteur de véhicules lourds de conduire un tel véhicule.

Cet organisme est le pivot de l'ensemble du système mis en place par la *Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds*.

1.2 La Société de l'assurance automobile du Québec

Si la Commission des transports du Québec est le pivot de l'ensemble du système, la Société de l'assurance automobile du Québec se voit également conférer un rôle important.

En effet, cet organisme a, par le biais du système d'immatriculation qui est sous sa responsabilité, accès à une imposante banque d'informations lui conférant la possibilité d'identifier les propriétaires de véhicules lourds circulant sur le territoire de la province de Québec.

Par ailleurs, la Société de l'assurance automobile du Québec a également accès à toutes les informations au regard des constats d'infraction émis aux propriétaires, aux exploitants et aux conducteurs de véhicules lourds.

C'est donc considérant ces deux réalités que le législateur a jugé bon de faire jouer un rôle à cet organisme.

1.2.1 Ses obligations

La Société de l'assurance automobile du Québec a l'obligation de constituer, selon les données qu'elle détient, un dossier sur tout propriétaire, tout exploitant et tout conducteur de véhicules lourds.

Les données auxquelles elle doit se référer pour constituer ce dit dossier lui proviennent des interventions faites par les agents de Contrôle routier Québec, de même que celles qui lui sont transmises par les corps policiers ou encore celles lui parvenant des autres juridictions canadiennes.

Il est important de préciser que seront inscrites au dossier d'un propriétaire, d'un exploitant ou d'un conducteur de véhicules lourds, non seulement les constats d'infraction émis sur l'ensemble du territoire canadien mais également toute infraction ayant fait l'objet, non pas d'un constat d'infraction, mais également d'un simple rapport d'infraction.

Il est à noter que ces données sont inscrites au dossier des propriétaires, des exploitants et des conducteurs de véhicules lourds dès l'émission du constat d'infraction ou dès la rédaction du rapport d'infraction, et ce, alors même que dans notre système de droit, c'est la présomption d'innocence qui prévaut.

Cette façon de faire semble aller à l'encontre des préceptes de la Loi modifiant la Loi de 1987 sur les transports routiers, qui prévoit que les événements considérés ne sont inscrits qu'une fois qu'une déclaration de culpabilité n'est prononcée².

Seront considérées au sein des dossiers ci-haut mentionnés, les dérogations ou les dispositions relatives à la *Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds*, au *Code de la sécurité routière*, aux autres lois semblables relevant des autres ►

¹ Ce sont la Politique d'évaluation des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds et La Politique d'évaluation des conducteurs de véhicules lourds et le Programme d'excellence des conducteurs de véhicules lourds qui déterminent dans quelles circonstances un propriétaire, un exploitant ou un conducteur de véhicules lourds verra son dossier soumis pour évaluation à la Commission des transports du Québec.

² Cette manière de faire a été adoptée par le législateur avec le consentement de l'industrie dans le but d'avoir en tout temps un portrait contemporain du propriétaire ou de l'exploitant de véhicules lourds. À noter que depuis l'adoption de la Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds, les délais de contestation d'une infraction ont presque triplé.

autorités administratives, au *Code criminel*, de même que toute dérogation à une disposition d'une loi dont la Société de l'assurance automobile du Québec est chargée de l'application en vertu de l'article 519.65 du Code de la sécurité routière.

La Politique d'évaluation des propriétaires et exploitants de véhicules lourds et la Politique d'évaluation des conducteurs de véhicules lourds et le Programme d'excellence des conducteurs de véhicules lourds sont adoptées par la Société de l'assurance automobile du Québec après consultations avec les représentants des propriétaires et exploitants de véhicules lourds.

La Société de l'assurance automobile du Québec ne peut donc pas modifier ces dites politiques de façon unilatérale, elle doit d'abord consulter l'industrie et chercher, dans la mesure du possible, un consensus.

La Société de l'assurance automobile du Québec a également l'obligation de publiciser ces dites politiques afin que les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds connaissent les préceptes de celle-ci et ne soient ainsi pas pris par surprise au regard du mode d'évaluation s'appliquant à eux.

