

LE *TRANSPORTEUR*

Magazine de la Fédération des transporteurs par autobus

Édition hiver 2023



LA SÉCURITÉ SOUS TOUTES CES COURBES



ATTENTION
AUX STATIONNEMENTS GLACÉS!

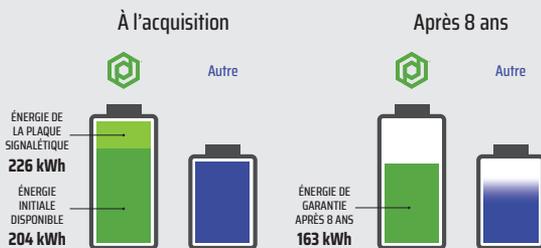
DÉNEIGE ET DÉGLACE
TON TOIT D'AUTOBUS AVEC PLAISIR

Le légendaire C2 maintenant 100 % électrique

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

- Le meilleur véhicule électrique sur le marché grâce à la technologie **PROTERRA**, qui a fait ses preuves sur plus de **32 millions de kilomètres**.
- Une **garantie de 10 ans** incluant les batteries.
- Une **autonomie de base allant jusqu'à 225 km** après recharge de 2 à 3 heures sur la borne.

Une performance inégalée



Avec Protterra, même au bout de 8 ans, **votre Jouley avalera toujours aisément les kilomètres.**

Le seul et unique **VRAI VÉHICULE 100 % ÉLECTRIQUE** n'utilisant aucun carburant – diesel ou essence. Un vrai véhicule **VERT!**



Chez Autobus Thomas, on vous accompagne

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

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

Autobus Thomas inc.
L'évolution en transport

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

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

autobusthomas.com





Mot du président du conseil d'administration

5

Capsule SST : Attention aux stationnements glacés !

7

Déneige et déglace ton toit d'autobus avec plaisir

12

Campagne de sécurité *M'AS-TU VU ? 2023*

14

La politique d'évaluation du comportement
des conducteurs de véhicules lourds

16

Démystifier le « quiet quitting »

20

Le dispositif de consignation électronique
maintenant obligatoire pour certains transporteurs

23

Publireportage : Les vols de catalyseurs

30

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

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

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

**Fédération des transporteurs
par autobus**

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

Rédaction

Me Christine Deslauriers
Edith Lebel
Stéphane Lefebvre
Me Tatiana M. Chaves B.
Bélynda Oullet

Publicité

Bélynda Oullet

Collaborateurs

Me Stéphane Lamarre
Sabina Samperi

Conception graphique

Marie-Claude Bélanger

Impression

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



Autobus Leeds Transit

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

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

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



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

POUR PLUS D'INFORMATION,
CONTACTEZ-NOUS :

1 866 411-9114 ou 450 588-5453

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

leedstransit.com





STÉPHANE LEFEBVRE

Une année 2023 qui s'annonce chargée !

Plusieurs dossiers ont retenu notre attention au cours de la dernière année. L'année qui vient ne sera pas en manque. Nos enjeux demeurent essentiellement les mêmes: l'électrification des transports, la pénurie de main-d'œuvre, la survie de nos organisations par des mesures de financement adéquates.

La formation du comité de travail avec la participation active du Conseil du trésor suscite pour nous beaucoup d'espoir bien que, comme nous vous l'avions indiqué dans l'édition précédente, il nous faut demeurer réalistes. Quoi qu'il en soit, pour la première fois, nous serons « aux premières loges » pour présenter les problématiques que nous vivons au quotidien avec l'électrification du transport, les problématiques de main-d'œuvre, l'augmentation exponentielle de nos frais d'exploitation et j'en passe !

Par ailleurs, des changements législatifs importants seront effectifs le 17 février 2023 dans la Politique d'évaluation du comportement des propriétaires et exploitants de véhicules lourds (PEVL). Nous avons tenu une séance d'information lors du dernier conseil provincial sur ce sujet et de la formation a également été rendue disponible par nos partenaires à cet égard. Il nous faut être aux aguets pour nous assurer que ces modifications ne joueront pas en notre défaveur et pour effectuer les représentations nécessaires auprès de la SAAQ et du ministère des Transports si nécessaire. Pour l'instant, nous devons renouveler de vigilance comme transporteur.

La vice-première ministre et ministre des Transports et de la Mobilité durable, Mme Geneviève Guilbault, en collaboration avec la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ), annonce qu'à compter du 30 avril, le dispositif de consignation électronique (DCE) sera obligatoire. Les exploitants de véhicules lourds devront donc munir leurs véhicules d'un DCE permettant de consigner leurs heures de travail et de repos. ►

Cette arrivée représente un défi important pour plusieurs d'entre nous, bien que ce soit déjà effectif dans le transport nolisé depuis quelques années, à l'extérieur du Québec. La permanence sera aux aguets pour vous supporter et nous analyserons les impacts concrets de la mise en place de ce nouvel outil.

Qu'arrivera-t-il pour nous à la suite de la transformation numérique qui s'effectue actuellement à la SAAQ? Cela améliorera-t-il la qualité des services ou si ces modifications vont les rendre plus complexes, les rendre plus difficiles d'accès? Cela nous permettra-t-il d'éviter des déplacements? Nous permettra-t-il d'avoir plus rapidement les documents dont nous avons besoin? Sur ces changements aussi il nous faut demeurer vigilants.

Enfin, les élections du printemps dernier ont fait en sorte que nos interlocuteurs politiques dans les différents ministères ont été changés, comme le ministre de l'Éducation et celui aux Transports. Là aussi il faudra rapidement faire une remise à jour avec les nouvelles personnes concernées dans nos différents dossiers. C'est également un défi important qui se présente à nous pour que l'on puisse débattre rapidement de nos enjeux et travailler ensemble sur des solutions.

Un conseil provincial aura lieu les 14 et 15 avril prochains à St-Hyacinthe sans oublier le congrès qui aura lieu à Saint-Sauveur à compter du 27 juin. Votre participation, votre implication et votre collaboration demeurent des atouts importants pour la vitalité et l'efficacité de la Fédération. Nous comptons sur vous.

Au plaisir de se revoir bientôt. ■





Capsule SST¹ :

Attention aux stationnements glacés !

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

Le milieu du transport de personnes peut présenter des risques bien particuliers pour les travailleurs, surtout en période hivernale. En effet, les conducteurs et conductrices exercent leur métier en se déplaçant constamment. Ils sont donc inévitablement appelés à transiter, de manière plus récurrente, dans certains environnements précis. C'est le cas des stationnements.

