

LE *TRANSPORTEUR*

Magazine de la Fédération des transporteurs par autobus

Hiver 2015 • Volume 1 • numéro 3

27^e campagne de sécurité en transport scolaire

COLLOQUE DES
CONDUCTEURS
D'AUTOBUS
PROFESSIONNELS

DES CHIFFRES
C'EST BIEN,
UNE DÉMARCHÉ
C'EST MIEUX



mastuvu.info

Le MINOTOUR SRW, sa polyvalence vous impressionnera!



Le véhicule scolaire le plus compact sur le marché

- Idéal pour les trajets de niveaux préscolaire et primaire.
- Le Minotour SRW, tout en étant construit avec les mêmes spécifications rigoureuses que le Minotour DRW, assure aux gestionnaires de flotte la fiabilité, la robustesse et la maniabilité tant recherchées.
- Offert en version 20 passagers avec possibilité de configuration de 4 ou 5 rangées.

Le Minotour est conçu pour vous, profitez pleinement de ses avantages et offrez la sécurité à ceux que vous transportez.

Contactez votre représentant dès maintenant !



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



5 Mot du président

8 Éditorial

Revoir nos modèles

11 27^e campagne de sécurité en transport scolaire

12 La convocation devant la Commission des transports du Québec. Un processus en plusieurs étapes

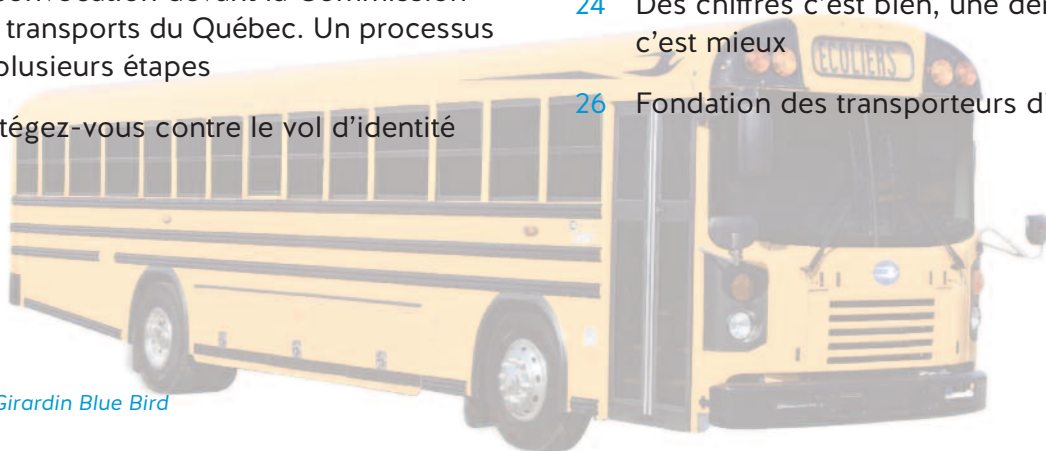
16 Protégez-vous contre le vol d'identité

19 Colloque des conducteurs d'autobus professionnels

20 69^e Congrès des relations industrielles de l'Université Laval: 50 ans du Code du travail: Raviver le droit à la représentation collective

24 Des chiffres c'est bien, une démarche c'est mieux

26 Fondation des transporteurs d'écoliers



Publicité: Girardin Blue Bird

Le Transporteur est une publication de la Fédération des transporteurs par autobus. Elle est tirée à 1800 exemplaires et distribuée gratuitement quatre 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

Dépôt légal

Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2014

ISSN: 0835-0868 (imprimé)
ISSN: 1913-3081 (en ligne)

Rédaction et publicité

Martin Bureau

Collaborateurs

Denis Gervais
Me Stéphane Lamarre
Guy Godin

Conception graphique

Marie-Claude Bélanger

Correction de textes

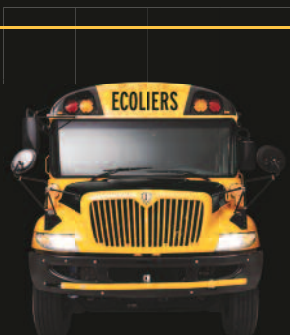
Mireille Bélanger

Impression

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

IC BUS

TOUJOURS LÀ POUR VOUS



- ✓ **Toujours** conforme aux normes EPA les plus récentes
- ✓ **Toujours** pas d'urée dans les véhicules
- ✓ **Toujours** éligible aux ajustements liés à l'environnement auprès de votre commission scolaire
- ✓ **Toujours** numéro 1 au Canada et en Amérique du Nord



Autobus Leeds Transit

Sans frais 1 866-210-6299
www.leadstransit.com

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



MOT DU PRÉSIDENT

2015, une année de consolidation et de préparation !

Dans quelques mois, cela fera un an que la Fédération des transporteurs par autobus a été créée. Depuis, nous avons assisté à notre premier congrès, premier tournoi de golf et nous nous sommes dotés d'un nouveau site internet afin de mieux répondre aux besoins des membres de la Fédération.

Nous sommes à présent bien en selle pour entamer l'année 2015. Je vous propose donc de passer en mode « action » afin de consolider nos acquis et nous préparer à faire face aux défis qui nous attendent au cours des prochains mois, voire des prochaines années.

Tous les secteurs de transport par autobus subiront, à court ou moyen terme, des changements majeurs. En tant que représentants de l'industrie du transport de personnes, nous devons nous doter d'outils afin d'affronter les nombreux enjeux qui nous attendent. Que ce soit par la réalisation d'études externes, de la formation ou par des outils de promotion pour notre industrie, rien ne sera négligé.

Dans le but de se préparer adéquatement, les membres du conseil d'administration ont mis en place différents comités de travail dont leur mandat est d'analyser les problématiques et de proposer au conseil d'administration des alternatives et/ou orientations permettant d'assurer la stabilité de notre industrie.

Pour les dossiers les plus criants comme le transport scolaire, les membres ont convenu de mandater l'École de comptabilité de l'Université Laval afin de mettre à jour l'étude sur la modélisation du coût de revient en transport scolaire ►



Notre industrie

CHANGE

Êtes-vous prêts ?



TOURNOI DE **GOLF**
TOUR **CYCLISTE** ET
CONGRÈS ANNUEL

25 • 26 • 27 juin 2015

Fairmont Le Château Frontenac - Québec

www.federationautobus.com

MOBILISE. CONCERTE. ORIENTE.

**FÉDÉRATION
DES TRANSPORTEURS
PAR AUTOBUS**

SCOLAIRE • NOLISÉ • SPÉCIALISÉ • URBAIN • INTERURBAIN



datant de septembre 2002. Nous savons que le ministère de l'Éducation, du Loisir et du Sport se dote actuellement d'indicateurs de performance à partir des données fournies par les commissions scolaires. Il sera fort intéressant de comparer leurs résultats avec ceux de l'Université Laval.

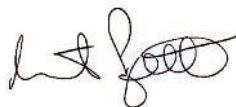
Comme vous le savez, le transport interurbain fait face à une crise sans précédent. Le comité, regroupant les principaux transporteurs interurbains, a documenté la situation que vivent les transporteurs depuis 2008, via des études sur l'achalandage et sur le rendement de leurs opérations. Le tout a été déposé et présenté dernièrement au ministre des Transports, M. Poëti. Lors de cette rencontre, il a été proposé de mettre en place une table de travail spécifique à la problématique touchant la planification et l'organisation du transport collectif régional et interurbain.

Comme vous pouvez le constater, la Fédération des transporteurs par autobus se donne tous les moyens possibles pour consolider notre industrie.

La consolidation doit également se faire à l'intérieur de notre Fédération. Pour ce faire, nous devons démontrer le professionnalisme des membres qui la constituent. Nous nous doterons ainsi d'un Code d'éthique et de déontologie ainsi qu'un guide de pratiques de gouvernance, tant pour ses employés permanents que pour ses membres du conseil d'administration. Le tout sera présenté aux membres lors de la prochaine assemblée générale.

