





- Consommation moindre (le meilleur de sa catégorie)
- Le plus fiable de l'industrie (quand votre véhicule ne roule pas, il coûte cher)
- Des plans de financement avantageux

L'acquisition du C2, une décision payante!



Sortie 175, Route Transcanadienne 2275, Canadien

Drummondville (Québec) J2C 7V9

Tél.: (819) 474-2700 Sans frais: 1 800 567-0971

info@autobusthomas.com autobusthomas.com



SOMMAIRE









- Mot du président
- Éditorial Année charnière pour le transport scolaire
- 10 Campagne M'as-tu vu? 2016 Des centaines d'écoliers marchent pour la sécurité
- Parce que les conducteurs aussi font l'objet d'une évaluation!!!

- Le danger avant l'accident
- Des conseils pour les conducteurs aînés 17
- Faites reconnaître l'excellence de vos conducteurs
- Décision de la CLP sur l'authenticité 20 d'une bande vidéo et l'admissibilité en preuve d'une filature effectuée par l'employeur



Le Transporteur est une publication de la Fédération des transporteurs par autobus. Elle est tirée à 1350 exemplaires et distribuée gratuitement quatre fois

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

Collaborateurs Denis Gervais Guy Godin Stéphane Lamarre

Conception graphique Marie-Claude Bélanger

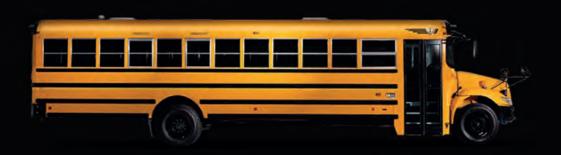
Correction de textes Mireille Bélanger

Impression

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

Photo en couverture: © Groupe NH photographes





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 555 J. Oswald Forest St-Roch-de-l'Achigan, QC JOK 3H0 Scott Kesseler 514-972-3600 scott.kesseler@leedstransit.com



MOT DU PRÉSIDENT

Un début d'année chargé en transport collectif de personnes

La fin de l'année 2015 fut marquée par le dépôt de plusieurs projets de loi touchant de près ou de loin le transport de personnes, soit les projets de loi 76, 83 et 86. Qui dit projet de loi dit mémoire et commission parlementaire. Le début de l'année 2016 est en guelque sorte la continuité de 2015.



Le gouvernement actuel revoit la gouvernance de plusieurs institutions notamment en santé, en éducation, en tourisme et en transport. Les différents projets de loi déposés par le gouvernement du Québec auront sans aucun doute des impacts, parfois considérables, sur l'industrie du transport de personnes.

Débutons par le projet de loi 76, Loi modifiant l'organisation et la gouvernance du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal qui soulève beaucoup d'inquiétudes quant à l'espace qu'occupera le secteur privé dans l'exploitation des services, aux termes des contrats qui lient actuellement les entreprises aux CIT, CRT ou OMIT. En décembre dernier, la Fédération a d'ailleurs été invitée à présenter ses inquiétudes et commentaires lors des audiences tenues par la Commission parlementaire des transports et de l'environnement à l'Assemblée nationale.

Ensuite, le projet de loi 83, Loi modifiant diverses dispositions législatives en matière municipale concernant notamment le financement politique, où l'on vient confirmer que dorénavant, les conseils intermunicipaux de transport et les municipalités organisatrices d'un service de transport en commun seront assujettis aux règles d'octroi de contrats applicables aux organismes municipaux, c'est-à-dire que les contrats seront obligatoirement attribués par appel d'offres public.

((Il n'y a rien de négatif dans le changement, si c'est dans la bonne direction.

Winston Churchill

Du côté de l'éducation, le projet de loi 86, Loi modifiant l'organisation et la gouvernance des commissions scolaires propose de rapprocher l'école des lieux de décision et d'assurer la présence des parents au sein de l'instance décisionnelle de la commission scolaire. Ce projet de loi soulève des questionnements car, bien qu'il ne fasse aucune référence au transport scolaire, ce changement de structure pourrait engendrer une perte d'expertise dans l'organisation du transport, diminuant ainsi son importance au sein de notre système d'éducation. L'inquiétude est d'autant plus grande que nous ne sommes plus qu'à un an du renouvellement des contrats de transport scolaire. Est-ce que la façon de faire demeurera? Quelles seront les compétences des intervenants avec lesquels les entreprises organiseront, planifieront, transigeront?

L'étude de ces projets de loi se continuera en 2016, en vue de leur adoption au printemps. La Fédération continuera à suivre ces dossiers et intervenir afin d'assurer la stabilité de ces secteurs de notre industrie. Les représentants de la Fédération multiplieront les rencontres avec le gouvernement afin de préserver les acquis, que ce soit en matière de sécurité ou en matière de financement.

Bref, plusieurs défis nous attendent en cette année 2016 et c'est en demeurant unis et solidaires que nous réussirons à maintenir la stabilité de notre industrie.

Martin Paquette

Président



Année charnière pour le transport scolaire

Pour la majorité des transporteurs scolaires du Québec, 2016 représente la dernière année de leurs contrats de transport qui viennent à échéance en juin 2017. Nous entrons donc dans une phase cruciale en vue du prochain renouvellement de ces contrats.

Depuis les deux dernières années, le gouvernement s'est affairé à atteindre le déficit zéro en revoyant les façons de faire et en coupant dans plusieurs programmes et postes budgétaires. Est-ce que le budget destiné au transport scolaire subira le même régime minceur? La question se pose. Déjà, dans le rapport du Vérificateur général, il était question de rendre le transport scolaire plus efficient, plus efficace, et ce, au meilleur coût possible. C'est à partir de ce rapport que le ministère s'est doté d'outils et d'indicateurs de performance afin de mieux évaluer l'efficience du système de transport scolaire et d'identifier des économies possibles dans son organisation.