Cette réalité doit mener l'employeur à se questionner au sujet de la présence ou de la suffisance des moyens de prévention choisis. Dans le cas contraire, des accidents de travail reconnus par la CNESST² pour fins d'indemnisation peuvent survenir. La présente capsule vise donc à sensibiliser les entreprises à certains risques encourus par les travailleurs circulant dans les stationnements glacés, le tout, à l'aide d'exemples concrets.

Quelques notions de base

De prime abord, il est essentiel de se souvenir de quelques définitions clés en matière de SST. De ce fait, il faut savoir que la Loi³ donne une définition de ce qu'est un accident de travail. Il s'agit « d'un événement imprévu et soudain attribuable à toute cause, survenant à une personne par le fait ou à l'occasion de son travail et qui entraîne pour elle une lésion professionnelle⁴ ».

De même, la Loi définit ce qu'est une lésion professionnelle, soit « une blessure ou une maladie qui survient par le fait ou à l'occasion de son travail, ou une

maladie professionnelle, y compris la récurrence, la rechute ou l'aggravation⁵ ».

Ainsi, de manière générale⁶, un travailleur qui prétend avoir subi un accident de travail au sens de la Loi doit amener la preuve, de manière prépondérante, que ces définitions sont bel et bien applicables à son cas. Autrement dit, que les critères suivants sont remplis :

- Événement imprévu et soudain;
- Attribuable à toute cause;
- **Survenu par le fait OU à l'occasion de son travail;**
- Entraîne une lésion professionnelle.

Si le travailleur parvient à faire cette preuve, il ou elle aura droit de bénéficier des avantages de la Loi.

Il est à noter qu'un grand nombre de débats se jouent sur la notion de ce qui est ou *non survenu par le fait ou à l'occasion du travail*. De ce fait, il devient important de démystifier ces termes si l'on souhaite les appliquer à une trame factuelle précise, dont la circulation récurrente dans les stationnements glacés.

D'une part, la notion « *par le fait du travail* » est décrite par les auteurs comme une lésion subie lors d'un événement imprévu et soudain alors que le travailleur **exécute** son travail, et ce, par opposition à celle qui survient à *l'occasion du travail*⁷. ►

¹ Santé et sécurité au travail, ci-après « SST ».

² Commission des normes, de l'équité, de la santé et de la sécurité au travail ci-après « CNESST ».

³ A-3,001 - Loi sur les accidents du travail et les maladies professionnelles (gouv.qc.ca)

⁴ *Id.*, art. 2.

⁵ *Id.*

⁶ À noter, dans certaines circonstances, des présomptions de fait contenues dans la Loi peuvent trouver application; *préc.*, note 3 art. 28.

⁷ Raphaël Allard et David Rhéaume, « La Loi sur les accidents du travail et les maladies professionnelles » dans École du Barreau du Québec, Droit du travail, Collection de droit 2022-2023, vol. 9, Montréal (Qc), Éditions Yvon Blais, 2022, 313.

D'autre part, la notion « à l'occasion du travail » est décrite par ces mêmes auteurs comme impliquant une lésion alors même que le travailleur n'exécute pas son travail, le tout, à condition de prouver un **lien de connexité** entre le travail et l'activité exercée⁸.

L'interprétation de cette dernière notion s'avère complexe, car non définie dans la Loi. De ce fait, la jurisprudence nous enseigne les critères à utiliser afin de déterminer si une lésion est survenue à l'occasion du travail⁹:

[72] Afin d'apprécier **l'existence du lien de connexité** mentionné dans cette décision et de déterminer si l'accident est survenu à l'occasion du travail, la jurisprudence du Tribunal identifie **plusieurs critères**, soit notamment:

- le lieu de l'événement;
- le moment de l'événement;
- le fait que l'activité exercée soit rémunérée ou non;
- l'existence d'un degré d'autorité ou de subordination de l'employeur lors de l'activité exercée;
- la finalité de l'activité, c'est-à-dire incidente, accessoire ou facultative aux conditions de travail;
- le caractère de connexité ou d'utilité relative de l'activité du travailleur au regard de l'accomplissement du travail.

[73] Puisqu'il s'agit d'indices :

- ils n'ont **pas** à être tous présents
- et **aucun** de ces paramètres n'est à lui seul décisif.

(Nos soulignements)

La preuve de tous les faits au dossier est donc cruciale ! Autant pour le travailleur qui souhaite faire reconnaître un accident de travail tout comme pour l'employeur qui peut vouloir contester l'existence de celui-ci.

Cas d'application en transport scolaire

Considérant ce qui précède, certaines décisions récentes en matière d'accidents de travail ont retenu notre attention. Celles-ci sont notamment pertinentes, car elles mettent en lumière les risques accrus encourus par les travailleurs en hiver et la portée de ce qui peut être reconnu comme survenant *par le fait ou à l'occasion du travail*.

• Chez l'employeur...

Dans cette décision¹⁰, la travailleuse est conductrice d'autobus scolaires. En se rendant chez l'employeur, elle stationne son propre véhicule dans le stationnement de celui-ci. Malheureusement, en sortant de celui-ci, elle glisse sur la surface glacée et tombe.

La CNESST accepte la réclamation de la travailleuse et détermine qu'il y a eu un accident de travail *à l'occasion du travail*.

Suivant une contestation de cette dernière décision, le tribunal conclut notamment ce qui suit :

[29] La preuve s'avère **prépondérante** pour établir que la chute de la travailleuse dans le stationnement de l'employeur survient peu de temps avant le **début** de sa journée de travail. En effet, la travailleuse sort de son véhicule personnel dans le but d'accéder à son autobus garé dans le même stationnement, et ce, afin de procéder à l'inspection préalable. **Il appert que le lieu de l'événement, le moment où il survient et le caractère de connexité et d'utilité quant à la présence de la travailleuse avant son départ milite en faveur d'un événement survenu à l'occasion du travail.**

(Nos soulignements)

Ainsi, nous encourageons le lecteur à déterminer s'il y a des actions concrètes qui sont posées afin de prévenir les chutes dans ses stationnements. En effet, les chutes qui peuvent y survenir peuvent être considérées comme des accidents de travail pour les travailleurs qui s'y rendent pour débiter ou finir leur journée de travail¹¹, sous réserve de la preuve soumise, bien entendu.

• Chez le travailleur...

Dans cette décision¹², la travailleuse est conductrice d'autobus scolaires. Celle-ci a l'autorisation de son employeur pour stationner l'autobus chez elle. Ainsi, suivant les faits soumis, en déneigeant l'autobus, celle-ci fait une chute qui cause une blessure.

La CNESST accepte la réclamation de la travailleuse et détermine qu'il y a eu un accident de travail *par le fait du travail*.

⁸ Id.