Par ailleurs, la programmation de notre prochain congrès tiendra compte des réalités actuelles des transporteurs. Lors du congrès, les participants pourront assister à des conférences et des ateliers qui sont en lien avec les enjeux de l'industrie. À titre de propriétaires d'entreprise et de gestionnaires, nous avons des défis à relever en matière de gestion interne telle que la gestion des ressources humaines (attraction, rétention), la santé et la sécurité au travail, la formation, le service à la clientèle, les relations publiques, la gestion financière et j'en passe. Là aussi, il faut se doter d'outils pour faire face aux changements.

Préparons-nous tous ensemble. C'est à nous qu'il revient d'assurer l'avenir de notre industrie. Nous devons innover dans nos façons de faire afin de consolider nos acquis et d'assurer la stabilité de nos entreprises. Je vous encourage fortement à vous impliquer et à participer aux activités de votre Fédération. ■



Martin Paquette
Président



Revoir nos modèles

En ce début d'année, à la lumière des derniers développements, on constate que les choses changent, évoluent rapidement et que nos façons de faire traditionnelles sont à revoir.

Pensons au mode du transport scolaire qui, depuis plusieurs années, est demeuré stable malgré quelques soubresauts, tels que le rapport du Vérificateur général en 2011, les contrats d'un an en 2004-2005 et autres éléments comme le rapport Roche. Il est clair que la situation d'aujourd'hui est bien différente et elle le sera encore plus en 2017 lors du renouvellement des contrats de transport scolaire.

Il y a sans contredit la situation économique actuelle où le gouvernement du Québec cherche à tout prix à atteindre le déficit zéro via des mesures qui touchent la grande majorité des ministères. Il y aura cet hiver, si ce n'est pas déjà fait à la parution de ce numéro, le dépôt d'un projet de loi revoyant tout le système de l'éducation et prévoyant le regroupement des commissions scolaires.

Évidemment, les suites du rapport du Vérificateur général du Québec feront sans doute partie de l'actualité en 2015. Nous savons que le ministère de l'Éducation, du Loisir et du Sport est à produire des indicateurs de performance en ce qui a trait au transport scolaire. Ces indicateurs prendront en compte le nombre de places utilisées dans les autobus, les types de véhicules utilisés, les dédoublements de parcours et, finalement, le coût par élève transporté. Tout cela dans le but de définir le coût du transport scolaire. Il faut donc s'attendre à ce que le renouvellement des contrats de transport se fasse sur des bases différentes. Il ne faut pas oublier également, la pression qu'exerce le Vérificateur général afin que les commissions scolaires procèdent par appels d'offres dans le but d'obtenir, selon ses dires « le juste prix » pour un contrat de transport scolaire.

Le transport interurbain n'est pas en reste. Le modèle mis en place depuis plusieurs années ne tient plus la route. La concurrence est désormais omniprésente (covoiturage, transport collectif rural, etc.) et l'achalandage est en baisse constante depuis une quinzaine d'années.



Si bien, que les transporteurs doivent, soit revoir leur offre de services à la baisse, ce qui entraîne des impacts négatifs importants en région, soit faire appel aux fonds d'urgence prévus au Programme sur le transport collectif mis en place par le ministère des Transports.

Malheureusement, ces fonds d'urgence ne sont pas récurrents. Il faut donc revoir le modèle d'affaire pour ce secteur d'activité. D'ailleurs, la Fédération des transporteurs par autobus a déposé au MTQ un projet de table de travail sur le transport interurbain et régional qui regrouperait les principaux intervenants comme les partenaires gouvernementaux, les organismes de transport collectif, les représentants municipaux et bien entendu, les transporteurs par autobus.

L'objectif de cette table est de trouver des solutions à long terme, une vision commune quant à l'organisation et au déploiement d'un système de transport collectif en région. Nous espérons que ce nouveau système saura combler les lacunes du modèle actuel où chacun des acteurs travaille en parallèle sans tenir compte de ce qui existe déjà sur son territoire.

Du côté du transport nolisé touristique, là aussi, la situation évolue rapidement. Les coupures exigées par le gouvernement auront un impact sur les budgets alloués à la promotion du tourisme au Québec et bien entendu, sur la demande en transport nolisé. Il faudra donc, là aussi, changer nos façons de faire afin d'assurer la stabilité de ce secteur de l'industrie.

En conclusion, on peut mentionner que 2015 risque d'être une année fort chargée pour l'industrie du transport par autobus au Québec. Il faudra rester à l'affût des changements, et ce, à tous les niveaux. ■



Luc Lafrance
Directeur général

PRATTE

Courtier en assurance de dommages
Conseiller en gestion de risques d'entreprise,
assurance et cautionnement

NOUS SOMMES FIER 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 !

**GUY BERGERON
& ASSOCIÉS**

UNE DIVISION DE PRATTE MORRISSETTE INC.
2954, boul. Laurier, bureau 440, Québec (Québec) G1V 4T2
T: 418.658.8771 F: 418.622.8850 1.888.879.7777
prattemorrissette.ca



LÀ OÙ VOUS ÊTES. ^{MD}



CAIN LAMARRE CASGRAIN WELLS
S.E.N.C.R.L. / AVOCATS

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



27^e campagne de sécurité en transport scolaire

C'est en présence du ministre des Transports, M. Robert Poëti, que la Fédération des transporteurs par autobus a lancé officiellement la 27^e campagne de sécurité en transport scolaire, *M'as-tu vu ?* à l'École Saint-Michel de Sillery.



La conférence de presse de lundi le 2 février a donné le coup d'envoi de la campagne de sécurité qui, jusqu'au 13 février, rappellera aux usagers de la route, aux écoliers et leurs parents qu'il faut être vigilant en présence d'autobus scolaires.

Le ministre des Transports s'est adressé aux journalistes et aux partenaires de la campagne présents. Il a souligné le bilan routier remarquable du transport scolaire au Québec : « Le bilan routier positif des dernières années se maintient. Aucun enfant n'a été mortellement heurté par un autobus scolaire depuis février 2006. Nous devons continuer à multiplier nos efforts et rappeler aux automobilistes, aux conducteurs d'autobus et aux parents que la sécurité des écoliers est une responsabilité partagée », a souligné le ministre Poëti.

Lors de la conférence de presse, M. René Désaulniers, Chef du Service du comportement des usagers de la route de la Société de l'assurance automobile du Québec, a présenté le plus récent bilan routier du transport scolaire. En 2013, on dénombrait 293 personnes qui ont été victimes d'un accident lié au transport scolaire, soit 7 de moins qu'en 2012. Parmi celles-ci, 269 ont été blessées légèrement et 22 l'ont été gravement. Deux adultes, qui n'étaient pas dans un autobus scolaire, sont décédés. Ces chiffres couvrent les accidents liés au transport scolaire au sens large. Ils incluent autant les occupants d'un autobus que les autres usagers de la route qui circulaient autour. Il faut mentionner que l'autobus n'était pas nécessairement impliqué dans l'accident.



Madame Pâquerette Gagnon, directrice générale de la Fédération des commissions scolaires du Québec (FCSQ), a souligné la participation active des commissions scolaires qui mettent à la disposition des écoles tous les outils nécessaires afin de faire de la sensibilisation auprès des élèves et de leurs parents ainsi que du personnel. La FCSQ salue également la collaboration essentielle des parents, des transporteurs scolaires et des conducteurs d'autobus qui ont tous un rôle à jouer pour assurer la sécurité des élèves.

M. Martin Paquette, premier président de la Fédération des transporteurs par autobus, a mentionné que tout au long de la campagne de sécurité, de nombreuses activités de sensibilisation se tiendront dans plusieurs des régions du Québec, et ce, grâce à la collaboration des commissions scolaires, des corps policiers et des transporteurs scolaires. Ils organiseront des rencontres avec les écoliers, érigeront des barrages routiers et organiseront des événements médiatiques visant à sensibiliser la population à être vigilant en présence d'autobus scolaire.