L'autre aspect qui influencera probablement les prochaines négociations est le projet de loi touchant la gouvernance des commissions scolaires. Dans ce projet de loi, déposé en fin d'année 2015 par l'ancien ministre de l'Éducation, M. François Blais, il n'était nullement question de transport scolaire. Toutefois, nous nous questionnons quant aux éventuels impacts qu'aura cette réforme sur l'organisation du transport.

> La Fédération a été invitée à présenter ses commentaires à la Commission parlementaire sur la culture et l'éducation qui étudie ce projet de loi. Par contre, suite au dernier remaniement ministériel nommant M. Pierre Moreau à l'Éducation, les comparutions ont été suspendues. Est-ce que le nouveau ministre ira de l'avant avec le projet de loi dans sa forme actuelle? Nous le saurons dans un avenir très rapproché.



EN TRANSPORT DE CHARLESBOURG

Participez **gratuitement** à cette journée où la profession de conducteur d'autobus est à l'honneur.

PROGRAMME DES CONFÉRENCES

- La conduite préventive
- Accueillir et servir les clients, c'est payant
- La ronde de sécurité (nouvelle VAD)

PLUSIEURS ACTIVITÉS SUR PLACE:

- · Compétition d'habiletés Prévost: courez la chance de gagner la bourse de 500\$
- Essais routiers MCI
- Démonstration de la nouvelle ronde de sécurité
- Essayez le nouveau tapis qui facilite l'ajustement des miroirs

RÉSERVEZ VOTRE PLACE DÈS MAINTENANT www.federationautobus.com • 418 476-8181

Cet événement est organisé conjointement avec le Centre de formation du transport de Charlesbourg et la Fédération des transporteurs par autobus.

CONGRÈS juin • 1 • 2 juillet 2016 FAIRMONT TREMBLANT DES TRANSPORTEURS

Afin de se préparer adéquatement, la Fédération s'est dotée d'outils permettant de démontrer que les prix de contrats sont en lien avec les coûts d'opération des transporteurs et que leur marge de manœuvre est, à toute fin, inexistante. À titre d'exemple, le coût d'acquisition d'un véhicule scolaire est en constante augmentation due notamment à la faiblesse du dollar canadien, aux frais d'entretien et d'exploitation qui ne cessent de croitre tout comme les masses salariales des entreprises.

La Fédération a informé le nouveau ministre de l'Éducation et de l'Enseignement supérieur de sa volonté de poursuivre son habituelle collaboration en travaillant à l'identification de pistes de solutions et d'avenues permettant de rendre le transport scolaire plus efficient, tout en générant des économies. D'ailleurs, différentes mesures comme une meilleure utilisation des places disponibles, la modification des heures d'entrée et de sortie des classes et un arrimage des journées pédagogiques pourraient aider à l'atteinte des objectifs visés par le ministère. Bref, nous croyons qu'il est possible de générer des économies sans compromettre la sécurité des élèves transportés quotidiennement et sans mettre en péril la stabilité de l'industrie du transport scolaire.

Les prochains mois seront donc décisifs. Le renouvellement des contrats tel que l'on a connu au cours des dernières années est difficilement envisageable. Le statu quo est peu probable. Il faut donc être proactif et proposer au ministère des alternatives plausibles. Pour ce faire, la Fédération poursuivra ses travaux afin d'établir un plan de match précis. C'est pour cette raison que les membres du conseil d'administration de la Fédération ont convenu de mettre en place un comité scolaire formé, non seulement d'administrateurs, mais aussi de deux membres transporteurs scolaires qui ne siègent pas au conseil d'administration de la Fédération, afin d'avoir la meilleure représentation possible de l'industrie du transport scolaire au Québec.

La Fédération a besoin, plus que jamais, de l'appui et de la collaboration de tous ses membres.

Président-directeur général



Campagne M'as-tu vu? 2016

Des centaines d'écoliers marchent pour la sécurité



La 28e édition de la campagne de sécurité en transport scolaire a été lancée le 1er février dernier par une vaste mobilisation des élèves d'une quinzaine d'écoles dans différentes régions du Québec. Des centaines d'élèves arborant leurs tuques jaunes «M'as-tu vu?» ont envahi les trottoirs en marchant et brandissant des affiches porteuses de messages préventifs rappelant aux usagers de la route d'être vigilants en zone scolaire et en présence d'autobus scolaire.



La Fédération et ses partenaires ne peuvent avoir meilleurs ambassadeurs que les écoliers pour sensibiliser la population ainsi que leurs parents.

La campagne de sécurité orchestrée par la Fédération des transporteurs d'autobus a bénéficié d'une importante présence médiatique en télé, radio, sur le web et sur les réseaux sociaux. À travers la province, plusieurs activités terrains se sont déroulées durant cette quinzaine de la sécurité en transport scolaire, et ce, avec la précieuse collaboration des corps policiers, des commissions scolaires et des écoles. Tournée dans les écoles avec la mascotte Bubusse, barrages routiers. pièce de théâtre ayant pour thème la sécurité, activités de sensibilisation dans les centres commerciaux sont des exemples probants du dynamisme déployé par les divers intervenants durant cette campagne.