⁹ 2022 QCTAT 4894 (CanLII) | Cie Transbus 1986 inc. et Azeggagh | CanLII

¹⁰ 2022 QCTAT 1427 (CanLII) | Scobus 1992 inc. et Pellerin | CanLII

¹¹ Préc., note 9, par. 93.

¹² 2021 QCTAT 5201 (CanLII) | Autobus Tesco inc. et Lampron | CanLII

L'employeur conteste cet incident en plaidant, entre autres, que la travailleuse a chuté dans son propre stationnement en sortant de sa résidence avant son activité de travail. De ce fait, ce serait un évènement personnel qui n'est pas attribuable à son travail.

Finalement, le tribunal conclut notamment ce qui suit :

[14] La seule question en litige concerne la **connexité** de cette chute avec le travail. En termes juridiques, est-ce que l'évènement imprévu et soudain se produit par le fait ou à l'occasion du travail ?

[15] La travailleuse explique dans son témoignage qu'elle est conductrice d'autobus scolaires depuis le mois de mai 2019. Elle effectue de façon quotidienne un trajet aller-retour entre la Municipalité du canton de Roxton et la Ville d'Acton Vale pour aller reconduire les enfants à leur école. Pour des raisons **d'efficacité** et avec l'accord de son employeur, l'autobus qu'elle conduit est stationné dans le stationnement de sa résidence.

(...)

[19] La situation **n'est pas ici** celle d'un travailleur qui chute dans son stationnement avant d'embarquer dans son véhicule pour **se rendre** à son travail ou chez un client.

[20] Lorsque la travailleuse effectue le déneigement de son autobus **pour la tournée** qui doit commencer dans une trentaine de minutes, **elle accomplit son travail**. L'inspection et le déneigement du véhicule **font partie** des tâches régulières d'une conductrice d'autobus scolaires.

[21] La chute de la travailleuse survient en effectuant une tâche de travail **utile à l'employeur**. La connexité avec le travail de conductrice d'autobus scolaires est évidente. L'évènement imprévu et soudain survient ainsi **par le fait du travail** et constitue un accident du travail au sens de l'article 2 de la Loi.

(Nos soulignements)

Conséquemment, les employeurs doivent être conscients que les véhicules stationnés chez les conducteurs peuvent faire en sorte d'étendre le risque d'accidents de travail jusqu'à leur résidence, sous réserve de la preuve soumise, bien entendu.

• Chez un tiers...

Dans cette décision¹⁵, la travailleuse est conductrice de minibus scolaires. Celle-ci se blesse après son quart de travail alors qu'elle retourne vers son propre véhicule après avoir stationné son minibus dans le stationnement adjacent au commerce de son mari. Techniquement, les lésions de la travailleuse ne surviennent pas sur les lieux du travail et elle n'accomplit aucune tâche de travail.

La CNESST accepte la réclamation de la travailleuse et détermine qu'il y a eu un accident de travail à l'occasion du travail.

Suivant une contestation de cette décision, le tribunal conclut notamment ce qui suit :

[62] Mentionnons que la chute **n'est pas** survenue par le fait du travail, puisque la travailleuse avait alors terminé ses tâches, qu'elle s'apprêtait à rentrer chez elle et qu'elle se dirigeait vers son véhicule personnel garé près du commerce de son mari.

[63] Il s'agit plutôt de déterminer si l'évènement accidentel est survenu **à l'occasion du travail**.

(...)

[82] Le Tribunal est toutefois d'avis, comme l'illustre cette décision que la travailleuse dépose, qu'il faut tenir compte des **circonstances particulières du dossier**, lesquelles permettent d'établir de manière prépondérante que la chute survient à l'occasion du travail.

[83] En effet, la preuve prépondérante démontre que la travailleuse n'était pas dans ce stationnement afin d'effectuer une activité personnelle, **mais strictement parce qu'elle venait de terminer sa journée de travail**.

[84] La travailleuse explique en témoignage que l'employeur **l'autorise à stationner le minibus près de chez elle**, à la fin de son quart de travail, dans le stationnement adjacent au commerce de son mari.

[85] Cet aménagement **lui évite** d'avoir à retourner le véhicule au port d'attache après chaque quart de travail.

(...) ►

¹⁵ Préc., note 9, par. 93.

Économiser 2%
sur toutes
vos commandes
en ligne 



**Commandez
facilement**

Éviter les attentes et commander directement en ligne de façon autonome.

**Plus de
5 millions**

En inventaire pour toutes marques.

**Plus de 10 000
produits actifs**

Disponibles pour tout type de véhicules. (Diesel, Propane, Essence & Électrique)

[89] Ces circonstances démontrent[...], que le stationnement du minibus en un autre lieu que ceux sous le contrôle de l'employeur, près du domicile de la travailleuse, constitue pour elle une condition de travail à part entière, essentielle à la conclusion du contrat de travail.

(Nos soulignements)

Dans la présente décision, le Tribunal a grandement considéré le fait que cet aménagement était une condition de travail pour la travailleuse. Il a été mis en preuve que plusieurs conducteurs bénéficient d'accommodements de ce genre par l'employeur et que ceux-ci étaient bénéfiques pour toutes les parties impliquées, notamment en ce qui concerne les déplacements durant les heures de pointe. En effet, la présence de ce genre de stationnements permet aux travailleurs d'éviter de retourner le véhicule au port d'attache de l'entreprise, et ce, à la fin de chaque quart de travail¹⁴.

Comme mentionné par le tribunal¹⁵, cette situation se distingue du simple privilège ou de la tolérance de l'employeur. Ce déplacement dans ce stationnement n'est pas incident, accessoire ou facultatif au travail. En sus, il est établi que celle-ci se situe encore dans le périmètre de son lieu de travail habituel, soit son autobus.

Ainsi, nous invitons le lecteur à prendre conscience du risque qui se transpose dans un bon nombre d'endroits qui peuvent n'avoir aucun lien avec l'employeur, à première vue. Selon la preuve soumise, les lésions peuvent être considérées comme survenant à l'occasion du travail, et ce, même si l'employeur n'exerce aucun contrôle sur le stationnement en question.

Considérant tout ce qui précède, il va de soi que chaque cas est un cas d'espèce. Toutefois, ces décisions peuvent amener les entreprises à réfléchir sur leurs propres pratiques et elles peuvent aussi servir comme points de repère.

¹⁴ Préc., note 9, par. 80 à 103.

¹⁵ Id., par. 90.

¹⁶ Services aux membres | Fédération des transporteurs par autobus (federationautobus.com)

En conclusion

Il ne fait pas de doute, la saison hivernale accentue différents risques présents dans les milieux de travail. Un appel supplémentaire à la vigilance est donc de mise. Cela dit, sachez que la Fédération des transporteurs par autobus aide ses membres dans leur gestion de la santé et sécurité au travail en leur fournissant tous les services nécessaires (prévention, suivi administratif, etc.), et ce, via sa Mutuelle de prévention !