Pour assurer le succès de cette campagne annuelle de sécurité, la Fédération des transporteurs par autobus reçoit l'appui financier du ministère des Transports, de la Société de l'assurance automobile du Québec, d'Intact Assurance, de Girardin inc. 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 et des corps policiers qui appuient la campagne et y participent activement. ■





La convocation devant la Commission des transports du Québec.

Un processus en plusieurs étapes

M^e Stéphane Lamarre, Cain Lamarre Casgrain Wells



Comme tout le monde le sait, la Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds a comme objectif d'améliorer la sécurité routière et de protéger l'intégrité du réseau routier de la province de Québec.

Dans la poursuite de ces objectifs, la Politique d'évaluation des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds met sur pied un système d'évaluation qui entraîne, ultimement, le transfert du dossier d'un propriétaire ou d'un exploitant de véhicules lourds auprès de la Commission des transports du Québec pour évaluation.

Évidemment, l'objectif du système n'est pas d'entraîner l'évaluation et la sanction des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds, mais plutôt de leur permettre d'améliorer leur comportement afin de rencontrer les objectifs d'amélioration de la sécurité routière et de protection de l'intégrité du réseau routier québécois.

Pour ce faire, la Politique d'évaluation des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds prévoit que le propriétaire et l'exploitant de véhicules lourds seront avisés advenant l'atteinte d'un certain niveau de détérioration de leur dossier de propriétaire ou d'exploitant de véhicules lourds.

Ainsi, en ce qui concerne l'exploitant, la Société de l'assurance automobile du Québec interviendra, dans un premier temps, lorsque le total des points atteindra ou dépassera 50 % de l'un ou l'autre des seuils applicables à l'exploitant de véhicules lourds.

La Société de l'assurance automobile du Québec transmettra une lettre de deuxième niveau lorsque le total des points atteindra ou dépassera 75 % de l'un ou l'autre de ces seuils.

Finalement, la Société de l'assurance automobile du Québec avisera l'exploitant du transfert de son dossier lorsque le total des points de celui-ci atteindra ou dépassera 100 % de l'un ou l'autre des seuils qui lui sont applicables.

La Politique d'évaluation des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds prévoit que la Société de l'assurance automobile du Québec pourra également intervenir et transmettre une lettre d'avertissement à l'exploitant dans l'une ou l'autre des situations suivantes :



Les infractions graves ne constituent pas des infractions critiques, telles qu'elles sont définies dans la présente Politique. Cependant, elles sont assez sérieuses pour que la Société intervienne immédiatement auprès de l'exploitant afin de le sensibiliser à son comportement à risque.

À cet égard, la Société transmet une lettre d'information à l'exploitant, accompagnée d'un état de son dossier, dès qu'elle est informée qu'une telle infraction a été commise. Elle transmet aussi une lettre au conducteur qui a commis l'infraction avec son état de dossier.

Ces infractions sont prises en considération dans la zone de comportement « Sécurité des opérations » de l'évaluation continue de l'exploitant et reçoivent la pondération appropriée, au même titre que les autres infractions.

La mention que cette lettre a été transmise apparaît dans le dossier de l'exploitant.

Les infractions graves sont les suivantes (les articles du Code de la sécurité routière correspondants sont indiqués entre parenthèses) :

- Excès de vitesse de 31 à 40 km/h par rapport à la limite permise (art. 299, 303.2, 328 ou 329).
- Conduite d'un apprenti conducteur sans être accompagné par un titulaire de permis de la classe appropriée (art. 99).
- Manquement à un devoir ou à une obligation du conducteur impliqué dans un accident (art. 168, 169, 170 ou 171).
- Vitesse ou action imprudente (art. 327).
- Dépassements successifs en zigzag (art. 342).
- Dépassement prohibé sur la voie réservée à la circulation en sens inverse (art. 345).
- Omission de céder le passage à un véhicule d'urgence dont les signaux lumineux ou sonores sont en marche (art. 406).
- Omission de réduire la vitesse ou de changer de voie lorsqu'un véhicule d'urgence ou une dépanneuse :
 - dont les feux clignotants ou pivotants sont actionnés est immobilisé sur un chemin public (art. 406.1);
 - sur lequel est actionné le signal lumineux d'une flèche jaune est immobilisé sur un chemin public (art. 406.1).
- Circulation avec un véhicule lourd transportant une charge excédant de 20 % ou plus :
 - la charge axiale permise sur un chemin public, un pont ou un viaduc, dans le cas d'un transport normalisé (article 463);
 - la charge axiale indiquée sur le permis spécial de circulation sur un chemin public, un pont ou un viaduc (art. 513).
- Circulation avec un véhicule lourd transportant une charge excédant de 15% ou plus la charge axiale indiquée sur le permis spécial de circulation du ministre ou le permis spécial de circulation de classe 5 ou 6 (art. 513).
- Omission d'arrêter à un passage à niveau en conduisant un autobus, un minibus ou un véhicule lourd transportant des matières dangereuses nécessitant l'apposition de plaques d'indication de danger (art. 413).
- Conduite dans le contexte d'un pari, d'un enjeu ou d'une course (art. 422).
- Tolérer qu'une personne se tienne ou prenne place sur le marchepied, sur une partie extérieure du véhicule, dans la benne ou la caisse d'un véhicule routier en mouvement (art. 433) ou s'agrippe, soit tirée ou poussée par ce véhicule (art. 434).
- Omission d'immobiliser son véhicule à plus de cinq mètres d'un autobus ou d'un minibus affecté au transport d'écoliers dont les feux rouges intermittents ou le signal d'arrêt obligatoire sont en fonction (art. 460).



La lettre de premier niveau et la lettre de deuxième niveau visent à informer l'exploitant de la détérioration de son dossier afin de lui permettre de prendre les mesures nécessaires pour améliorer son comportement.

Le principe est essentiellement le même au regard de l'évaluation du propriétaire, donc, au regard de la zone de comportement « Sécurité des véhicules ».

Ainsi, l'intervention progressive se fera de la façon suivante :

| TRANSPORT DE PERSONNES | INTERVENTION |
|------------------------|---|
| Entre 10 % et 14 % | Lettre de premier niveau |
| Entre 15 % et 19 % | Lettre de deuxième niveau |
| 20 % ou plus | Avis de transmission du dossier à la Commission |

Toutefois, avant que le processus d'intervention progressive ne soit applicable, la Politique d'évaluation des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds prévoit qu'un nombre minimal de vérification mécanique doit être fait. ►

Ce nombre minimal correspond à :

| | | | | | | | | | | | | | |
|--|--------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|----------|-----------|-----------|-----------|-------------|
| Nombre de véhicules lourds | 1 à 18 | 19 à 22 | 23 à 26 | 27 à 32 | 33 à 40 | 41 à 50 | 51 à 64 | 65 à 85 | 86 à 121 | 122 à 192 | 193 à 413 | 414 à 500 | 501 ou plus |
| Nombre minimal de vérifications mécaniques | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 25 |

Advenant que ce nombre minimal d'inspections ne soit pas rencontré, l'intervention progressive se fera en fonction, non pas du pourcentage de mises hors service, mais bien du nombre de mises hors service mentionnées dans le tableau suivant.

Transport de personnes

| Nombre de mises hors service « véhicule » requis pour intervenir | | | |
|--|------------------|--------------------|-----------------------|
| Intervention | 1 à 18 véhicules | 19 à 413 véhicules | 414 véhicules ou plus |
| Lettre de premier niveau | 1 | 2 | 3 |
| Lettre de deuxième niveau | 2 | 3 | 4 |
| Avis de transmission du dossier à la Commission | 3 | 4 | 5 |

Tout comme pour l'exploitant, l'intervention progressive de la Société de l'assurance automobile du Québec vise à permettre au propriétaire d'améliorer son comportement.

Le processus d'intervention peut toutefois être accéléré lorsque surviennent certains événements particuliers identifiés à la Politique d'évaluation des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds.

Les modalités de cette accélération sont identifiées à la Politique d'évaluation des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds.