Nouveautés

En plus des marches de sensibilisations qui ont lancé la campagne, la Fédération a produit un message destiné aux jeunes conducteurs diffusé sur YouTube et Facebook. Ce message d'une durée de 15 secondes leur rappelle lorsque que les feux rouges des autobus clignotent, ils doivent obligatoirement s'arrêter.



Cette année, il s'est joint un partenaire important à la campagne de sécurité. Partageant les mêmes préoccupations quant à la sécurité des élèves, la Fédération des transporteurs par autobus est fière de pouvoir compter sur le CAA-Québec et son programme Brigade scolaire. Ce programme mis sur pied en 1929, compte aujourd'hui plus de 5 000 jeunes de 4e, 5e et 6e année qui s'assurent de rappeler aux autres élèves les règles de prudence.

Le microsite mastuvu.info a dorénavant une version anglaise. Le contenu du site a également été bonifié avec diverses capsules notamment sur la conception des véhicules scolaires.

Un accident est toujours de trop

Malgré un bilan routier exceptionnel, le risque d'accident est toujours présent. Selon la SAAQ, en 2014, on dénombrait 274 personnes ayant été victimes d'un accident lié au transport scolaire, soit 18 de moins qu'en 2013. Parmi celles-ci, 261 ont été blessées légèrement et 12 l'ont été gravement. Voilà 274 bonnes raisons de maintenir nos efforts et de poursuivre notre mission de sensibilisation liée à la sécurité en transport scolaire.

Les prix M'as-tu vu? 2016

Lors du prochain congrès de la Fédération des transporteurs par autobus, deux transporteurs et leurs partenaires se verront remettre les prix M'as-tu vu? de la meilleure campagne et de la meilleure activité de la campagne. Nous vous invitons à déposer vos candidatures d'ici le 31 mars 2016.

Des partenaires indispensables

Une fois de plus, nous tenons à souligner l'apport essentiel de nos partenaires. Cette campagne de sécurité connait du succès annuellement grâce à l'appui financier du ministère des Transports, de la Société de l'assurance automobile du Québec, d'Intact Assurance, de Girardin inc., de la société d'avocats Cain Lamarre et de la Fédération des commissions scolaires du Québec. Nous nous devons de souligner l'apport important des commissions scolaires, des conseils d'établissements scolaires, des corps policiers et du CAA-Québec qui appuient la campagne et y participent activement.















Parce que les conducteurs aussi font l'objet

d'une évaluation!!!

Me Stéphane Lamarre, Cain Lamarre Casgrain Wells



La politique d'évaluation des conducteurs de véhicules lourds

L'objet de la politique

C'est en janvier 2006 que le législateur a modifié la Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds¹ afin d'y inclure la notion de « conducteur ». Ce n'est toutefois que le 1er ianvier 2011 que la Politique d'évaluation des conducteurs de véhicules lourds et le Programme d'excellence sont entrés en vigueur.

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. Comme cette imputabilité entraînait également l'obligation de sanctionner les conducteurs selon une politique disciplinaire graduée, les conducteurs de véhicules lourds pouvaient, en raison de leur comportement, se voir sanctionnés par un exploitant en raison de comportements ayant affectés la sécurité routière ou la pérennité du réseau routier sans pour autant voir leur privilège de conduire un véhicule lourd affecté auprès d'un autre employeur. Ce faisant, les objectifs fondamentaux de la Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds de l'époque n'étaient que partiellement atteints puisque, dans les faits, malgré l'intervention de la Société de l'assurance automobile du Québec et de la Commission des transports du Québec auprès du propriétaire ou de l'exploitant, 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 lourd2.

Afin d'identifier parmi les données qu'elle détient, notamment celles des corps policiers, de Contrôle routier Québec, de la Commission des transports du Québec et des autres autorités administratives, celles dont la Société de l'assurance automobile du Québec doit tenir compte pour constituer son dossier, une politique administrative a été mise en place. Cette politique est distincte de la politique administrative en vigueur depuis plusieurs années pour les propriétaires et exploitants de véhicules lourds et comporte deux principaux objectifs, à savoir permettre d'identifier les conducteurs de véhicules lourds présentant un risque pour la sécurité routière et la protection du réseau routier et être en mesure d'intervenir auprès de ceux-ci par différents mécanismes prévus dans la Loi concernant les propriétaires et exploitant et conducteurs de véhicules lourds.

Le champ d'application de la politique

La Politique d'évaluation 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

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 et des accidents dans lesquels celui-ci est impliqué.

La pondération des infractions varie selon la gravité de celles-ci entre 1 et 5 points. Un point est attribué pour les infractions de gravité mineure, 2 points pour les infractions de gravité moyenne, 3 points pour les infractions de gravité élevée et 5 points pour les infractions émises en vertu du Code criminel.

¹ L.R.Q., c. P-30.3.

² À l'heure actuelle, il n'y a pas d'équivalent à ce programme destiné aux conducteurs de véhicules lourds dans les autres provinces canadiennes.

L'annexe 2 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 les infractions commises par un conducteur de véhicules lourds dans une autre province canadienne et qui sont communiquées à la Société de l'assurance automobile du Québec. La particularité de ces dernières infractions émises hors Québec est que celles-ci ne seront communiquées qu'une fois que le conducteur aura été trouvé coupable de l'infraction portée contre lui.

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 3 points au dossier conducteur.

Les accidents sont, par ailleurs, pondérés comme suit: 4 points sont attribués pour les accidents avec blessés, 2 points sont attribués 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.