Pas encore membre ? Nous vous invitons à consulter notre site Web¹⁶ ! Sachez que La Mutuelle de prévention est un regroupement d'entreprises qui permet la mise en commun des risques de santé et de sécurité du travail. Elle offre la possibilité de profiter de réductions importantes sur les cotisations à la CNESST en raison de la bonne performance du groupe. La Mutuelle de prévention est également une façon de stabiliser ses cotisations contre les mauvaises réclamations ou les changements apportés au financement de la CNESST. ■





Déneige et déglace

ton toit d'autobus avec plaisir

SABINA SAMPERI, Conseillère en prévention – ergonome, Via Prévention



Chez Via Prévention nous abordons toujours les sujets de santé et sécurité avec plaisir.

Qui met de la joie à l'ouvrage rend celui-ci plus agréable et améliore la qualité du travail tout en gardant le sourire.

Alors, même si chaque hiver vient avec les mêmes risques, aggravés par les conditions climatiques de plus en plus extrêmes, nous pouvons apporter une réponse différente.

Cet article vous donnera une bouffée d'idées fraîches, et parfois déjà entendues, à mettre en place pour que les principales tâches autour des autobus soient plus faciles et agréables à faire dans les prochaines semaines.

1. La ronde de sécurité:

- a) Le matin, au lever du jour, et pendant que vous prenez votre premier café, pensez comment vous pouvez réduire vos déplacements autour du véhicule pendant l'exécution de la ronde de sécurité. Il s'agit simplement de faire moins de tours ou d'allées et venues sur la glace, tout en vérifiant tous les éléments obligatoires de la ronde de sécurité.

- b) Remplissez une bouteille avec de la terre ou du sel et mettez vos crampons avant de sortir.
- c) Sur la route on adapte sa conduite et autour du véhicule on adapte sa démarche. Faites des petits pas sans vous presser.
- d) Pour atteindre les parties plus élevées du véhicule, utilisez un marchepied sur la roue, cela évite les risques de glisser et de chuter.

2. Le déneigement ou le déglacement du véhicule

Nombreuses sont les possibilités pour rendre cette tâche plus aisée et surtout plus sécuritaire. Les lieux où le déneigement sera fait peuvent influencer les moyens de prévention mis en place.

- a) Chez le transporteur vous prenez le véhicule garé dans la cour, et il vous faut traverser le stationnement glacé. Prenez avec vous un abrasif dans une petite bouteille en plastique, chaussez les crampons et mettez votre nécessaire dans un sac à bandoulière. Vos mains doivent rester libres pour tenir la main courante en montant ou en descendant les marches du véhicule.

- b) La station de déneigement est une infrastructure intéressante qui permet de travailler à la bonne hauteur et sans risques de chuter. Il y a des stations fixes, mais aussi des stations mobiles ou démontables pour récupérer l'espace durant l'été. Le râteau à neige sera nécessaire pour pousser celle-là en bas du toit.
- c) Si le véhicule est garé à votre domicile, vous pouvez louer un abribus temporaire qui vous évitera bien des efforts et des glissades. La tâche de déneigement du matin est simplifiée et vous pouvez déguster votre café plus longtemps avant de sortir.
- d) Si vous êtes propriétaire du véhicule, vous pouvez faire un traitement sur le toit de l'autobus en appliquant une membrane d'étanchéité. Cette membrane ne permet pas à la neige ou à la glace de coller au véhicule. Lors du déneigement, vous allez réduire considérablement les efforts nécessaires.

3. À l'intérieur du véhicule

Pour finir, il faudra prendre soin de bien nettoyer l'intérieur du véhicule.

- a) Déglacez et balayez les marches souvent durant la journée, surtout au début et à la fin d'une course. La plupart des chutes arrivent à cet endroit.
- b) Le corridor et les espaces entre les bancs doivent aussi être nettoyés régulièrement.
- c) Vérifiez que la chaufferette soit bien dirigée sur les marches et que son fonctionnement soit optimal.
- d) Signalez dans le rapport de ronde si le tapis se décolle ou s'il présente de l'usure, il est temps alors de le changer.

La saison hivernale nous incite au confort et au calme. Cette belle saison nous rappelle également que prendre le temps de bien faire les choses et réfléchir à chaque geste pouvant améliorer la santé et la sécurité, nous permet de garder le sourire et la bonne humeur tout au long de la journée.

Pour vous aider avec les différents moyens de prévention, Via Prévention a préparé un webinaire d'une heure sur le sujet du déneigement des toits des autobus scolaires. ■



EgR

STRATÉGIES
EN ASSURANCE

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

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

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

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



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

T 418 659-4848 1 800 463-2830

F 418 659-2936

EGR.CA

Campagne de sécurité

M'AS-TU VU? 2023



35
ANS!

Cette année encore, on a pu ignorer bien des choses de la vie quotidienne, mais pas les autobus scolaires. C'est le message que la Fédération des transporteurs par autobus (Fédération) a propagé pendant sa 35^e campagne de sécurité *M'as-tu vu?*. Aujourd'hui encore, nous devons rappeler l'importance de respecter les règles de sécurité et la signalisation des autobus scolaires auprès des usagers de la route.

C'est à l'aide de messages directs, d'illustrations créatives et de vidéos hors du commun que la Fédération a suscité l'intérêt du public cible à aborder un comportement sécuritaire aux abords d'un autobus scolaire et dans les zones scolaires.

Bilan routier exemplaire en transport scolaire

La campagne *M'as-tu vu?* perdure et ne cesse de démontrer sa nécessité en relatant un bilan routier exemplaire dans le monde du transport scolaire. Selon les données de la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ), un seul enfant piéton a été mortellement heurté par un autobus scolaire au cours des quinze dernières années ainsi qu'un enfant est décédé à bord d'un autobus scolaire au cours des 35 dernières années.

Près d'un demi-million d'élèves inscrits aux niveaux préscolaire, primaire et secondaire dans une école publique ou privée au Québec sont quotidiennement menés à bon port par les milliers d'autobus jaunes. Ces données nous démontrent l'importance de continuer cette sensibilisation annuelle auprès des Québécois.es.

Des activités par dizaines

Enfin, un retour à la normal et sans contrainte pandémique. La Fédération a lancé l'appel à ses membres transporteurs aux quatre coins de la

province afin de tenir des activités dans le cadre de la campagne de sécurité. Un appel qui fut écouté et entendu! Des dizaines d'actions ont été mises en place pour sensibiliser et propager le message de la campagne auprès des enfants, des parents et des usagers de la route. Réseaux sociaux, médias, entrevues et bien d'autres ont retransmis les actions posées par les différents comités de la province de Québec.