On a vu que certaines infractions graves entraînaient la transmission d'une lettre d'avertissement.

La survenance ou la combinaison de certains événements entraînent carrément le transfert du dossier d'un propriétaire ou d'un exploitant auprès de la Commission des transports du Québec pour évaluation.

Ces situations sont nommément identifiées dans la Politique d'évaluation des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds et sont les suivantes :



Un avis de transmission de son dossier à la Commission est acheminé au PEVL :

- lorsqu'un accident mortel est inscrit au dossier;
- lorsqu'une des combinaisons d'événements décrites au tableau 6 est inscrite à son dossier.

Le volet « propriétaire » est traité distinctement du volet « exploitant ».

COMBINAISONS D'ÉVÉNEMENTS AU DOSSIER DU PROPRIÉTAIRE

Une défectuosité mécanique critique ou un échec lors de contrôles en entreprise (volet « propriétaire ») s'est produit, il y a un an ou moins;

ET

Le dossier est à l'étape d'une lettre de deuxième niveau pour la zone de comportement « Sécurité des véhicules ».

Deux échecs lors de contrôles en entreprise (volet « propriétaire ») se sont produits à l'intérieur d'un intervalle de deux ans.

Deux défectuosités mécaniques critiques se sont produites à l'intérieur d'un intervalle d'un an.

Une défectuosité mécanique critique et un échec lors de contrôles en entreprise (volet « propriétaire ») se sont produits à l'intérieur d'un intervalle d'un an.

COMBINAISONS D'ÉVÉNEMENTS AU DOSSIER DE L'EXPLOITANT

Un événement critique non lié à la capacité de conduite affaiblie ou un échec lors de contrôles en entreprise (volet « exploitant ») s'est produit, il y a un an ou moins, ou un événement critique lié à la capacité de conduite affaiblie s'est produit il y a deux ans ou moins;

ET

Le dossier est à l'étape d'une lettre de deuxième niveau pour l'une des zones de comportement du volet « exploitant ».

Deux échecs lors de contrôles en entreprise (volet « exploitant ») se sont produits à l'intérieur d'un intervalle de deux ans.

Deux événements critiques non liés à la capacité de conduite affaiblie se sont produits à l'intérieur d'un intervalle d'un an.

Deux événements critiques liés à la capacité de conduite affaiblie se sont produits à l'intérieur d'un intervalle de deux ans.

Un événement critique non lié à la capacité de conduire affaiblie par l'alcool se produit alors qu'un événement critique lié à la capacité de conduire affaiblie par l'alcool a eu lieu il y a deux ans ou moins.

Un événement critique lié à la capacité de conduire affaiblie par l'alcool se produit alors qu'un événement critique non lié à la capacité de conduire affaiblie par l'alcool a eu lieu il y a un an ou moins.

Un conducteur a été impliqué dans deux événements critiques liés à la capacité de conduire affaiblie par l'alcool à l'intérieur d'un intervalle de dix ans et a été à l'emploi de l'exploitant de manière continue pendant ces dix années.

Un échec lors d'un contrôle en entreprise (volet « exploitant ») se produit alors qu'un événement critique non lié à la capacité de conduire affaiblie par l'alcool a eu lieu il y a un an ou moins.

Un échec lors d'un contrôle en entreprise (volet « exploitant ») se produit alors qu'un événement critique lié à la capacité de conduire affaiblie par l'alcool a eu lieu il y a deux ans ou moins.

Un événement critique, lié ou non à la capacité de conduire affaiblie par l'alcool, se produit alors qu'un échec lors d'un contrôle en entreprise a eu lieu il y a un an ou moins.

Un événement critique non lié à la capacité de conduite affaiblie se produit alors qu'un événement critique lié à la capacité de conduite affaiblie a eu lieu il y a un an ou moins.

Un événement critique lié à la capacité de conduite affaiblie se produit alors qu'un événement critique non lié à la capacité de conduite affaiblie a eu lieu il y a un an ou moins.

Un conducteur a été impliqué dans deux événements critiques liés à la capacité de conduite affaiblie à l'intérieur d'un intervalle de dix ans et a été à l'emploi de l'exploitant de manière continue pendant ces dix années.

Un échec lors d'un contrôle en entreprise (volet « exploitant ») se produit alors qu'un événement critique non lié à la capacité de conduite affaiblie a eu lieu il y a un an ou moins.

Un échec lors d'un contrôle en entreprise (volet « exploitant ») se produit alors qu'un événement critique lié à la capacité de conduite affaiblie a eu lieu il y a deux ans ou moins.

Un événement critique, lié ou non à la capacité de conduite affaiblie, se produit alors qu'un échec lors d'un contrôle en entreprise a eu lieu il y a un an ou moins.



Le présent article illustre donc que, généralement, le processus d'intervention graduelle mis en place par la Politique d'évaluation des propriétaires et exploitants de véhicules lourds devrait permettre au propriétaire ou à l'exploitant concerné d'intervenir pour tenter d'améliorer son comportement et ainsi éviter que son dossier ne soit transféré à la Commission des transports du Québec pour une vérification de comportement.

Évidemment, si rien n'est fait suite à la réception d'une lettre d'avertissement ou d'information de la Société de l'assurance automobile du Québec, il y a fort à parier que le dossier propriétaire et exploitant de véhicules lourds visé continuera de se détériorer.

L'absence de suivi fait par un propriétaire ou un exploitant de véhicules lourds suite à la réception d'une lettre d'avertissement ou d'information est, entre autres, un des éléments que la Commission des transports du Québec prend en considération dans son évaluation du comportement du propriétaire ou et/ou de l'exploitant dont le dossier lui a été transféré par la SAAQ.

Une telle absence de suivi ne conduit pas nécessairement à une modification de la cote. Toutefois, considérant qu'un suivi approprié suite à la réception d'une telle lettre pourrait peut-être éviter le transfert du dossier auprès de la Commission des transports du Québec, il nous semble beaucoup plus simple d'intervenir sans délai. ■



Capsule Assurance



Protégez-vous contre le vol d'identité

Par Denis Gervais, PAA , C. d'A. Ass., Guy Bergeron et associés

Le vol d'identité est un phénomène bien présent et particulièrement inquiétant de nos jours considérant la quantité de renseignements rendue facilement accessible pour plusieurs personnes.

Vous êtes victime d'un vol d'identité lorsqu'une personne vole votre identité et se fait passer pour vous, en utilisant de l'information personnelle de base comme votre nom, votre adresse, votre numéro d'assurance sociale, vos numéros de cartes de crédit ou de comptes bancaires pour commettre des fraudes. Les voleurs d'identité ouvrent de nouveaux comptes-cartes, louent ou achètent des biens, louent des appartements, se livrent même à des activités criminelles, en utilisant l'identité volée.

Protégez vos renseignements personnels

- Ne donnez aucun renseignement personnel par téléphone, par Internet ou par courriel à moins d'avoir vous-même pris contact. Soyez vigilant : ne donnez que l'information personnelle nécessaire.
- Protégez votre NIP. Changez vos NIP (numéros d'identification personnels) de même que vos codes téléphoniques et mots de passe à raison d'une fois tous les trois ou quatre mois. N'utilisez pas le nom de fille de votre mère, votre date d'anniversaire ou autres mots ou données pertinents.
- N'ayez sur vous que les pièces d'identité dont vous avez besoin. Gardez vos autres pièces d'identité (numéro d'assurance sociale (NAS), certificat de naissance, passeport) dans un endroit sûr.
- Déchiquez les documents qui affichent vos renseignements personnels.
- Donnez votre NAS uniquement à des fins d'emploi et de déclaration de revenus.
- Ramassez régulièrement votre courrier, soit aussitôt que le facteur l'a déposé dans votre boîte.
- Procurez-vous une déchiqueteuse et déchiquez tout document sur lequel figurent des renseignements personnels dont vous n'avez plus besoin.