La Société de l'assurance automobile du Québec a donc un devoir de transparence vis-à-vis les administrés. Ce devoir de transparence se traduit également par l'obligation qu'elle a de rendre accessible à la Commission des transports du Québec toutes les données que cet organisme pourrait requérir afin de lui permettre de rendre une décision éclairée dans une affaire dont elle est saisie.

1.2.2 Son pouvoir de recommandation

L'unique rôle de la Société de l'assurance automobile du Québec dans tout le processus d'évaluation mis en place par la *Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds* consiste à mettre sur pied le dossier de propriétaires et d'exploitants de véhicules lourds et le dossier conducteurs de véhicules lourds.

En ce sens, la Société de l'assurance automobile du Québec n'a aucun pouvoir de sanction au regard des propriétaires, des exploitants et des conducteurs de véhicules lourds.

De fait, la Société de l'assurance automobile du Québec n'a qu'un pouvoir de proposer à la Commission des transports du Québec de remplacer la cote d'un

propriétaire ou d'un exploitant de véhicules lourds, ou encore, d'évaluer le comportement d'un conducteur de véhicules lourds.

La Commission des transports du Québec évalue cette proposition, à son mérite, dans le cadre d'une audition et n'est aucunement liée par celle-ci.

Partant, toute l'évaluation du comportement est l'apanage exclusif de la Commission des transports du Québec, un organisme totalement indépendant de la Société de l'assurance automobile du Québec.

Cette façon de faire est logique et évite de faire en sorte que la Société de l'assurance automobile du Québec soit, à la fois, juge et partie.

1.3 *Le Tribunal administratif du Québec*

L'article 38 de la Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds prévoit que les décisions de la Commission des transports du Québec prises au regard de cette Loi, donc au regard de la vérification du comportement des propriétaires, des exploitants et des conducteurs de véhicules lourds, peuvent faire l'objet d'un appel auprès du Tribunal administratif du Québec.

1.3.1 Le rôle du Tribunal Administratif du Québec

Ainsi, le Tribunal administratif du Québec joue donc le rôle d'un tribunal d'appel des décisions rendues par la Commission des transports du Québec.

Le recours en appel, devant le Tribunal administratif du Québec, répond, quant à la forme, aux règles établies par cet organisme.

Il est à noter qu'une décision de la Commission des transports du Québec peut aussi être contestée devant la Cour supérieure du Québec ou encore devant la Commission des transports du Québec. Nous ne traiterons pas de ces deux autres recours dans le cadre du présent article.

1.3.2 La révision des décisions rendues par la Commission des transports du Québec

L'appel auprès du Tribunal administratif du Québec n'est toutefois pas ouvert en toute circonstance.

L'article 53 de la Loi sur les transports nous indique dans quelles circonstances une telle procédure peut être introduite :

« Le Tribunal ne peut, à moins d'une erreur de droit ou d'une erreur de fait déterminante dans la décision contestée, réévaluer l'appréciation que la Commission a faite des principes, critères ou facteurs discrétionnaires dont elle devait tenir compte pour prendre sa décision »

Ainsi, le tribunal n'interviendra pas à moins d'une erreur de droit ou d'une erreur de faits déterminante dans la décision contestée.

Longtemps s'est posée la question à savoir si un tel recours devait être considéré comme un recours *de novo* donc un recours au cours duquel les parties étaient libres de refaire une toute nouvelle preuve.

À cet égard, il semble que la Cour d'appel du Québec soit venue limiter la possibilité de faire une preuve nouvelle devant le Tribunal administratif du Québec. Un recours devant la Commission des transports du Québec n'est pas un entraînement en vue d'un débat devant le Tribunal administratif du Québec.

La Commission des transports du Québec est un tribunal spécialisé auquel le Tribunal administratif du Québec doit déférer, de sorte que celui-ci ne peut réviser une décision de la Commission des transports du Québec qu'uniquement lorsqu'il constate une erreur de droit ou une erreur de faits déterminante et non pas lorsqu'il aurait rendu une décision différente.

Le Tribunal administratif du Québec évalue la légalité de la décision rendue par la Commission des transports du Québec et non pas son opportunité. En ce sens, il n'entendra pas de témoin, sauf exception.

CONCLUSION

Tout le système mis en place par la *Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds* s'articule auprès de plusieurs acteurs.

La connaissance du rôle de ceux-ci permet de cibler les interventions auprès du bon acteur.