Sois un bon copilote

Lors de la campagne, nous sensibilisons les usagers de la route, mais n'oublions pas le bon comportement des écoliers à bord. La Fédération a misé sur la reconnaissance des bons comportements des jeunes. Les conducteurs et conductrices ont été invités, cette année encore, à remettre des certificats de bon copilote aux élèves qui ont respecté les règles de sécurité à bord des véhicules.



Un lancement hors du commun

Un lancement attendu de tous pour mettre la table et démarrer en grand cette massive campagne de sécurité en transport scolaire.

TU PEUX IGNORER TON LAVAGE MAIS PAS UN AUTOBUS



M'AS-TU VU?
mastuvu.info

intact
GIRARDIN
BLUE BIRD
Québec
CAIN LAMARRE
AVOCATS & NOTAIRES
FÉDÉRATION
DES TRANSPORTÉURS
D'AUTOBUS

Historiquement, la FTA avait l'habitude de déployer des conférences de presse en présentiel mettant au premier plan ministres et directions. La Fédération a opté pour une approche différente et originale en captant une conférence de presse hors du commun.

Qui de mieux placé que les usagers du transport scolaire, les écoliers, pour questionner nos membres de la direction concernant la campagne de sécurité ?

Un vent de fraîcheur en optant pour une stratégie actuelle et de tendance en prenant une approche 100 % numérique.

Une présence médiatique exemplaire

La Fédération a déployé une offensive numérique et médiatique pour sa 35^e campagne de sécurité. Ce déploiement mix média passe par des messages publicitaires radiophoniques, ainsi que par les vidéos publicitaires télévisuelles en ondes lors de grande écoute.

Cette offensive a rapporté gros, menant à des entrevues télévisuelles à LCN par M. Stéphane Lefebvre, président du conseil d'administration de la Fédération, des entrevues radio partout en province (Iles-de-la-Madeleine, Québec, Saguenay-Lac-Saint-Jean, Abitibi-Témiscamingue, et bien d'autres), des dizaines de reportages écrits ainsi qu'un succès monstre sur les réseaux sociaux; Facebook, TikTok et LinkedIn.

Une visibilité maximisée principalement dans la première semaine de la campagne, la retombée médiatique fut intense et entendue aux quatre coins de la province.

Semaine des conducteurs et conductrices d'autobus scolaire

Du 6 au 10 février, s'est déroulée la semaine des conducteurs et conductrices d'autobus scolaire. Comme à son habitude, la Fédération a profité de ces deux semaines de sensibilisation pour souligner le travail exceptionnel effectué par les 10000 conducteurs d'autobus scolaires. Une semaine dédiée au rôle essentiel qu'ils jouent pour notre société, soit celui de transporter nos enfants en toute sécurité.

Les écoliers étaient invités à transmettre à leurs conducteurs et conductrices un certificat pour leur bienveillance. Un remerciement qui fut hautement apprécié.



Sans oublier la mise en lumière de certains travailleurs et travailleuses qui œuvrent dans le monde du transport scolaire depuis 35 ans et même plus ! La Fédération souhaitait mettre d'avant les humains derrière le volant de ces précieuses cargaisons.

Enfin, pour assurer le succès de cette campagne annuelle de sécurité, la Fédération des transporteurs par autobus reçoit l'appui financier de plusieurs partenaires, dont le ministère des Transports et de la Mobilité durable, le ministère de l'Éducation, la Société de l'assurance automobile du Québec, Intact Assurance, A. Girardin inc., la société d'avocats Cain Lamarre et la Fédération des centres de services scolaires du Québec. ■





La politique d'évaluation du comportement des conducteurs de véhicules lourds

Me **STÉPHANE LAMARRE**, Avocat associé, Cain Lamarre

Il a beaucoup été question au cours des derniers mois des changements à la *Politique d'évaluation du comportement des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds*, lesquels sont entrés en vigueur au cours du mois de février 2023.

Or, tout aussi importants ont été les changements apportés à la *Politique d'évaluation du comportement des conducteurs de véhicules lourds*.

Aussi, il convient donc de nous rappeler comment fonctionnera cet outil d'évaluation modifié.

L'objet de la Politique

La *Politique d'évaluation du comportement des conducteurs de véhicules lourds* vise deux principaux objectifs, à savoir: permettre d'identifier les conducteurs de véhicules lourds dont le comportement présenterait un risque pour la sécurité routière et la protection du réseau routier de même que d'être en mesure d'intervenir auprès de ceux-ci par différents mécanismes prévus dans la *Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds*.

Le champ d'application de la Politique

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

Le dossier du conducteur

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 événements varie d'UN à CINQ points selon la gravité de l'infraction tandis que la pondération des infractions considérées comme critiques est de SIX points.

Il est à noter, et c'est là un changement récent, que certaines infractions auront une pondération différente selon que celles-ci servent à évaluer le conducteur ou l'exploitant du véhicule lourd.

Ce sera le cas pour certaines infractions qui sont davantage la responsabilité du conducteur. Notons à titre d'exemple:

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

De plus, en vertu de la nouvelle *Politique d'évaluation du comportement des conducteurs de véhicules lourds*, certaines infractions émises en vertu d'un règlement municipal sont également prises en compte dans l'évaluation du comportement du conducteur de véhicules lourds.

Pour que ces infractions soient considérées, elles doivent avoir une équivalence au *Code de la sécurité routière* et aussi comporter des points au *Règlement sur les points d'inaptitudes*.

Ces infractions auront la même pondération que l'infraction équivalente que l'on retrouve au *Code de la sécurité routière*.

Parmi les infractions considérées, notons :

- o Les excès de vitesse (articles 299, 303.2, 328 et 329 du CSR);
- o La vitesse ou l'action imprudente (article 327 du CSR);
- o Les dépassements successifs en zigzag (article 342 du CSR);
- o Le non-respect d'un feu rouge (articles 359 et 360 du CSR);
- o Le non-respect d'un panneau d'arrêt (articles 368, 369 et 370 du CSR).

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*.

Les accidents seront dorénavant pondérés comme suit : QUATRE points sont attribués pour les accidents avec blessés et avec transport par ambulance, DEUX points sont attribués pour les accidents avec blessés sans transport en ambulance, DEUX 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 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 d'UN 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 infractions inscrites 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 du conducteur avec un véhicule de promenade qui sont inscrits pour une période de deux ans à compter de la culpabilité du conducteur relativement à 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 CINQ points au dossier conducteur.

Depuis février 2023, le dossier du conducteur se compose de quatre zones de comportement à savoir, «*Règles de circulation*», «*Utilisation du véhicule lourd*», «*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 sera transféré auprès de la *Commission des transports du Québec* pour vérification du comportement.