- Lorsque vous magasinez, ne quittez jamais votre carte de débit des yeux et tenez à ce que vous puissiez glisser vous-même votre carte. Lorsque vous réglez l'addition au restaurant à l'aide de votre carte de débit ou de crédit, demandez si vous pouvez la régler à la caisse. Ne laissez pas le serveur s'occuper du traitement de la carte.
- Lorsque vous saisissez votre NIP à un guichet automatique ou à une machine pour cartes de débit, faites en sorte que les gens à proximité ne puissent pas voir votre code.



- Évitez les guichets automatiques qui ne sont pas affiliés à une banque.
- Conservez toujours vos reçus, ne les laissez jamais derrière. Ne mettez pas aux déchets les reçus bancaires ou les reçus de pompe à essence et débarrassez-vous-en comme il se doit.

- Gardez une liste des noms, numéros de compte et dates d'échéance de toutes vos cartes de crédit dans un lieu sûr (séparée de vos cartes) que vous utiliserez pour informer les fournisseurs que vos cartes ont été perdues ou volées.
- Si vous voyagez au pays ou à l'étranger, n'emportez que les cartes d'identité et les cartes de crédit dont vous avez besoin.
- Ne placez pas vos cartes dans votre chéquier. Si votre chéquier est perdu ou volé, appelez votre banque pour l'informer des numéros de chèques manquants.
- Signez vos cartes de crédit à l'encre indélébile dès réception.
- Si vous recevez un appel d'une personne qui prétend représenter l'émetteur de votre carte de crédit et qu'elle demande votre numéro de compte, ne le donnez pas - si cette personne est un employé de l'émetteur, elle connaît votre numéro de compte.

Assurez la sécurité de votre ordinateur et de son contenu

- Choisissez un mot de passe composé de lettres (majuscules et minuscules), de chiffres et de symboles.



- Assurez-vous que votre ordinateur soit muni d'un logiciel antivirus à jour et d'un pare-feu; votre système d'exploitation pourrait déjà vous les offrir.
- Ne transmettez pas de renseignements personnels ou confidentiels par courriel ni par messagerie texte.
- Soyez prudent avec ce que vous affichez dans votre profil de réseau social. Des personnes malintentionnées n'attendent que les détails relativement à vos déplacements, absences et nouvelles acquisitions pour en profiter.
- Si vous faites des achats ou des transactions financières en ligne, assurez-vous que la page Web est sécurisée. Recherchez un des indices suivants :

- L'adresse Web commence par https:// — le « s » indiquant que le site est sécurisé.
- Un petit icône, souvent un cadenas ou une clé, affiché dans la fenêtre de votre navigateur. Le cadenas doit être en position fermée et la clé doit être intacte.
- Ne suivez jamais un lien dans un courriel pour commencer une transaction en ligne avec des services financiers comme les banques, les coopératives d'épargne et de crédit ou des sites de paiements de crédit en ligne. Rendez-vous plutôt directement au site Web de l'organisation.

Vous ne serez jamais totalement à l'abri de tout, même en prenant ces précautions, mais vous minimisez les risques. Si, malgré tout, cela se produit, vous devrez immédiatement communiquer avec la police, votre banque et vos créanciers, de même qu'avec tout organisme gouvernemental qui vous a émis des pièces d'identité, appelez tous vos fournisseurs de cartes dès que vous constatez qu'elles manquent. La plupart d'entre eux offrent un service 24 heures à cette fin.

Lorsque vous communiquez avec des organismes, prenez des notes sur toutes les démarches que vous faites. Obtenez une copie du rapport de police. Vous aurez peut-être à ouvrir de nouveaux comptes de banque et à demander à ce qu'on vous émette de nouvelles cartes de crédit. Assurez-vous qu'ils ont la bonne information personnelle courante sur vous. Communiquez avec votre compagnie de services publics pour l'aviser que vous avez été victime d'un vol d'identité afin qu'on puisse vous créer un nouveau compte.

La majorité des assureurs offre une protection couvrant les frais relatifs aux démarches nécessaires pour mettre un terme à l'usurpation de votre identité et restaurer celle-ci, de même que les honoraires juridiques que vous aurez engagés pour vous défendre de la réclamation d'un tiers en dommages matériels alléguant votre responsabilité, si celle-ci découle de l'usurpation de votre identité. Communiquez avec votre courtier d'assurance pour en savoir davantage. ■

ENSEMBLE pour vous soutenir

FORMATION — QUALIFICATION — FINANCEMENT

www.camo-route.com

www.cftc.qc.ca

www.formationcftc.ca

LA CONVERSION AU PROPANE DE VOS VÉHICULES

Une réalité avec la technologie PRINS



La seule technologie
de conversion au propane
HOMOLOGUÉE AU CANADA



Vous désirez **économiser sur vos coûts de carburant** tout en contribuant à un environnement plus vert, **la conversion au propane est pour vous !**

Vous pourrez ainsi compter sur :

- La meilleure technologie sur le marché offrant sécurité et performance
- Des techniciens qualifiés
- Des économies importantes sur votre consommation de carburant

**LE C2 ET LE MINOTOUR
SONT MAINTENANT DISPONIBLES
AU PROPANE**

La solution VERTE et économique !

TOUJOURS PREMIER !

Ne confiez pas vos véhicules
à des amateurs, faites confiance
à **AUTOBUS THOMAS** qui
vous offre ce qu'il y a de
mieux sur le marché.

**Contactez votre représentant
pour plus d'informations
au 1 800 567-0971.**

AUTOBUS THOMAS

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





COLLOQUE DES CONDUCTEURS D'AUTOBUS PROFESSIONNELS

**JEUDI
23 AVRIL 2015
DE 8 H À 16 H**



CENTRE DE FORMATION DU TRANSPORT ROUTIER SAINT-JÉRÔME

Le 23 avril 2015 à Saint-Jérôme se tiendra la 3^e édition du Colloque des conducteurs d'autobus professionnels. Cet événement, organisé conjointement avec Contrôle routier Québec, le Centre de formation du transport routier de Saint-Jérôme et la Fédération des transporteurs par autobus a pour objectif de valoriser le métier de conducteur d'autobus professionnel.

Lors de cette **activité gratuite**, les participants auront l'occasion d'échanger avec divers intervenants de l'industrie du transport des personnes présents au salon des exposants en plus d'assister à des conférences portant sur des sujets pertinents liés à leur métier dont:

- Les inspections routières et douanières;
- Les heures de conduite américaines;
- Le programme nord-américain de gestion de la fatigue;
- Le dossier PECVL d'un conducteur professionnel.

Le concours d'habiletés Prévost est de retour cette année. 20 conducteurs, représentant des entreprises privées de transport de personnes, se disputeront **la bourse de 500\$** sur un parcours spécialement conçu pour l'événement.

Les essais routiers MCI sont également de retour. Tout au long de la journée, Motor Coach Industries mettra à la disposition des participants du colloque un véhicule afin qu'ils puissent en faire l'essai.

Les conducteurs intéressés pourront s'inscrire en ligne via le site internet de la Fédération à compter du 2 mars 2015.

Pour toutes informations, consultez le site internet de la Fédération.



69^e Congrès des relations industrielles de l'Université Laval:

50 ans du Code du travail: Raviver le droit à la représentation collective

Yves Brassard



Le 69^e Congrès des relations industrielles de l'Université Laval s'est tenu les 26 et 27 novembre 2014. Le thème du congrès portait sur les 50 ans du Code du travail qui est entré en vigueur en 1964. Nous avons participé à ce congrès. L'article qui suit constitue un résumé des principales conférences qui ont été offertes. Paul-André Lapointe, du département des relations industrielles de l'Université Laval, dans sa conférence intitulée **Nouveau régime des relations du travail**, a brossé un tableau de l'évolution générale de la présence syndicale et du pourcentage de syndicalisation dans 18 secteurs d'emploi qui sont regroupés en cinq grandes classes industrielles. Ses propos ont aussi porté sur la taille des établissements et les taux de salaire des salariés syndiqués et non syndiqués. Il a aussi dressé le portrait du taux de présence syndicale en fonction du degré de scolarisation.