En ce sens, nous souhaitons que le présent article vous permette de mieux vous orienter dans l'avenir. ■

POUR TOUTS VOS BESOINS
D'ÉQUIPEMENTS DE GARAGE

VENTE INSTALLATION INSPECTION RÉPARATION



CLIFFORD
UNDERWOOD
HYDRAULIQUE
LTÉE

Depuis 1950

CLIFFORD UNDERWOOD HYDRAULIQUE

1(800)363-5438 514-325-5210

8445 rue Lafrenale
ST-LÉONARD, QC H1P 2B3

CLIFFORDUNDERWOOD.COM



FAITES VITE...

IL NE RESTE
QUE QUELQUES
PLACES
DISPONIBLES!

Sheraton Laval
23 • 24 • 25
octobre
TOURISME
LAVAL



BIENVENUE QUÉBEC

 La bourse touristique incontournable pour l'industrie
du tourisme de groupe au Québec.

Pour plus d'information sur l'évènement,
visitez notre site web au www.bienvenueqc.ca



20 500 \$ amassés lors de la soirée-bénéfice de la Fondation des transporteurs par autobus

Le 18 février dernier s'est tenue la soirée-bénéfice annuelle de la Fondation des transporteurs par autobus au restaurant Le Parlementaire à Québec. Plus de 140 convives ont participé à cette soirée dansante mémorable permettant ainsi à la Fondation de recueillir 20 500 \$.

Les sommes amassées financeront des projets porteurs qui offriront aux élèves de milieux moins bien nantis l'opportunité d'accéder et de participer à des activités pouvant contribuer à leur enrichissement intellectuel, physique et social. Depuis sa création en 2007, la Fondation des transporteurs par autobus a remis plus de 360 000 \$ à des écoles en milieu défavorisé. C'est en améliorant la qualité de vie en milieu scolaire via des projets structurants que la Fondation contribue à l'évolution personnelle des élèves.

« Sans l'appui de ses nombreux donateurs et sans la générosité des membres transporteurs et fournisseurs de la Fédération, la Fondation ne pourrait financer tous ces projets qui contribuent au bien-être et à l'évolution personnels des

enfants. Merci à tous ceux qui ont participé et contribué à cette soirée. »

- Caroline Vallée, présidente du conseil d'administration de la Fondation.

Mme Vallée et les membres du conseil d'administration de la Fondation remercient chaleureusement tous les commanditaires associés à cet événement soit, Intact assurance, Autobus Leeds Transit et SST Groupe Conseil.

Nouvelle appellation et nouveau logo pour la Fondation

Lors de cette soirée, madame Vallée a dévoilé la nouvelle appellation et le nouveau logo de la Fondation des transporteurs par autobus. Le conseil d'administration de la Fondation a convenu de modifier le nom et le logo afin que la Fondation soit représentative de tous les secteurs d'activités des membres transporteurs de la Fédération. ►



Bilan de l'année scolaire 2016-2017

La Fondation des
transporteurs par autobus
a remis toutes les sommes
disponibles pour l'année
scolaire 2016-2017

Depuis sa création, les
dons remis totalisent une
somme de **360 000 \$**
à des milliers d'enfants
et des centaines d'écoles
pour la réalisation de
différents projets.

82 projets ont été acceptés
en 2016-2017:

Commission scolaire	École
des Affluents	Secondaire de l'Odyssée #2
Beauce-Etchemin	Polyvalente Bélanger
des Bois-Francs	Secondaire Sainte-Marie
Central Québec	Secondaire Riverside Regional
de Charlevoix	Sir-Rodolphe-Forget
du Chemin-du-Roy	Aux Deux Étangs (octobre) Aux Deux Étangs (novembre) Omer-Jules-Désaulniers
des Chênes	Secondaire Jean-Raimbeault
au Cœur-des-Vallées	de la Montagne Saint-Laurent Saint-Cœur-de-Marie
Côte-du-Sud	Secondaire Louis-Jacques-Casault
Eastern Shores	Secondaire Métis Beach
Eastern Townships	Butler Farnham Farnham #2
Estuaire	Mgr Bouchard Polyvalente des Berges
Du Fleuve-et-des-Lacs	Secondaire de Trois-Pistoles
Grandes-Seigneuries	Trois-Sources
Harricana	Saint-Viateur (octobre) Saint-Viateur (novembre) Morency Trécesson Secondaire La Calypso
des Hautes-Rivières	Marie-Derome Du Pélican
des Hauts-Cantons	du Parchemin (Couvent) St-Paul Polyvalente Louis-Saint-Laurent #3 Secondaire La Frontalière
Kamouraska-Rivière-du-Loup	Notre-Dame Les Pèlerins St-Bruno
de la Jonquière	Le Tandem
Laurentides	Le Carrefour Marie-Rose St-Jean-Baptiste #1 Le Tremplin