Les événements inscrits au dossier du conducteur de véhicules lourds y demeurent pour une période de deux ans à compter de l'émission des constats d'infraction, nonobstant le fait que le conducteur n'ait pas été trouvé coupable par opposition aux événements inscrits au dossier de conduite usuel qui sont inscrits pour une période de deux ans à compter de la culpabilité du conducteur relativement à l'infraction portée contre lui.

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.

Le dossier du conducteur se compose de trois zones de comportement à savoir, « Sécurité des opérations », « Implication dans les accidents » et « Comportement global du conducteur ». Pour chacune des zones de comportement, un seuil est appliqué. Il s'agit d'un seuil à ne pas atteindre sans quoi le dossier du conducteur est transféré devant la Commission des transports du

La Politique d'évaluation des conducteurs de véhicules lourds établit les seuils applicables au conducteur dans chaque zone de comportement comme suit : Sécurité des opérations : 12 points,

Québec pour analyse du comportement.

Implication dans les accidents: 9 points et Comportement global du conducteur: 14 points.

Contrairement aux propriétaires et exploitants de véhicules lourds. les conducteurs ne se voient attribuer aucune cote de sécurité. Par ailleurs, aucune démarche n'est requise auprès de la Commission des transports du Québec pour s'inscrire ou encore maintenir une inscription, la Commission des transports du Québec constituant son dossier à partir des données fournies par la Société de l'assurance automobile du Québec.

L'évaluation du comportement du conducteur de véhicule lourd

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) Combinaison d'une atteinte de 75 % du seuil dans l'une ou l'autre des zones de comportement et événement critique ayant eu lieu il y a deux ans ou moins;
- 4) Conduite, garde ou contrôle d'un véhicule lourd alors que le taux d'alcool dans l'organisme du conducteur est supérieur à 80 mg par 100 ml de sang;
- 5) Pour les conducteurs de véhicules lourds âgés de 21 ans ou moins qui conduiront ou auront la garde d'un véhicule routier alors qu'il y a quelque présence d'alcool dans leur organisme, leur dossier sera transmis à la Commission des transports du Québec dès que la Société de l'assurance automobile du Québec aura été informée que l'infraction a été commise.
- 6) Refus d'obtempérer à un ordre d'un agent de la paix, notamment de se soumettre à des épreuves de coordination des mouvements ou de fournir un échantillon d'haleine, de sang ou autre;
- Implication dans deux événements critiques qui se sont 7) produits à l'intérieur d'une période de deux ans;
- 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;

Sur avis de la Société de l'assurance automobile du Québec ou de la Commission des transports du Québec à l'effet que 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, un enquêteur communique avec le conducteur afin de constituer un rapport d'intervention. Ce rapport est préparé suite à une rencontre qui peut s'effectuer par téléphone ou en personne avec le conducteur. Lorsque ce rapport d'inspection est complété, un avis d'intention et de convocation est transmis au conducteur conformément à la Loi sur la justice administrative. Au moment de l'audience, l'enquêteur au dossier peut être appelé par la Commission des transports du Québec à livrer les conclusions de son rapport.

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

Dans une très forte proportion des décisions rendues à l'égard des conducteurs de véhicules lourds, la Commission des transports du Québec a, jusqu'ici, imposé des séances de formation aux conducteurs afin de corriger les lacunes constatées. Parmi les formations imposées aux conducteurs, on trouve fréquemment des formations relatives à la conduite préventive, à la vérification

avant départ ou encore aux heures de conduite et de travail. Ces formations doivent être dispensées par l'entremise d'un formateur reconnu. Le conducteur qui se voit imposer des conditions par la Commission des transports du Québec doit transmettre au service de l'inspection de la Commission des transports du Québec la preuve que les formations ordonnées par la décision ont été suivies dans les délais prescrits, à défaut de quoi, la Commission des transports du Québec ordonnera à la Société de l'assurance automobile du Québec d'interdire la conduite d'un véhicule lourd au conducteur visé.

Dans quelques décisions, des conducteurs ont perdu leur privilège de conduire un véhicule lourd.

Le conducteur convoqué doit donc s'assurer d'accorder toute l'importance voulue à cet exercice.

Inutile de dire que l'absence du conducteur lors de sa convocation devant la Commission des transports du Québec sera jugée défavorablement.

La conduite d'un véhicule lourd est un privilège et le bénéficiaire de ce privilège se doit d'avoir un comportement adéquat sans quoi, il pourrait avoir la désagréable surprise de se voir interdire la conduite d'un véhicule lourd.

Pour que vos véhicules reprennent la route rapidement.



Travaux et réparations de toute envergure Services complets liés à la carrosserie Travail étroit avec votre assureur en cas d'accident Service de soudure spécialisé

(450) 443-1137 info@maxipeinture.com

Carrosserie Maxi Peinture 3530, rue Richelieu Saint-Hubert (QC) J3Y 7B1

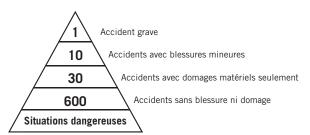


Le danger avant l'accident



Guy Godin, conseiller en prévention - Via Prévention

Dans le précédent article, je vous ai présenté la Pyramide de Bird en espérant vous avoir convaincu que vous devez vous attaquer aux 600 accidents sans blessure ni dommage si vous voulez éliminer l'accident grave, ou à tout le moins en minimiser les conséquences. Mais est-ce à dire qu'il faut avoir un accident pour entreprendre une démarche préventive? Bien sûr que non! Le fait de devoir mesurer le nombre d'accidents dans notre organisation, c'est admettre notre manque de sécurité. Les éléments d'une véritable démarche de prévention se situent en dessous de la pyramide, bien avant la survenue de quelque événement que ce soit.