Au niveau des emplois, le professeur Lapointe a discuté de l'évolution des différents statuts d'emplois, de l'ancienneté, du sexe et de l'âge des salariés. Enfin, il fait certains constats concernant l'évolution du recrutement des nouveaux salariés et des arrêts de travail.

Faits saillants

Le professeur Lapointe constate que le taux de syndicalisation est en baisse. Il a décliné du sommet atteint au début des années 90, alors qu'il était de 42,8 %, pour atteindre 36,3 % dix ans plus tard. Depuis le début des années 2000, il est en stagnation. Quant à la couverture syndicale, elle a diminué entre 1997 et 2013, passant de 41,9 % à 39,5 %. Des écarts énormes existent entre la couverture syndicale des secteurs publics par rapport au secteur privé. Dans le secteur public, qui représente 25 % des emplois en 2013, le taux de couverture syndicale s'élève à 82 % et il est en légère croissance au cours des dernières années.

Dans le secteur privé, qui représente 75 % des emplois, le taux de couverture syndicale n'est que de 25 % et a perdu 3 % depuis 1997. Concernant le taux de couverture syndicale dans les 18 secteurs d'emplois et les 5 grandes classes sectorielles, la nouvelle économie réunit 16,3 % (+2,5¹) de l'ensemble des emplois salariés et a un taux de couverture syndicale de 19,5 % (-3,7). La gestion publique, l'éducation, la santé et les services sociaux regroupent 28,0 % (+2,1) des salariés et affichent le plus haut taux de couverture syndicale avec 70,8 % (-3,2). Les activités d'infrastructure rassemblent 10,9 % (+1,6) et le taux de couverture syndicale s'élève à 53,7 % (+1,9). La production des biens est responsable de 15 % (-7,4) avec un taux de couverture syndicale de 35,2 % (+4,7). Les services privés traditionnels comptent 29,9 % (+1,4) des emplois salariés qui sont couverts dans une proportion de 18,2 % (-0,4).

Les 47 professions de la CNPS (Classification nationale des professions pour statistiques) ont été regroupées en 8 classes professionnelles.

¹ Les chiffres entre parenthèses indiquent les différences avec la proportion ou le taux en 1997.

| Classe professionnelle | Pourcentage des emplois salariés | Couverture syndicale |
|------------------------------------|----------------------------------|---------------------------|
| Supérieure | 13,6 % en baisse de 1,4 % | 22,1 % en baisse de 1,9 % |
| Superviseur | 4,2 % en hausse de 2,4 % | 30,1 % en baisse de 3,3 % |
| Nouvelle économie | 9,5 % en hausse de 2,7 % | 28 % en baisse de 5,2 % |
| Moyenne | 10,6 % en hausse de 1,0 % | 74,5 % en baisse de 4,8 % |
| Cols bleus | 17,4 % en baisse de 4,4 % | 37,1 % en baisse de 1,6 % |
| Soins de santé et services sociaux | 8,1 % en hausse de 2,5 % | 55,8 % en baisse de 9,4 % |
| Bas de l'échelle | 22,6 % en baisse de 0,3 % | 26,0 % en baisse de 0,2 % |

L'étude de Paul-André Lapointe traite également du taux de couverture syndicale en fonction de la taille des établissements, de la scolarité, du taux d'emploi, du sexe et de l'âge. On y voit que ledit taux est fortement associé à la taille des établissements. Pour les établissements de grande taille, il est de 40 %, comparativement à 27 % dans les établissements de taille moyenne et de 14 % dans les petits établissements.

Les salariés couverts par une convention collective sont plus scolarisés que les salariés non couverts. Ceux qui ont obtenu un diplôme universitaire présentent un taux de couverture syndicale de 42,5 %, alors que ceux qui ont un diplôme d'études post-secondaire possèdent le plus haut taux, soit 42,5 %. Les salariés qui ne détiennent pas un diplôme post-secondaire ont le taux de couverture syndicale le plus bas, soit 33,5 %.

L'emploi permanent à temps plein est en baisse, passant de 74,2 % en 1997 à 72,1 % en 2013.

Le taux de couverture syndicale varie selon les statuts d'emploi. Il est de 41,4 % dans les emplois standards, de 30 % dans les emplois permanents à temps partiel, de 44 % dans les emplois temporaires à temps plein et de 30,3 % dans les emplois temporaires à temps partiel.

Au cours des dernières années, on remarque que le taux de couverture de l'emploi permanent est en déclin, alors qu'il est en croissance dans les emplois temporaires.

Le taux de couverture syndicale a augmenté chez les femmes, alors qu'il a diminué chez les hommes. Aujourd'hui, les deux sexes affichent le même taux de couverture syndicale, soit 39,4 % chez les unes et 39,7 % chez les autres. La proportion des femmes sur le marché de l'emploi salarié est passée de 47 % en 1997 à 49,1 % en 2013. Leur part parmi les salariés couverts s'est également accrue de 44,1 % à 48,9 % au cours de la même période. Il existe une ségrégation professionnelle selon le sexe. Les femmes dominent largement parmi les cols blancs et les travailleurs de la

santé et des services sociaux, ainsi que dans la classe moyenne professionnelle. Pour leur part, les hommes exercent leur suprématie parmi les cols bleus et les travailleurs de la nouvelle économie, de même que dans la classe supérieure.

Le taux de couverture syndicale est fortement associé à l'âge. Il s'accroît avec l'âge jusqu'au milieu de la cinquantaine et il décline ensuite avec l'avancement de l'âge. Cependant, entre 1997 et 2013, les écarts ont diminué. Le taux de syndicalisation chez les jeunes a augmenté, progressant de 19,3 % en 1997 à 24,7 % en 2013. Plus de la moitié des jeunes travaillent au bas de l'échelle et près de 60 % d'entre eux travaillent dans les services privés traditionnels.

La couverture syndicale est positivement associée à l'ancienneté. Elle varie du simple au double entre les salariés ayant moins d'un an d'ancienneté et ceux qui ont plus de 9 ans d'ancienneté. L'ancienneté en emploi a diminué au cours des dernières années. L'importance des salariés comptant plus de 6 ans à 9 ans a décliné entre 1997 et 2013. Seulement un salarié sur 5 a plus de 9 ans d'ancienneté, alors qu'un sur 3 a moins d'un an d'ancienneté, ceci parmi les salariés au bas de l'échelle.

Le recrutement des nouveaux salariés recrutés est établi sur la base du nombre de salariés visés par une première convention collective ou par une sentence arbitrale de différend de première convention collective. Depuis les années 2000, le recrutement est en déclin. Le nombre annuel de salariés couverts par une première convention collective a diminué de 35 % pour s'établir à près de 8 500 en 2013.

La taille des nouvelles unités d'accréditation syndicale est largement inférieure à celle des unités déjà existantes : le rapport est du simple au double, soit 48,9 salariés dans les nouvelles unités en comparaison de 96,5 salariés dans les unités déjà existantes. La taille des nouvelles unités varie considérablement entre le secteur privé et le secteur public : 38,6 salariés par unité dans le secteur privé comparativement à 99,5 salariés dans le secteur public. ►

Le secteur privé constitue l'enjeu principal du recrutement. Bien qu'il représente 75 % des gains réalisés entre 2001 et 2013, ceci est insuffisant pour compenser les pertes massives d'emploi dans les milieux de travail déjà couverts. Le nombre de salariés couverts a régressé au cours de cette période, en excluant la construction.

Le dernier élément important de la conférence de M. Lapointe concernait les arrêts de travail. Il y a un déclin marqué de leur fréquence et de leur intensité, mesurés par le nombre de jours/personnes perdus. Par contre, la durée des conflits s'est allongée et l'importance des lock-out s'est accrue au point de dépasser celle des grèves.

Dans la majorité des arrêts de travail qui visent le secteur privé, les syndicats sont en position défensive et résistent à la détérioration de leurs conditions de travail.

La durée moyenne des grèves défensives et des lock-out est trois fois plus élevée que celle des grèves offensives.