La *Politique d'évaluation du comportement des conducteurs de véhicules lourds* établit les seuils applicables au conducteur dans chaque zone de comportement comme suit : *Règles de circulation* : 16 points, *Utilisation du véhicule lourd* : 14 points, *Implication dans les accidents* : 9 points et *Comportement global du conducteur* : 17 points.

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

D'une façon générale, une «*infraction de même nature*» est une infraction commise en vertu d'un même article et ayant une même pondération.

Notons toutefois que cette notion ne s'applique pas aux infractions d'UN ou DEUX points, aux mises hors service «conducteur», aux événements inscrits dans la zone de comportement «*Implication dans les accidents*».

Cette notion s'applique également aux infractions commises hors Québec dans la mesure où celles-ci ont le même code d'équivalence et la même pondération au Québec.

De même, la notion de «*Répétition d'infractions de même nature*» s'applique aux infractions de vitesse, peu importe la disposition en vertu de laquelle l'accusation a été portée.

Lorsque le seuil de «*répétition d'infractions de même nature*» pour un conducteur de véhicules lourds est dépassé, c'est-à-dire dès l'émission de deux constats d'infraction de même nature, une pénalité équivalente à 20 % du seuil applicable est ajoutée aux points accumulés dans la zone de comportement concernée.

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

Envie de **PERFECTIONNEMENT** adapté à vos besoins ?

Vos partenaires, spécialistes de la formation en transport de personnes.

camo-route.com • cftc.qc.ca • cftr.ca



Ainsi, sauf pour les événements relatifs à la capacité de conduire affaiblie par les drogues ou l'alcool qui sont inscrits pour dix ans, chaque infraction sera inscrite pour deux ans au dossier du conducteur de véhicules lourds, mais la pondération qui est associée à celle-ci diminuera de moitié après un an de la date de la survenance de l'infraction.

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

Contrairement aux propriétaires et aux 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 véhicules lourds

Comme dans le passé, la *Commission des transports du Québec* évaluera le comportement des conducteurs de véhicules lourds dont le dossier a fait l'objet d'un transfert auprès de la *Commission des transports du Québec*.

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

- 1) Atteinte ou dépassement de seuil dans une des zones de comportement;
- 2) Accident mortel responsable inscrit au dossier du conducteur;
- 3) Infraction critique liée à la capacité de conduire affaiblie par l'alcool ou la drogue;
- 4) Sur avis de la *Société de l'assurance automobile du Québec* ou de la *Commission des transports du Québec* indiquant 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.

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 formations aux conducteurs afin de corriger les déficiences constatées.

Parmi les formations imposées aux conducteurs, on trouve fréquemment des formations relatives à la conduite préventive, à la ronde de sécurité 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 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.

Dans la vaste étendue de ses pouvoirs, la *Commission des transports du Québec* a même le pouvoir d'interdire la conduite d'un véhicule lourd au conducteur visé.

Les décisions de la *Commission des transports du Québec* sont rendues par écrit et peuvent faire l'objet d'une demande de révision.

Suivi particulier à la suite d'une audience

Un conducteur de véhicules lourds ayant été convoqué par la *Commission des transports du Québec* n'en a pas terminé avec les suivis puisqu'il devra faire l'objet d'un suivi particulier par la *Société de l'assurance automobile du Québec* pour l'année suivant la date de l'audience.

Ainsi, la *Société de l'assurance automobile du Québec* avisera la *Commission des transports du Québec* si, pour les événements consignés au dossier du conducteur de véhicules lourds depuis la date de l'audience, le conducteur de véhicules lourds atteint ou dépasse 50 % du seuil à ne pas atteindre pour l'une ou l'autre des zones de comportement.

Conclusion

La *Politique d'évaluation du comportement des conducteurs de véhicules lourds* amène des changements importants, notamment au regard des événements considérés, de la pondération et de la notion de répétition d'événements.

En cette période de pénurie de main-d'œuvre, il est essentiel pour chaque entreprise d'encadrer le comportement de ses conducteurs afin d'éviter que ceux-ci ne soient sanctionnés par la *Commission des transports du Québec*. ■



Démystifier le « quiet quitting »

EDITH LEBEL, Conseillère Ressources humaines et Relations de travail, Fédération des transporteurs par autobus

Rares sont les entreprises d'aujourd'hui qui n'ont aucun problème de main-d'œuvre. Nous sommes dans une ère de changement dans le monde du travail. En quelques années, surtout pendant la pandémie, nous sommes passés de la performance à un relâchement professionnel. Nous assistons présentement à un phénomène appelé « quiet quitting », traduit en français comme « démission tranquille ».

La société dans laquelle on vit nous a habitués à un niveau élevé de productivité et d'efficacité. Les générations qui nous précèdent ont mis de côté leur vie personnelle et ont fait des heures et des heures de travail dans l'espoir d'une carrière de rêve, d'une promotion ou d'une augmentation de salaire; tout ça dans un avenir... indéterminé.

Pendant la pandémie, les gens ont pu voir ce que c'est que d'éviter les embouteillages, se lever quelques minutes avant le travail ou prendre un café tranquille en regardant les nouvelles, être à la maison à l'arrivée des enfants, prendre le temps de faire du lavage pendant une pause, préparer le souper sur l'heure du dîner. Ils ont facilement pu prendre le temps d'aller marcher et skier. Ils ont vu leur stress diminué, leur énergie renouvelée et ils ont aimé ça !

Alors, c'est quoi le « quiet quitting » ?

Les gens ne quittent pas physiquement leur travail, mais plusieurs ont commencé à décrocher de la culture de performance et ont décidé de mettre leurs efforts sur autres choses que le travail. Les employés effectuent leur travail et juste leur travail.

Plusieurs parlent de désengagement, de manque d'ambition. Je crois plutôt que l'ambition a changé. Nos ambitions sont davantage personnelles plutôt que professionnelles. On ne veut plus d'heures supplémentaires non rémunérées et on ne veut plus les « autres tâches connexes ». C'est un peu une « révolution tranquille » du monde du travail. Les gens veulent travailler, mais aussi s'occuper de leur bien-être.

Dans un article publié sur le site web VeryWell Mind¹, Paula Allen, leader mondiale et vice-présidente principale - Recherche et mieux-être global chez LifeWorks, décrit les éléments suivants comme des signes de « quiet quitting » :

- Dire non aux tâches en dehors de la description de poste;
- Ne pas répondre aux courriels en dehors du travail;
- Quitter le travail à l'heure;
- Être émotionnellement moins investi;
- Ne plus chercher à se surpasser;
- Moins d'intérêt à dépasser les attentes afin d'obtenir une promotion.