Marguerite-Bourgeoys	Enfant-Soleil Gentilly Katimavik-Hébert Lalande Perce-Neige
Marie-Victorin	Carillon Mgr Forget Saint-Joseph Mgr A.-M.-Parent #2
Montréal	Alternative Atelier Saint-Noel-Chabanel
des Monts-et-Marées	Zénon-Soucy
de L'Or-et-des-Bois	Notre-Dame-de-l'Assomption
des Patriotes	De L'Odyssée
du Pays-des-Bleuets	Benoit-Duhamel Notre-Dame
Des Phares	des Alizés du Portage - du Clair-Soleil Secondaire du Mistral Secondaire Paul-Hubert
de la Pointe-de-l'île	Montmartre Sainte-Colette
des Premières-Seigneuries	Secondaire du Mont-Ste-Anne #2
de la Région-de-Sherbrooke	Cœur-Immaculé Secondaire Mitchell-Montcalm #2
Rives-du-Saguenay	Félix-Antoine-Savard
Rivière-du-Nord	Bouchard #2 Notre-Dame Oasis Saint-Julien de la Source Polyvalente Lavigne
de Rouyn-Noranda	Notre-Dame-de-Grâce
des Samares	Bernèche Boutons d'Or #1 Boutons d'Or #2 Intégrée St-Pierre, Pavillon Marie-Charlotte St-Pierre Secondaire Bermon Secondaire Pierre-de-Lestage
Sorel-Tracy	Pierre-de-Saint-Ours Sainte-Victoire
de la Vallée-des-Tisserands	St-Eugène
Western Québec	Pierre-Elliott-Trudeau ■



La fatigue *au volant*



Guy Godin, conseiller en prévention - Via Prévention

La fatigue est l'une des principales causes d'accidents sur les routes du Québec, avec la vitesse, la distraction et l'alcool. Elle diminue la concentration, affecte le jugement et les réflexes, donc la capacité de conduire. La fatigue ne se contrôle pas, même avec toute notre volonté, notre expérience ou notre motivation. Sachez en reconnaître les signes! Si vous êtes fatigué, la seule solution est de vous arrêter pour vous reposer.

Les accidents dans lesquels la fatigue est en cause présentent souvent les caractéristiques suivantes:

- L'accident s'est produit la nuit (souvent après minuit), ou encore tôt le matin ou en milieu d'après-midi
- L'accident a causé des blessures graves ou mortelles
- Le conducteur a fait une sortie de route qui impliquait uniquement son véhicule (les collisions par l'arrière et les face-à-face sont aussi surreprésentés)
- L'accident a eu lieu sur une voie rapide
- Le conducteur n'a pas tenté d'éviter l'accident
- Le conducteur était seul dans le véhicule.

Reconnaître les signes de fatigue

Certains signes ne trompent pas, sachez les reconnaître:

- bâillements fréquents
- picotements des yeux, paupières qui se ferment involontairement
- périodes de micro-sommeil (« cogner des clous »)
- difficulté à se concentrer à demeurer vigilant (manquer une sortie)

- difficulté à maintenir une vitesse et une trajectoire constantes (conduire trop lentement ou trop rapidement, zigzaguer)
- réactions plus lentes (freiner à la dernière minute)
- sens de la vitesse, du temps et de l'espace réduit (jugement déficient)
- pertes de mémoire (aucun souvenir des derniers kilomètres parcourus)
- hallucinations (particulièrement en présence de brouillard ou sur des routes monotones).

Méfiez-vous des mythes!