L'évolution récente de la durée des conflits de travail est symptomatique d'un durcissement des relations de travail autour d'enjeux comme la sous-traitance et l'emploi. Selon le professeur Lapointe, au lieu de signifier l'établissement d'une grande paix industrielle, elle reflète plutôt l'affaiblissement du pouvoir de négociation des syndicats.

Les statistiques et graphiques apparaissant dans le document de la conférence de M. Lapointe provenaient de banque de données de la Direction de l'information sur le travail, du Ministère du travail, ainsi que de l'Institut de la statistique du Québec, 2014.

Pour sa part, la professeure Martine D'Amours du département des relations industrielles de l'Université Laval a effectué une présentation portant sur ***Les nouvelles formes d'emploi, représentation collective et régimes alternatifs de rapports collectifs de travail***. Tout comme celle du professeur Lapointe, sa présentation fut suivie d'une table ronde à laquelle des invités provenant des milieux syndicaux, associatifs et patronaux ont participé.

La professeure D'Amours fait état qu'un nombre grandissant de salariés, qu'ils soient atypiques, travailleurs indépendants seraient intégrés dans un système de relations du travail triangulaires où il apparaît difficile de déterminer qui est le véritable employeur, éprouvent des difficultés à accéder à une représentation collective efficace aux fins de la négociation de leurs conditions de travail. Ces salariés ont parfois un pouvoir de négociation individuel, étant donné leurs qualifications et leurs compétences qui sont fortement en demande, mais souvent ils n'en ont pas.

Le cadre juridique donnant accès à la syndicalisation n'a guère été adapté.

Son document traite de 4 groupes qui connaissent des difficultés particulières pour accéder à une représentation collective efficace aux fins de négocier leurs conditions de travail : les travailleurs autonomes indépendants, les ressources intermédiaires, les cadres et certains groupes de salariés atypiques travaillant sur des contrats temporaires ou par projets. Parfois, il s'agit d'obstacles périodiques, comme les travailleurs autonomes et les cadres qui sont exclus du Code du travail, parfois d'obstacles découlant de l'organisation de la production et du travail et rendant peu opérant ou peu efficace le modèle d'accréditation (difficulté d'identifier le véritable employeur, multiplicité des employeurs, mobilité des salariés, courte durée des affectations), parfois encore de la réticence des salariés à recourir à la syndicalisation en raison de certaines caractéristiques de ce même régime découlant du Code du travail (critère de communauté d'intérêts, négociation de conditions applicable à tous).

Le texte synthèse de la professeure D'Amours est divisé en trois parties : un état de la question, soit une analyse des obstacles à la représentation collective pour les groupes ciblés et des enjeux soulevés en regard des missions du Code du travail pour les groupes concernés; un état des lieux, soit le point sur l'état actuel de la représentation collective dans les groupes concernés et les formes et les faiblesses de ces modalités; une revue des principaux mécanismes mis en œuvre ailleurs au Canada ou dans d'autres pays pour assurer l'accès de ces groupes à la négociation collective de leurs conditions de travail. Mme D'Amours conclut qu'il y a nécessité d'adapter le droit à la représentation collective aux réalités contemporaines du travail, d'une part en élargissant la définition de travailleur ayant accès à la représentation collective aux fins de la négociation de leurs conditions de travail et, d'autre part, en permettant que cette négociation mette en présence les représentants des travailleurs et ceux qui exercent un contrôle sur le travail, qu'ils soient employeurs, donneurs d'ouvrage ou firme privée dont les exigences sont répercutées dans les conditions de travail des salariés des sous-traitants.

La troisième conférence qui a retenu notre attention et que nous discutons dans le présent article est celle du professeur Frédéric Hanin, également du département des relations industrielles de l'Université Laval, est intitulée : « ***L'influence du contexte législatif sur le droit à la représentation collective et le Code du travail au Québec*** ». 3 invités provenant des milieux syndical et universitaire ont formé une table ronde suite à sa présentation. Les résultats de l'analyse du professeur Hanin sont les suivants. Le répertoire traditionnel du rôle de l'État, tant fédéral que provincial, n'est plus suffisant pour comprendre l'évolution du droit à la représentation collective au Québec et au Canada.

Le nouveau paradigme de l'intervention de l'État législateur fragilise justement le droit à la représentation collective et à la négociation collective tel que défini dans le cadre du Code du travail.

L'analyse comparée internationale de la législation du travail permet de constater que le Québec a pris un retard important dans le domaine de la protection de l'emploi, autant vis-à-vis des pays de l'Europe qu'ailleurs au Canada, particulièrement en ce qui concerne l'encadrement des licenciements collectifs et des licenciements individuels.

Le Code du travail du Québec est associé à plus d'une trentaine de législations différentes dans les décisions juridiques. Selon le professeur Hanin, soit il est incomplet et il faudrait inclure d'autres législations de travail sur le modèle du Code canadien du travail, soit il est mal adapté à son utilisation par les acteurs du monde du travail et un travail de conceptualisation devrait être entrepris. Plusieurs pistes sont actuellement explorées pour raviver le droit à la représentation collective. Chacun pose cependant la question du potentiel d'innovation pour enrichir la représentation collectif. M. Hanin suggère cinq (5) pistes.

P1 : Un renforcement des droits constitutionnels fondamentaux pour les personnes qui travaillent pour autrui en vue d'une rémunération.

P2 : La création d'un droit du travail qui dépasse le droit à la représentation collective fondé sur la relation d'emploi pour revenir à la notion du travail comme force de dépendance économique associé au travail comme « fictive commodity », marchand ou non-marchand.

P3 : La création d'un droit de l'activité fondée sur l'acquisition de droits « sociaux » associés à la protection sociale.

P4 : Le renforcement du droit du travail et de la représentation collective par la reconnaissance du rôle structurant du conflit.

P5 : L'insertion de règles relatives à la détermination des conditions de travail dans les appels d'offres et les contrats publics aussi bien pour les gouvernements fédéral, provinciaux et municipaux.

Le professeur Hanin conclut que ces différents courants de recherche sur les services d'innovation dans le droit du travail sont intéressants à explorer, mais il apparaît plus difficile de poser la question du droit à la représentation collective dans ces différentes perspectives prises séparément.

Références :

- Nouveau régime des relations du travail, Paul-André Lapointe et Marie-Ève D'Amours, 69^e Congrès des relations industrielles, Université Laval, 26 et 27 novembre 2014.
- Nouvelles formes d'emploi, représentation collective et régimes alternatifs de rapports collectifs de travail, Martine D'Amours, 69^e Congrès des relations industrielles, Université Laval, 26 et 27 novembre 2014.
- L'influence du contexte législatif sur le droit à la représentation collective et le Code du travail au Québec, Frédéric Hanin, 69^e Congrès des relations industrielles, Université Laval, 26 et 27 novembre 2014. ■



VOTRE GUICHET UNIQUE

RÉGIME MULTI-EMPLOYEURS—ASSURANCE COLLECTIVE

Quels sont les objectifs d'un tel programme

- Offrir plus de flexibilité
- Faciliter le recrutement et la rétention du personnel
- Permettre aux petites entreprises d'accéder aux produits et services généralement offerts aux grandes

Quels sont les avantages que vous en retirerez

- Prix compétitifs
- Économie d'échelle, pouvoir de négociation
- Administration simple
- Montants élevés sans preuve de santé
- Guichet unique de ressources en avantages sociaux

Communiquez avec nous pour plus d'informations

Monsieur Yves Couture B.A.A. (poste 32)
 Groupe Conseil Gigière et Fréchette
418-683-6605 - 1-888-686-3264
ycouture@gcgf.qc.ca - www.gcgf.qc.ca



Relevez un défi humain



Des chiffres c'est bien, une démarche c'est mieux

Guy Godin, conseiller en prévention - Via Prévention

Pour plusieurs gestionnaires d'entreprise, les statistiques d'accidents de travail sont essentielles à une bonne gestion du dossier Santé-Sécurité au Travail. Elles disent combien nous avons eu d'accident durant une période donnée, combien de jours ont été perdus durant la même période, quelle est la gravité de nos accidents et ainsi de suite...