À la lecture de ces « symptômes », j'en déduis que les gens veulent travailler et être rémunérés pour le temps qu'ils donnent. N'est-ce pas logique ? N'est-ce pas ce que le monde du travail devrait être depuis toujours ? Notre société nous a habitués à autre chose.

¹ Source: <https://www.verywellmind.com/how-quiet-quitting-can-affect-our-mental-health-6502057>

Comment on évite le « quiet quitting » ?

Mais, du côté des entrepreneurs, ça peut être angoissant. Qu'est-ce que vous devriez faire en tant que patron pour éviter une démission tranquille dans votre entreprise ? Vous pouvez vous demander, « qu'est-ce que je peux faire pour que mes employés équilibrent le travail et leur bien-être » ?

Les employeurs doivent revoir leur vision du monde du travail. Il faut reconquérir le cœur des employés. Vous devez dès maintenant écouter, modifier et améliorer vos pratiques et méthodes de gestion.

Fini la gestion directive !

Il faut plutôt miser sur un leadership collaboratif et participatif. Les employés cherchent un sens à leur profession. Ils veulent retrouver une certaine passion dans ce qu'ils font chaque jour. En les impliquant, en les consultant, ils sentent qu'ils sont utiles à l'organisation et qu'ils participent au rendement. Aujourd'hui c'est l'entreprise qui est au service de l'humain et non l'inverse.

« Aujourd'hui c'est l'entreprise
qui est au service de
l'humain et non l'inverse. »

Selon Daniel Goleman, psychologue et écrivain, il existe six styles de leadership².

	Directif	Visionnaire	Collaboratif	Participatif	Chef de file	Coach
Méthode de gestion	Demande une obéissance immédiate	Mobilise autour d'une vision	Crée l'harmonie et construit des liens émotionnels	Crée le consensus par la participation	Fixe des standards de performance élevés	Développe les personnes pour le long terme
Phrase type	« Faites ce que je vous dis »	« Venez avec moi »	« Les collaborateurs d'abord »	« Qu'en pensez-vous ? »	« Faites ce que je fais, tout de suite »	« Oui, essayez ça »
Compétence en intelligence émotionnelle	Performance, initiative, self-control	Confiance en soi, empathie, catalyseur de changement	Empathie, créateur de lien, communication	Collaboration, travail d'équipe, communication	Performance, consciencieux, initiative	Développement des autres, empathie, conscience de soi et de ses émotions
Utilisation optimale	En temps de crise, pour amorcer un changement rapide, ou avec les collaborateurs qui posent un problème	Pour apporter une vision au cours d'une transformation, ou quand une direction claire est requise	Pour résoudre des désaccords dans l'équipe ou motiver en période difficile	Pour construire un consensus ou faire émerger des idées grâce à l'intelligence collective	Pour obtenir des résultats rapides d'une équipe très motivée et compétente	Pour accompagner un collaborateur performant et motivé à être plus efficace
Impact global dans l'entreprise	Négatif	Plutôt positif	Positif	Positif	Négatif	Positif ▶

² Source : Goleman D. R.E. Boyatzis, and A. McKee. Primal Leadership: Unleashing the Power of Emotional Intelligence. Boston, Massachusetts: HBR Press, 2016 <https://actitudes.ch/fr/les-6-styles-de-leadership-selon-daniel-goleman/>

Ces six styles ne sont pas nécessairement distincts et peuvent, voire même, doivent être complémentaires. Un bon leader saura être collaboratif par moment et directif en d'autres temps. Prenez le temps d'évaluer les types de leadership, de voir où vous vous situez en tant que leader et peut-être réfléchissez à ce que vous pourriez améliorer ?

Voici quelques pistes à considérer pour attirer et fidéliser ses employés et gagner leur motivation et leur engagement:

- **Être à l'écoute et prévenir**

Pour être au-devant des besoins des employés, il faut être présent pour écouter et comprendre les irritants vécus au quotidien. Ça prend de la communication pour aller dans la même et bonne direction. Vous devez savoir où vos employés se sentent le plus satisfaits et épanouis. Vous pourrez plus facilement adapter vos actions vers ce qui est vraiment important.

- **Être cohérent et donner le bon exemple**

Assurez-vous que les employés qui ont du cœur à l'ouvrage et qui sont engagés ne sont pas pénalisés ou découragés par le manque d'engagement des autres. Rien n'est plus irritant pour un bon employé de voir un dirigeant tolérer des comportements malsains. Soyez juste et équitable. Il faut que les bottines suivent les babines.

- **Définir des attentes claires**

Le moment est venu de revoir les descriptions de tâches, de les préciser, de les bonifier afin qu'elles reflètent précisément le travail réellement nécessaire et ce qui devrait être considéré comme des tâches supplémentaires. Les attentes sont-elles raisonnables et justes? Peuvent-elles être exécutées entièrement et seulement durant les heures de travail? Si la réponse est non, vous avez du travail à faire!

- **Établir et communiquer la vision et la mission de l'entreprise**

Quelles sont vos valeurs d'entreprise? Quelle est votre mission? Quelle est votre vision? Les employés d'aujourd'hui veulent se sentir connecter à la raison d'être de votre entreprise. Ils veulent contribuer à une mission. Ils recherchent l'appartenance, la flexibilité et un but dans leur vie professionnelle. Ils veulent travailler pour une organisation qui a des valeurs similaires aux leurs. Pensez-vous que chacun de vos employés comprend bien où l'entreprise s'en va? Font-ils le lien entre leurs tâches et cette vision?

Imaginez entendre vos employés dire: *«J'aime ma job. Ce que je fais est important pour mon organisation et je veux continuer de participer à l'essor de l'entreprise»*. Vous devez créer cet environnement où les gens veulent faire de leur mieux. Soyez créatif; il ne s'agit pas de travailler moins ou moins fort, mais plutôt de travailler plus intelligemment. ■



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

ASSURANCE COLLECTIVE

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

Communiquez avec votre spécialiste :

Yves Couture B.A.A.
Groupe Conseil Giguère et Fréchette
1-888-686-3264 poste 32
ycouture@gcgf.qc.ca



Le dispositif de consignation électronique maintenant obligatoire pour certains transporteurs

Me CHRISTINE DESLAURIERS, Directrice des affaires juridiques et secrétaire corporative, Fédération des transporteurs par autobus

Afin d'harmoniser sa réglementation à celle du gouvernement fédéral, le Québec a publié dans la Gazette officielle, le 1^{er} février dernier, le nouveau *Règlement sur les heures de conduite et de repos des conducteurs de véhicules lourds* (« Règlement »)¹. Ainsi, à compter du 30 avril prochain, le dispositif de consignation électronique (DCE) sera obligatoire, sauf exception.