Boire du café, baisser la vitre, monter le volume de la radio, chanter, changer de position, mâcher de la gomme ou parler aux passagers ne sont pas des solutions efficaces et durables. Elles tiennent plutôt des mythes liés à la fatigue au volant.

La sensation de fatigue fait partie de votre quotidien?

Si vous vous sentez constamment fatigué et que vous avez l'impression que votre sommeil n'est pas réparateur, vous souffrez peut-être d'un trouble du sommeil tel que l'apnée ou l'insomnie. Vous devriez consulter un médecin.

Pause ou sieste?

Une pause vous permettra d'améliorer votre vigilance pour une courte période. La sieste vous aidera à récupérer si vous êtes fatigué, et vous vous sentirez reposé plus longtemps. La sieste ne peut pas remplacer une bonne

nuît de sommeil, mais, en cas de grande fatigue, la sieste vous permettra de poursuivre votre route en sécurité plus longtemps.

Où s'arrêter en toute sécurité?

Dans le stationnement d'une halte routière, d'une aire de service près de la route, d'un commerce ou à n'importe quel endroit où on a le droit d'arrêter son moteur sans compromettre sa sécurité et celle des autres. On peut aussi s'arrêter dans un village-relais qui offre tous les services nécessaires aux voyageurs. L'accotement, c'est pour les situations d'urgence seulement! En plus d'être interdit sur une autoroute, le stationnement sur l'accotement n'est pas sécuritaire, puisqu'il y a un risque de collision avec les autres véhicules.

Quelques trucs pour garder les yeux ouverts lors des longs trajets

- Se reposer avant de partir et prévoir des pauses environ toutes les 2 heures
- S'arrêter dans un endroit sécuritaire et faire une sieste

de 15 à 30 minutes dès les premiers signes de fatigue

- Maintenir une température confortable dans le véhicule; ni trop chaud ni trop froid
- Éviter autant que possible de conduire la nuit ou pendant les périodes normalement réservées au sommeil
- Planifier ses déplacements en tenant compte des moments où la fatigue se fait le plus souvent sentir, éviter les trajets monotones sur des routes peu éclairées la nuit
- Réduire sa vitesse : à la longue, le surplus d'information à traiter provoque de la fatigue
- Éviter la fatigue visuelle, par exemple en diminuant l'éclairage du tableau de bord
- Prendre des repas légers et s'hydrater régulièrement
- Tenir compte de tout problème médical qui peut augmenter les risques de fatigue ■

*Référence : Guide de gestion de la fatigue.
Disponible au www.saaq.gouv.qc.ca*

Modèle Commercial Dodge Caravan à accès latéral



- Rampe assistée pivotante vers l'intérieur
- Plancher en acier inoxydable
- 56" ouverture portes
- Peut accueillir 2 fauteuils et 3 passagers
- Option: 1 fauteuil et 4 passagers

1.800.668.8705
savaria.com

Fabriqué au Québec

Mobilité pour mieux vivre

savaria MD



Le congédiement d'un chauffeur d'autobus scolaire suite à un accrochage ayant causé des dommages matériels est maintenu.



Yves Brassard, c.r.i.a., conseiller en relations de travail, Fédération des transporteurs par autobus

Le syndicat a déposé un grief contestant le congédiement sans cause juste et suffisante du salarié. Celui-ci est un chauffeur d'autobus scolaire. Il a accroché avec son véhicule l'arrière gauche d'un autre autobus scolaire, stationné afin de faire monter les élèves à la sortie des classes. Cet accrochage a occasionné des dommages matériels peu importants. Toutefois, les témoignages rendus par les deux chauffeurs d'autobus ont été très contradictoires.

Le plaignant nie avoir dépassé les autobus scolaires alors que les panneaux d'arrêts clignotaient. L'employeur est d'avis que le salarié a fait défaut de se conformer à son obligation de conduite sécuritaire d'un véhicule alors que circulaient des élèves et qu'il a quitté la voie publique pour circuler à côté des autobus, ce qui constitue une infraction au Code de la sécurité routière.

L'employeur a fait entendre, outre le plaignant, le chauffeur d'autobus d'un autre transporteur. Les deux sont les seuls témoins de l'accrochage. Le superviseur et répartiteur de l'entreprise, ainsi que le président-directeur général ont aussi été entendus.