Nous devons nous rendre à l'évidence que ces statistiques d'accident mesurent le « manque » de sécurité dans nos organisations et ne nous aident en rien pour trouver et appliquer des solutions efficaces. Leur valeur préventive est plutôt faible, pour ne pas dire nulle. La performance en prévention dans nos organisations ne doit pas se mesurer en taux de fréquence¹ ni taux de gravité² mais bien en somme d'efforts, d'implications et de rigueur que nous déployons pour prévenir les accidents. Nous devons donc identifier et évaluer l'ensemble des risques à la santé et à la sécurité présents dans nos milieux de travail afin d'y apporter des solutions réalistes et efficaces avant qu'ils ne causent des accidents. C'est ce qu'on appelle la PRÉVENTION.

La prévention, c'est l'action de prévenir les accidents, c'est prendre les dispositions nécessaires afin d'éviter qu'un événement ne produise une perte (un accident de travail) et / ou en limiter les conséquences. Se mesurant donc par nos actions, la prévention doit permettre d'atteindre des objectifs mesurables en matière de santé et sécurité au travail. Ces objectifs doivent être spécifiques, mesurables, atteignables, réalisables par l'ensemble des ressources humaines de l'organisation et durables dans le temps.

Par contre, et malheureusement ces actions en prévention se heurtent à une série d'obstacles et de paradigmes; nous sommes trop souvent confrontés à nos valeurs et à nos croyances, qui sont fort différentes d'un individu à l'autre. Reconnaître ces obstacles nous permet de mieux les éviter et s'avère essentiel avant d'entreprendre une démarche de prévention. En voici donc quelques-uns.

- **La perception de l'accident**

C'est la fatalité, le destin, le hasard, la malchance.

Combien de fois ai-je entendu, suite à un accident ou lors de l'enquête « C'est sûr que ça devait arriver à lui, c'était un accident inévitable ». Cette vision d'un accident amène une attitude passive; quoi que l'on fasse, il va y avoir quand même des accidents ! Tous les accidents sont évitables. Ce qui rend le caractère inévitable d'un accident, c'est le moment de sa survenue et qui sera touché : tout le reste est évitable. Un plancher rendu glissant par de la glace, soulever des charges lourdes, une cour mal éclairée, des produits chimiques mal utilisés ou mal entreposés sont des situations que l'on peut corriger avant qu'elles ne causent un accident.

¹ Taux de fréquence : Nombre d'accidents sur une période de temps donnée. Généralement calculée ainsi : (Nb accidents / Nb heures travaillées) * 200000

² Taux de gravité : Nombre de jours perdus par accidents sur une période de temps donnés. Généralement calculée ainsi : (Nb de jours perdus / Nb d'accidents) * 200000

- **L'habitude**

Pour plusieurs personnes, la prévention se résume à l'équation suivante :

Habitude du risque + Pas d'accident = Pas d'accident

Passé

Présent

Futur

En réalité, plus l'exposition au risque augmente, plus la probabilité de l'accident augmente. Ainsi, un chauffeur qui conduit un véhicule durant une longue période est plus susceptible d'avoir un accident qu'un autre chauffeur qui conduit durant une courte période.

- **Les contradictions entre « opération » et « sécurité »**

Le travailleur se trouve souvent dans l'obligation de choisir entre les impératifs d'opération et la sécurité : il est alors piégé ! Si l'accident survient, il lui sera reproché de ne pas avoir tenu compte de la sécurité alors que s'il ne réalise pas l'impératif d'opération, il aura une réprimande ou une sanction. Il faut cesser de dire « Priorité à la sécurité » car ce n'est pas vrai ! Pas dans tous les cas ! Il faut intégrer les éléments qui touchent à la sécurité aux critères et impératifs d'opération car l'un ne va pas sans l'autre.

La démarche préventive

N'étant pas un réflexe, la démarche préventive est une prise de conscience d'un problème de santé et sécurité afin d'y apporter des solutions efficaces. Ce n'est surtout pas de ces « kits » préparés d'avance, ces genres de prêt-à-porter, de programmes de prévention préfabriqués qui ne solutionneront jamais nos problèmes car non-spécifiques à nos croyances et à nos valeurs. C'est une réflexion en regard de nos réalités organisationnelles afin d'apporter des solutions efficaces aux accidents de travail.

Pour implanter une démarche préventive dans nos organisations, nous devons tenir compte de ces obstacles et agir pour vaincre les résistances aux changements en étant rigoureux. Nous devons inventorier les risques, prioriser les actions, proposer des solutions efficaces, implanter celles retenues et vérifier leurs effets. Cette démarche doit être le souci de chacun : direction, supervision, employés, comité de santé et sécurité.

Finalement, nous devons toujours nous souvenir que l'absence d'accident n'est pas un critère suffisant d'un bon niveau de sécurité et que la tolérance d'un risque entraînera tôt ou tard un accident. ■

FÉDÉRATION DES TRANSPORTEURS PAR AUTOBUS

Pense à ta sécurité

Maintenant disponible

Pour commander
www.federationautobus.com
courrier@federationautobus.com
ou 418 476-8181 • 1 844 476-8181

ZÉRO écolier à bord



FONDATION
DES **TRANSPORTEURS**
D'**ÉCOLIERS**
FONDATION DE L'ATEQ



Depuis sa création, grâce à vos dons, la Fondation des transporteurs d'écoliers a remis plus de 250 000 \$ aux écoles moins nanties du Québec. La Fondation reçoit annuellement des centaines de demandes. Afin de répondre favorablement à la majorité d'entre elles, et ce pour le bien-être des enfants en milieu défavorisé, la Fondation organise une seule et unique souscription annuelle soit le **souper-bénéfice**.

Cette année, 21 écoles ont reçu un montant d'argent pour un projet visant à contribuer positivement au développement des écoliers et plus d'une dizaine de projets sont encore à l'étude.

La popularité de la Fondation n'est plus à faire auprès des écoles, car le nombre de demandes ne cesse d'augmenter. Sachez que dorénavant, vous pouvez contribuer tout au long de l'année via le nouveau site de la Fédération. Faites un don en ligne en cliquant sur le lien suivant et remplissez le formulaire :

www.federationautobus.com/uploads/documents/files/Formulaire_DonsFondationTE.pdf

Vos dons contribueront ainsi à aider plus d'écoles à réaliser leurs projets au bénéfice des écoliers.

Liste des écoles bénéficiaires :

| Commission scolaire | École |
|-----------------------------|--|
| des Appalaches | Polyvalente Disraeli |
| du Cœur-des-Vallées | Secondaire Louis-Joseph-Papineau |
| Découvreurs | L'Étincelle (intimidation) |
| De l'Énergie | Saint-Jacques |
| des Hautes-Rivières | Capitaine-Luc-Fortin Crevier |
| des Hauts-Cantons | Voie-Lactée Notre-Dame-du-Sacré-Cœur |
| De la Jonquière | Sacré-Cœur |
| du Lac-Saint-Jean | Saint-Gérard |
| Lac-Témiscamingue | Assomption (Fabre) |
| Marguerite-Bourgeoys | Terre-des-Jeunes Martin-Bélanger Enfant-Soleil |
| Marie-Victorin | Saint-Joseph Laurent-Benoit Christ-Roi Carillon |
| De Montréal | Le Tournesol |
| Des Navigateurs | De La Source |
| Du Pays-des-Bleuets | Benoit-Duhamel |
| de la Pointe-de-l'île | Alphonse-Pesant Saint-Vincent-Marie |
| des Premières-Seigneuries | Secondaire des Sentiers |
| De la Région-de-Sherbrooke | Jean XXIII |
| des Samares | Des Moulins (Pav. Notre-Dame) |
| de la Vallée-des-Tisserands | Notre-Dame |



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.

Blue Bird
VISION
2015



GIRARDIN



www.girardinbluebird.com