La véritable raison qui explique les accidents de travail, c'est la présence de SITUATIONS DANGEREUSES dans nos organisations. Souvenez-vous du marteau sur le pont roulant. Tant qu'il demeure sur le pont roulant, il représente une situation dangereuse; l'accident, c'est quand il tombe. Des exemples de situations dangereuses dans nos organisations, il y en a plein! Une échelle en mauvais état, un trou dans le plancher, une cour mal éclairée ou glacée, des produits chimiques mal entreposés ou laissés à la traine, des directives de travail imprécises, un cariste non formé, un conducteur qui n'a pas pris suffisamment de repos avant de prendre la route sont autant de situations dangereuses qui attendent le moment propice pour causer un accident. Nous pouvons et devons intervenir sur ces actions et ces conditions avant l'irréparable. Tant qu'on les tolère, tant qu'on se ferme les yeux, qu'on les néglige et qu'on n'intervient pas pour les corriger, la probabilité d'avoir un accident sera toujours présente. Si on est chanceux, il y aura un accident sans blessure ni dommage. Mais, si on n'est pas chanceux....C'est ici que le programme de prévention des accidents du travail et des maladies professionnelles prend tout son sens.

Prévenir, c'est agir

Un programme de prévention, c'est un plan d'action en prévention. C'est la somme des petites choses, d'activités et d'actions que l'on doit faire pour éviter les accidents. L'objectif du programme de prévention est d'éliminer ou, si ce n'est pas possible, de contrôler les situations dangereuses présentes dans le milieu de travail par la mise en place de mesures concrètes et efficaces. Un tel programme est avant tout une démarche vers la prévention de la santé et de la sécurité des travailleurs et doit faire partie de la stratégie de l'entreprise au même titre que la production, la gestion des R.H., les ventes et le marketing. On ne peut pas faire de la production et, ensuite, faire de la sécurité. Ces deux éléments de la stratégie de l'entreprise sont intimement liés et indissociables; l'un ne va pas sans l'autre. Et l'on ne compte plus les exemples où une amélioration en SST a eu comme impact d'améliorer la production.

Le point de départ: l'engagement de la direction.

L'engagement et le soutien de la haute direction et des gestionnaires sont primordiaux et font partie des conditions gagnantes de la mise en application efficace d'un programme de prévention. Cet engagement et ce soutien se traduisent par une implication des hauts dirigeants qui doivent s'investir en intégrant la SST aux pratiques de l'entreprise, en favorisant une culture SST et en posant des gestes concrets. Sans un appui fort de la haute direction, l'application d'un programme de prévention est vouée à l'échec. N'oubliez pas que la culture d'une organisation est celle que la direction favorise, consciemment ou non.

Dans la prochaine chronique, je vous présenterai le contenu d'un programme de prévention.



Profitez d'un RABAIS DE 5000 \$ et même plus selon le modèle choisi!

Plusieurs véhicules et configurations disponibles.

N'attendez pas, contactez votre représentant dès maintenant au **1 800 567-0971.**



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







Des conseils

pour les conducteurs aînés

Par Denis Gervais, C.d'A.Ass., PAA Courtier en assurance de dommages

Le vieillissement de la population n'épargne personne. Par le fait même, on retrouve de plus en plus de personnes âgées derrière un volant. Parmi ces personnes âgées, certaines sont au volant d'un autobus à temps plein, d'autres y sont à temps partiel pour combler un revenu d'appoint ou autres besoins de la retraite.

Contrairement à la majorité des personnes retraitées qui peuvent choisir de reporter une sortie en dehors de l'heure de pointe ou en raison de mauvaise température, les chauffeurs d'autobus sont en pleine action.

Les conducteurs âgés vous diront qu'ils ont l'avantage d'une très grande expérience, mais il ne faut pas négliger que les changements inévitables, qui s'opèrent lors du vieillissement, peuvent avoir un effet néfaste sur les capacités au volant d'un conducteur âgé. Parmi ces changements, notons:

- l'affaiblissement de la vue, notamment la nuit;
- une moins bonne perception de la profondeur;
- diminution des réflexes;
- capacité de concentration;
- les incapacités dues à l'arthrite, au rhumatisme, qui limitent les mouvements et augmentent les temps de réaction.
- La prise de médicaments

Considérant le tout, il est important de reconnaître que les changements dus au vieillissement varient d'une personne à l'autre et d'apprendre à en tenir compte au volant. Il y a de plus en plus d'autos et d'usagers sur la route. Il est donc difficile de tenir compte de tout ce qui se passe autour de nous lorsqu'on conduit.

Nous vous suggérons d'en discuter avec vos chauffeurs. Ils ont une grande responsabilité envers les passagers et les autres usagers de la route.

La vue et l'ouïe

Se faire examiner régulièrement la vue et l'ouïe. Porter toujours vos lunettes ou votre appareil auditif lorsque vous conduisez. S'accorder du temps pour vous adapter à vos nouvelles lunettes et les faire vérifier périodiquement.

Les médicaments

- Suivre la posologie des médicaments à la lettre, savoir comment ils peuvent influer sur les compétences au volant et vous assurer qu'ils n'ont pas d'effets néfastes avant de prendre la route. Il ne faut pas conduire si on prend certains médicaments.
- Demander au médecin ou pharmacien de vous expliquer les effets secondaires qu'ont les médicaments sur ordonnance sur la conduite.
- Vous assurer que le mélange de médicaments ne réduit pas vos facultés au volant. Si vous consultez plus d'un médecin à la fois, assurez-vous qu'ils sont tous au courant des médicaments que vous prenez.
- Ne jamais mélanger les médicaments, ne jamais prendre les médicaments d'une autre personne et surtout ne jamais les prendre avec de l'alcool.