Les faits

Les faits sont simples, mais la version donnée par les deux seuls témoins de l'accrochage qui ont été entendus, est radicalement opposée. Vers 15 h 00 le 28 octobre 2014, le plaignant au volant de l'autobus scolaire et qui revenait d'une sortie scolaire, alors que tous les passagers étaient descendus de l'autobus, circulait sur la rue Vézina et voulait tourner à gauche sur une ruelle.

En tournant, l'arrière droit de son autobus heurte l'arrière gauche d'un autobus appartenant à un autre transporteur, qui était stationné sur la rue Vézina afin de faire monter les élèves qui finissaient leur journée de classe. Le constat à l'amiable signé par les deux chauffeurs et leurs témoignages font état des dommages suivants: une rayure simple de la peinture sur l'autobus de l'autre transporteur et une rayure de la peinture et un feu de position brisé sur l'autobus du plaignant. Ce sont les seules versions concordantes de l'incident.

Le chauffeur de l'autre Cie impliquée déclare que les six autobus étaient déjà stationnés en file, alors que le plaignant témoigne que les 5^e et 6^e autobus n'étaient pas arrivés.

L'autre chauffeur dit que les six autobus étaient stationnés dans le milieu de la rue Vézina, suivant la procédure établie par l'école, afin de bloquer toute circulation automobile. Pour sa part, le plaignant dit que les quatre autobus présents étaient stationnés le long du trottoir à droite.

Selon l'autre chauffeur, certains élèves étaient déjà sortis de la cour d'école, une dizaine étaient déjà assis dans son autobus et il a dû demander à la surveillante sur place de venir à bord de son autobus, afin de rassurer les enfants énervés par l'accrochage. Le plaignant affirme plutôt qu'il n'y avait aucun élève à bord de l'autre autobus.

L'autre chauffeur déclare que les feux rouges (panneaux d'arrêt) clignotaient, puisque les élèves avaient commencé à sortir de la cour d'école, mais le plaignant nie ce fait.

L'autre chauffeur dit avoir vu le plaignant circuler avec son autobus deux roues sur la rue Vézina et deux roues sur l'accotement, mais le plaignant dit avoir circulé toutes roues sur la rue Vézina.

À son retour au garage le jour de l'incident, le plaignant a avisé le répartiteur qu'il avait complété un constat à l'amiable avec l'autre chauffeur. Le répartiteur dit qu'il n'a été informé de l'accrochage que le lendemain par le président-directeur général. Il n'était plus à son bureau lors du retour au garage du plaignant. Il l'a contacté pour obtenir sa version des faits. Celui-ci a admis avoir eu un petit accrochage, mais a nié avoir dépassé les autobus scolaires alors que les panneaux d'arrêt clignotaient. Le président de la Cie a témoigné à l'effet que le transporteur doit produire à la commission scolaire un rapport lorsque survient un accrochage avec des passagers à bord d'un autobus scolaire. Des sanctions très sévères allant jusqu'à l'annulation partielle ou complète du contrat liant le transporteur à la commission scolaire peuvent s'appliquer. À propos du constat à l'amiable, le plaignant dit que c'est lui qui s'est rendu dans l'autre autobus pour l'informer qu'ils devraient compléter un rapport, alors que l'autre chauffeur dit le contraire. Il déclare ne pas avoir rempli de rapport d'accident, puisque la lumière du panneau d'arrêt a été remplacée dès son arrivée au garage.

La position de l'employeur

Le procureur de l'employeur souligne que l'article 14.1 b) de la convention collective a un caractère impératif, contrairement à l'article 14.2 invoqué par le syndicat.

14.1 b) « Toute mesure, rapport ou avis disciplinaire écrit adressé au salarié contient l'exposé des motifs. Une copie est envoyée au syndicat dans les 48 heures ouvrables ainsi qu'une copie au délégué syndical et au salarié, et ce, dans la même journée ».

14.2 « Lorsque l'employeur convoque par écrit ou verbalement un salarié au bureau de la compagnie pour des mesures disciplinaires ou pour une requête pouvant mener éventuellement à des mesures disciplinaires, il doit en informer le salarié et les délégués syndicaux, en indiquant la raison de la convocation, et ce, avant d'imposer une sanction ».