N'hésitez pas à retirer de la route un chauffeur qui présente un risque important pour lui et pour les autres. Bien que ce soit difficile, la protection de la vie est bien plus importante que de ménager la susceptibilité d'un individu.

Bonne route!

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

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

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

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



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

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

egr.ca





Me François Rouette | Me Stéphane Lamarre | Me Benoît Groleau 514 393-4580 | 418 522-4580 | clcw.ca

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





Faites reconnaître l'excellence de vos conducteurs

Société de l'assurance automobile du Québec

La conduite d'un véhicule lourd est complexe. Elle exige de solides connaissances, beaucoup d'habiletés et une attention de tous les instants, particulièrement en milieu urbain. La sécurité routière est une responsabilité que tous doivent partager et l'adoption de pratiques sécuritaires peut réduire la gravité des blessures, et même sauver des vies.

Afin de reconnaître le comportement exemplaire des conducteurs, la Société de l'assurance automobile du Québec a mis en place le Programme d'excellence des conducteurs de véhicules lourds. Les employeurs ont l'assurance qu'un conducteur qui y participe a un comportement irréprochable en matière de sécurité routière.

Ce programme s'adresse à tout titulaire d'un permis de conduire du Québec qui parcourt plus de 10 000 km par année au Canada au volant d'un véhicule lourd immatriculé au Québec. Le conducteur doit répondre aux conditions d'admission et postuler pour l'un des quatre niveaux d'excellence (Platine, Or, Argent ou Bronze) selon son expérience de conduite.

Avantages

Participer au Programme d'excellence permet au conducteur de véhicules lourds de :

- confirmer l'excellence de son dossier de conduite;
- · démontrer ses compétences;
- favoriser la reconnaissance de ses aptitudes professionnelles;
- se distinguer auprès d'un employeur.



De plus, la Société publie la liste des participants dans son site Web.

Arrivée du niveau Platine

Depuis janvier 2016, il est possible de s'inscrire au niveau Platine, le plus prestigieux du Programme d'excellence. Pour obtenir cette reconnaissance, les participants doivent notamment démontrer qu'ils possèdent 10 ans d'expérience de conduite d'un véhicule lourd et qu'ils ont suivi de la formation au cours de cette période.

Pour en savoir plus sur les conditions d'admission de chacun des niveaux et postuler, les conducteurs sont invités à visiter le www.saaq.gouv.qc.ca/excellence.

L'inscription est gratuite!



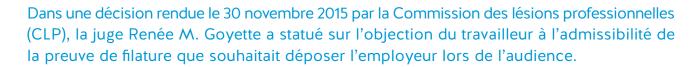




Décision de la CLP

sur l'authenticité d'une bande vidéo et l'admissibilité en preuve d'une filature effectuée par l'employeur

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



Dans une décision rendue le 30 novembre 2015 par la Commission des lésions professionnelles (CLP), la juge Renée M. Goyette a statué sur l'objection du travailleur à l'admissibilité de la preuve de filature que souhaitait déposer l'employeur lors de l'audience.

Au soutien de son objection, le représentant du travailleur invoque les articles 5 et 9.1 de la Charte des droits et libertés de la personne, ainsi que les articles 3, 35, 36 et 2858 du Code civil du Québec, lesquels sont les suivants:

Charte des droits et libertés de la personne

- Toute personne a droit au respect de sa vie privée.
- 9.1 Les libertés et droits fondamentaux s'exercent dans le respect des valeurs démocratiques, de l'ordre public et du bien-être général des citoyens du Québec. La loi peut, à cet égard, en fixer la portée et en aménager l'exercice.

Code civil du Québec

- Toute personne est titulaire des droits de la personnalité tels le droit à la vie, à l'inviolabilité et à l'intégrité de sa personne, au respect de son nom, de sa réputation et de sa vie privée. Ces droits sont incessibles.
- Toute personne a droit au respect de sa réputation et de sa vie privée. Nulle atteinte ne peut être portée à la vie privée d'une personne sans que celle-ci y consente ou sans que la loi l'autorise.
- Peuvent être notamment considérés comme des atteintes à la vie privée d'une personne les actes suivants:
 - 1. Pénétrer chez elle ou y prendre quoi que ce soit;

- 2. Intercepter ou utiliser volontairement une communication privée;
- 3. Capter ou utiliser son image ou sa voix lorsqu'elle se trouve dans des lieux privés;
- 4. Surveiller sa vie privée par quelque moyen que ce soit;
- 5. Utiliser son nom, son image, sa ressemblance ou sa voix à toute autre fin que l'information légitime du public;
- 6. Utiliser sa correspondance, ses manuscrits ou ses autres documents personnels.
- 2858. Le tribunal doit, même d'office, rejeter tout élément de preuve obtenu dans des conditions qui portent atteinte aux droits et libertés fondamentaux et dont l'utilisation est susceptible de déconsidérer l'administration de la justice.

Il n'est pas tenu compte de ce dernier article lorsqu'il s'agit d'une violation du droit au respect du secret professionnel.

De manière discrétionnaire, la Commission des lésions professionnelles (CLP) estime qu'elle peut appliquer les règles de preuve civile si elle les estime appropriées, utiles ou nécessaires et ce, bien qu'elle n'y est pas liée. La CLP peut donc s'en inspirer.