Pour l'employeur, l'article 14.2 n'est pas impératif dans tous les cas. Il ne l'est que « lorsque l'employeur convoque un salarié au bureau ». Sur le fond, l'employeur souligne que le plaignant a commis un manquement grave. Tout dépassement d'un véhicule scolaire dont les panneaux d'arrêts sont ouverts entraîne pour tout conducteur les sanctions les plus sévères. De plus, le plaignant a quitté la voie publique pour circuler à côté des autobus, ce qui constitue une autre infraction distincte à la législation sur la sécurité routière. Enfin, le plaignant n'a pas rempli le rapport d'accident. Ce n'est qu'après que le répartiteur l'ait contacté qu'il reconnaît avoir complété un constat à l'amiable.

La position du syndicat

Pour sa part, le procureur syndical soutient que l'appel téléphonique du répartiteur au plaignant a été fait dans le but de devoir éviter l'application de l'article 14.2 de la convention collective, qui aurait obligé l'employeur à permettre au plaignant d'être accompagné d'un représentant syndical et à fournir les raisons de la convocation. L'enquête n'a pas été faite correctement et, selon la jurisprudence, un tel manquement de l'employeur implique l'annulation de la mesure disciplinaire.

Il invoque que les années de service du plaignant, son dossier disciplinaire vierge et qu'il a été congédié à la première occasion sans gradation des sanctions. Il précise que le plaignant a dit que les enfants n'étaient pas encore sortis de l'école au moment de l'accrochage. Il demande l'annulation du congédiement, ou sinon, d'y substituer une suspension.

La décision

L'arbitre souligne que tous les aspects majeurs de l'événement sont contredits radicalement. Il ne peut tenter d'expliquer et de concilier les différences des témoignages. L'autre chauffeur ou le plaignant a raison et l'autre ment. Le tribunal doit désigner lequel donne la version exacte des circonstances de l'accrochage. Le plaignant est aussi contredit par son supérieur immédiat quant à sa présence au bureau lors de son retour au garage le 28 octobre 2014, quant au fait qu'il n'avait pas à compléter le rapport d'accident puisque son supérieur immédiat avait pu voir la lumière du panneau d'arrêt brisée et quant au constat à l'amiable déposé dans le ►

pigeonnier, mais jamais retrouvé. L'arbitre a statué que l'autre chauffeur a témoigné clairement, avec précision et sans réticence. Il doit aussi considérer qu'en tant que chauffeur pour une autre Cie de transport, il n'est pas en compétition avec le plaignant et n'a donc pas intérêt à témoigner contre le plaignant. De plus, ni ce chauffeur ni son employeur n'ont intérêt à aggraver sciemment l'accrochage du 28 octobre 2014 en déclarant que l'incident a eu lieu alors qu'il y avait une dizaine d'enfants à bord de l'autobus. Or, c'est ce dont témoigne le rapport d'accident qu'il a complété et qui dénonce auprès de la commission scolaire l'accrochage dans lequel il a été impliqué avec l'autobus de son employeur.

L'arbitre accorde de la crédibilité au témoignage de ce chauffeur. Il conclut que les faits reprochés sont prouvés. Il qualifie le dépassement d'un autobus scolaire dont les panneaux d'arrêts sont déployés, de manquement très grave, ce qui est, dit-il, de nature à justifier le congédiement.

Quant à la procédure suivie par l'employeur, l'arbitre souligne que l'appel téléphonique fait par le répartiteur au plaignant ne constitue pas une «convocation au bureau de la compagnie».

Si l'employeur avait voulu convoquer à ses bureaux le plaignant, le tribunal est d'avis qu'il aurait donc été tenu de se soumettre à la procédure prévue à l'article 14.2 de la convention collective.

En conséquence, l'arbitre a rejeté le grief. ■

Références : Autobus Laprairie inc. et Teamsters Québec, s.l. 106 EYB 2016-270855, Pierre Lamarche, arbitre, 16-07-2016



CAIN LAMARRE

VOTRE ÉQUIPE D'AVOCATS EN DROIT DES TRANSPORTS

François Rouette | Stéphane Lamarre | Benoît Groleau | Gabriel C. Robitaille | Jean-Sébastien Tremblay-Mimeault
Montréal 514 393-4580 | Québec 418 522-4580

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



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

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

intact.ca

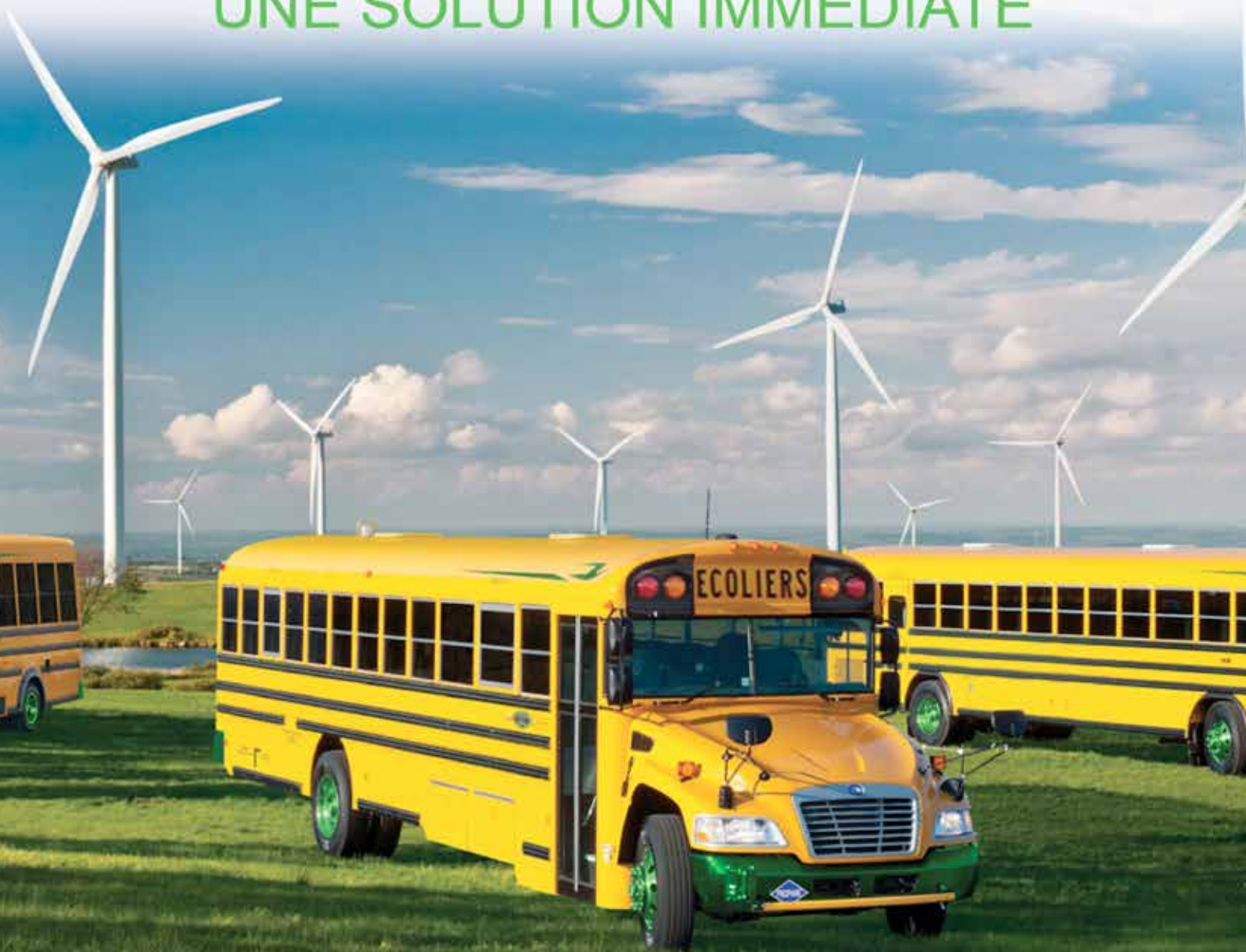
AUTO • HABITATION • ENTREPRISES



Repartez du bon pied.

PROPANE

UNE SOLUTION IMMÉDIATE



PROFITEZ DÈS MAINTENANT DE LA BONNE TECHNOLOGIE

GIRARDIN
BLUE BIRD

ROUSH
CLEAN TECH

girardinbluebird.com