L'authenticité de la bande vidée de filature

Dans un premier temps, la CLP doit s'assurer de l'authenticité de la bande vidée de la filature conformément à l'article 2855 du Code civil du Québec.

En l'espèce, l'authenticité de la bande vidéo réalisée par les enquêteurs (un enquêteur privé et un agent de filature) n'est pas contestée par le travailleur.

Lors de l'audience, les deux enquêteurs ont témoigné et expliqué la procédure utilisée lors de la filature, leur rapport d'enquête et ont présenté les images qu'ils ont filmées pour réaliser la bande vidéo de la filature du travailleur le 25 juillet 2013.

Les témoignages des enquêteurs ont démontré que la bande vidée réalisée lors de la filature du 25 juillet 2013 était authentique, inaltérée et fiable.

La preuve de l'authenticité de la bande vidéo étant satisfaite, reste pour le tribunal à déterminer si la preuve de la filature incluant cette bande vidée réalisée par les enquêteurs est admissible en preuve.

L'admissibilité en preuve de la filature

Dans un deuxième temps, la CLP doit déterminer si la preuve de filature de l'employeur est admissible.

Tout d'abord, la CLP doit déterminer si les conditions dans lesquelles la preuve de filature a été obtenue portent atteinte aux droits fondamentaux. Le cas échéant, le tribunal doit vérifier si l'utilisation de cette preuve est susceptible de déconsidérer l'administration de la justice.

Selon la jurisprudence, de simples doutes, une intuition ou de vagues soupcons ne peuvent justifier qu'une filature soit faite. De surcroit, les motifs invoqués ne peuvent être créés après la surveillance ou la filature. Le tribunal indique qu'une preuve de filature peut s'avérer conforme si elle est nécessaire, qu'elle se justifie pour des motifs rationnels et est conduite par des movens raisonnables.

Le tribunal réfère à la décision de la Cour d'Appel dans l'arrêt « Syndicat des travailleuses et travailleurs de Bridgestone/ Firestone de Joliette (CSN) c. Trudeau (1999, R.J.Q. 2229 (C.A.), qui a élaboré la grille d'analyse applicable pour déterminer si une filature réalisée et obtenue à l'insu d'un travailleur porte atteinte à ses droits fondamentaux.

L'analyse des motifs de l'employeur

L'employeur a confié à une firme privée d'investigation le mandat de réaliser une filature le 25 juillet 2013. À cette date, le travailleur était convoqué au Bureau d'évaluation médicale (BEM) pour être examiné par le Dr Gilles Maurais, aux fins de produire un avis portant sur l'existence ou le pourcentage d'atteinte permanente à l'intégrité physique ainsi que sur l'existence ou l'évaluation des limitations fonctionnelles.

Considérant que le rapport d'expertise du 30 avril 2013 de son médecin désigné indique que l'examen clinique était normal alors qu'il y a la présence de signes de non-organicité, ceci a amené l'employeur à douter de la condition du travailleur puisque la lésion professionnelle subie par le travailleur était consolidée.

Considérant que ce rapport d'expertise mettait en doute la condition réelle du travailleur en date du 30 avril 2013, l'employeur a décidé de donner un mandat de filature à une firme privée.

La CLP constate que seul le médecin désigné de l'employeur conclut que la lésion est consolidée en date de son examen du 30 avril 2013 et ce, sans atteinte permanente ni limitation fonctionnelle.

Il ressort de la preuve que des filatures ont été réalisées non seulement le 25 juillet 2013, mais aussi le 8 novembre 2012 et les 27 et 30 avril 2013.

La directrice des ressources humaines a témoigné pour expliquer les motifs de l'employeur pour demander d'effectuer des filatures les 8 novembre 2012, 27 et 30 avril 2013. Elle explique que compte tenu que l'événement survenu le 29 mars 2012, alors que le travailleur a chuté dans une citerne, était banal et que celui-ci avait subi une entorse lombaire qui n'était pas consolidée environ huit mois plus tard. Elle a aussi tenu compte de l'âge du travailleur, soit 21 ans, ainsi que l'absence de condition personnelle préexistante. Elle a aussi tenu compte que dans son rapport d'expertise du 29 juin 2012, le médecin a rapporté que le travailleur >



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.gc.ca

avait commencé à faire du patin à roues alignées. L'employeur n'a pas confronté le travailleur en lui demandant des explications à l'égard de cette information.

La CLP estime que cette mention de cette activité susceptible d'être incompatible avec son état de santé et, plus particulièrement, sa lésion professionnelle, est nettement insuffisante pour mettre en doute l'honnêteté du comportement du travailleur ni laisser croire qu'il chercherait à obtenir un droit auquel il n'avait pas droit, car la preuve n'établit pas le nombre de fois où le travailleur a effectué du patin à roues alignées ni s'il s'agissait d'une activité ponctuelle ou régulière et auquel cas, la fréquence et la durée de cette activité. De plus, la preuve de l'employeur n'établit pas de manière prépondérante que le travailleur exerçait cette activité de manière incompatible avec son état de santé et plus particulièrement, sa lésion professionnelle.

La directrice des ressources humaines a aussi pris en considération l'échec de la tentative de retour au travail en assignation temporaire en septembre 2012 à raison de 3 heures par jour, qui a été refusé par le médecin traitant le ou vers le 17 septembre 2012, pour aggravation des symptômes du travailleur et ce, après qu'il ait complété une semaine. Elle doutait que les tâches exercées en assignation temporaire aient pu aggraver l'entorse lombaire du travailleur.

Les mêmes motifs ont été invoqués pour expliquer les filatures des 27 et 30 avril 2013, auxquels se sont ajoutés l'effet du temps puisque la lésion n'était toujours pas consolidée après plus d'un an et le fait que le travailleur était convoqué pour une expertise.

La directrice des ressources humaines ajoute que les motifs sur lesquels elle s'était basée pour mandater une firme d'enquêteurs pour réaliser la filature du 8 novembre 2013 et celles des 27 et 30 avril 2013 s'ajoutaient à ceux qu'elle a exposés pour justifier la filature réalisée le 25 juillet 2013.

Selon le tribunal, le cumul des nouveaux motifs décrits par le témoin de l'employeur lors de la deuxième journée d'audience ne constitue pas un motif sérieux pour justifier les filatures du 8 novembre 2012 et celles des 27 et 30 avril 2013 et ne permet pas de conclure que l'employeur avait des motifs suffisamment sérieux et rationnels pour justifier la filature réalisée le 25 juillet 2013. Les éléments dont l'employeur disposait au moment de mandater la firme d'enquêteurs pour réaliser la filature du 25 juillet 2013 étaient insuffisants selon la CLP, pour mettre en doute l'honnêteté du comportement du travailleur.

Les moyens raisonnables

La filature réalisée par l'employeur le 25 juillet 2013 que l'employeur veut déposer en preuve coïncide avec le rendez-vous du travailleur au BEM pour une expertise par le Dr Maurais. Les enquêteurs ont observé le travailleur à l'extérieur du bureau du Dr Maurais, puis dans l'immeuble où se situe le BEM et, par la suite, à l'extérieur en observant les activités du travailleur le reste de la journée.

Comme le souligne la CLP, la preuve réalisée dans les lieux publics extérieurs pris de l'intérieur d'un véhicule n'est pas en soi intrusive dans la vie privée d'une personne. Par contre, le tribunal est d'avis que la filature effectuée à l'intérieur de l'immeuble où se situe le BEM dans lequel le travailleur se rend pour subir l'examen médical constitue une entrave à la vie privée.

De plus, le tribunal écrit que l'employeur n'a pas démontré que la filature était nécessaire pour vérifier l'état de santé du travailleur et que c'était le dernier recours dont il disposait pour lui permettre de faire cette vérification.

Selon la juge Goyette, le moyen approprié pour l'employeur de vérifier l'état de santé du travailleur était celui prévu à la LATMP aux articles 212 et suivants, soit la procédure d'évaluation médicale.

La juge conclut que la violation de la vie privée du travailleur est plus importante que la recherche de la vérité, car les éléments mis en preuve ne permettent pas à l'employeur de croire que le travailleur avait un comportement frauduleux ou qu'il cherchait à s'approprier un droit auquel il n'avait pas droit étaient nettement insuffisants et n'étaient pas suffisamment fiables pour lui permettre de vérifier si le travailleur avait un comportement frauduleux ou qu'il cherchait à obtenir des droits en vertu de la Loi auxquels il n'avait pas droit.

La preuve de filature de l'employeur n'est pas admissible, car elle repose sur un simple doute quant à l'honnêteté du travailleur. La CLP accueille l'objection du travailleur et déclare inadmissible la preuve de filature réalisée le 25 juillet 2013 par la firme privée d'enquêteurs mandatée par l'employeur.

Remarques

Nous faisons abstraction dans ce texte de la décision de la juge Goyette portant sur le fond à propos de trois contestations de l'employeur au sujet de trois décisions rendues suite à l'avis du BEM, concernant le droit du travailleur à la réadaptation et sa capacité à exercer l'emploi convenable de conducteur de camion. Le but de cet article est de traiter uniquement de la guestion de l'admissibilité en preuve d'une filature effectuée par l'employeur.

À ce sujet, bien que la jurisprudence en droit du travail reconnait le droit de l'employeur d'effectuer une filature d'un employé et de déposer la bande vidéo et le rapport de filature en preuve, ce droit est limité et encadré par plusieurs conditions déterminées notamment par la Charte des droits et libertés de la personne, par le Code civil du Québec et par les tribunaux supérieurs. Chaque cas étant un cas d'espèce, il faut que l'employeur évalue correctement son dossier et les motifs pour lesquels il veut octroyer un mandat à une firme privée d'enquêteurs pour effectuer une telle démarche. La prudence est de mise.

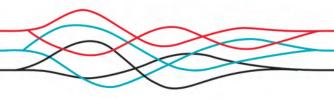
Référence : Remcar inc. et Johathan Valois, CLP, 30 novembre 2015, Renée M. Goyette, juge administratif, 2015.QCCLP 6333



Chez Intact Assurance, nous sommes fiers de faire un bout de chemin avec la Fédération des transporteurs par autobus qui fait, entre autres, la promotion de la sécurité des gens. Car, selon nous, l'assurance s'intéresse d'abord aux personnes, tout spécialement à celles qui incarnent notre avenir. Voilà pourquoi nous appuyons la campagne de sensibilisation à la sécurité dans le transport scolaire depuis de nombreuses années.

intact.ca

AUTO • HABITATION • ENTREPRISES





La **Sécurité** de Vos **Enfants** C'est **Notre Affaire**

Fabriquer des autobus de qualité, sécuritaires, fiables et durables, tout en offrant un service vraiment humain et attentionné...

C'est encore la plus belle promesse que nous puissions vous faire pour vous démontrer où sont nos priorités.







www.girardinbluebird.com