On se rappelle qu'après une vaste consultation de l'industrie, le gouvernement fédéral avait publié, le 12 juin 2019, le *Règlement modifiant le Règlement sur les heures de service des conducteurs de véhicule utilitaire*,² lequel entrerait en vigueur à partir de juin 2021. Cependant, le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM) avait ensuite accordé aux provinces une période de mise en application progressive sans pénalité jusqu'au 1^{er} janvier 2023.³

Le prochain article se veut donc un résumé des principales obligations des exploitants afin de respecter le nouveau règlement provincial.

1. Heures de travail

Le nouveau règlement introduit une nouvelle définition d'heures de travail.

Dorénavant, la période d'heures de travail inclut les heures de conduite et le temps consacré par le conducteur aux fonctions suivantes⁴:

- Le ravitaillement en carburant d'un véhicule lourd;
- L'attente AVANT et pendant l'entretien, le chargement ou le déchargement d'un véhicule lourd;
- L'attente AVANT et pendant l'inspection d'un véhicule lourd ou de son chargement, et le cas échéant, l'attente nécessaire à la prise des mesures correctives;
- L'attente AVANT et pendant qu'un conducteur fait l'objet d'un contrôle;
- Les manœuvres d'un véhicule lourd effectuées hors d'un chemin public dans une gare, un dépôt ou un port;
- Le fait de se reposer à bord d'un véhicule lourd ou de l'occuper à autre fin, sauf quelques exceptions.⁵

2. Heure de repos journalier

L'article 13 du règlement a été modifié. Désormais, l'exploitant veillera à ce que le conducteur ait pris, et le conducteur devra avoir pris, au moins 10 heures de repos au cours de chacun des 14 jours précédant la conduite d'un véhicule lourd. L'ancien article faisait plutôt mention de 10 heures de repos au cours d'une journée. ►

¹ *Gazette officielle du Québec*, 1^{er} février 2023, 155^e année, no 5, Décret 77-2023, 18 janvier 2023, telecharge.php (gouv.qc.ca)

² *Gazette du Canada* Partie II, vol. 153, no 12, 12 juin 2019, Canada Gazette, Part II

³ ELDs - Messages for Industry - March 7 2022 - French.pdf (ccmta.ca)

⁴ *Règlement sur les heures de conduite et de repos des conducteurs de véhicules lourds*, chapitre C-24.2, r. 28, Art. 1.

⁵ i. le temps considéré comme faisant partie des heures de repos conformément à l'article 11; ii. le temps passé dans le compartiment couchette; iii. le temps passé dans un véhicule lourd arrêté pour satisfaire aux exigences du deuxième alinéa de l'article 13; iv. le temps passé dans un véhicule lourd arrêté, en plus du temps passé pour satisfaire aux exigences relatives aux heures de repos prévues au deuxième alinéa de l'article 13, *Ibid.*, art. 11),

Pour pouvoir conduire, le conducteur doit avoir pris au moins 8 heures de repos consécutives immédiatement avant de commencer son poste de travail. Il est interdit au conducteur de conduire et à l'exploitant de demander, d'imposer ou de permettre au conducteur de conduire, s'il a accumulé 13 heures de conduite ou 14 heures de travail ou lorsque 16 heures se sont écoulées depuis la fin de la plus récente période de 8 heures de repos consécutives à moins qu'il ne prenne au moins 8 heures de repos consécutives avant de recommencer à conduire. Ces obligations demeurent telles quelles dans le nouveau règlement.⁶

De même que le nombre total d'heures de repos que prend le conducteur au cours d'une journée doit toujours comprendre au moins 2 heures de repos qui ne font pas partie de la période de 8 heures de repos consécutives.⁷

Les heures de repos, autres que les 8 heures de repos obligatoires consécutives, peuvent encore être réparties, au cours de la journée en pauses dont chacune doit être d'une durée minimale de 30 minutes.⁸

3. Notion de rapport d'activités

Dans un premier temps, le nouveau règlement vient modifier la notion de fiche journalière par rapport d'activités. Dans les faits, le rapport d'activités est sensiblement la même chose que la fiche journalière connue dans le passé. Cependant, à l'avenir le rapport d'activités peut être consigné soit à l'aide d'un DCE soit en format papier selon les obligations du règlement et les exceptions qui s'y appliquent.

Ainsi, en vertu de l'article 30.1 du règlement, les renseignements devant être consignés dans le rapport d'activités à l'aide du DCE par le conducteur sont :

1. La date;
2. Son nom et, s'il fait partie d'une équipe de conducteurs, le nom du ou des conducteurs de relève;
3. Le code d'identification qui lui a été attribué;
4. L'heure à laquelle il commence sa journée si ce n'est pas minuit;

5. Le cycle suivi;
6. Le numéro de plaque d'immatriculation du véhicule ou le numéro d'unité inscrit au certificat d'immatriculation;
7. Le nom de l'exploitant ainsi que l'adresse du terminus d'attache et de l'établissement de l'exploitant;
8. La description de l'endroit où se trouve le véhicule lourd, si celui-ci n'est pas automatiquement récupéré dans la base de données de géolocalisation du DCE;
9. Si le conducteur n'était pas tenu de remplir un rapport d'activités immédiatement avant le début de la journée, le nombre d'heures de repos et de travail accumulées par le conducteur pour chacune des journées où il n'était pas tenu de remplir un tel rapport au cours des 14 derniers jours;
10. Le cas échéant, les raisons d'un dépassement d'heures ou d'un report des heures de repos effectué conformément au règlement;
11. Si le conducteur a travaillé pour plus d'un exploitant durant la journée en cours ou au cours des 14 jours précédents:
 - a) Pour chacune des journées au cours des 14 jours qui précèdent le commencement de la journée en cours, les heures qu'il a accumulées pour chaque activité et l'heure de début et de fin de chaque période de 16 heures;
 - b) L'heure du début et de la fin de chacune des activités durant la journée en cours, avant l'utilisation du DCE.
12. Si le conducteur a constaté, dans la journée, un code de défaillance.

L'exigence du paragraphe 11 a d'ailleurs été ajoutée suite aux commentaires de la Fédération des transporteurs par autobus lors de la prépublication du règlement.

⁶ *Ibid.*, Art 9

⁷ *Ibid.*, Art. 13

⁸ *Ibid.*, Art. 13

Le nouvel article 33 vient désormais prévoir certaines situations où le conducteur peut, au cours d'une même journée produire un rapport d'activités additionnel. Les cas sont les suivants :

1. le conducteur conduit un véhicule qui est visé par l'obligation d'être muni d'un dispositif de consignation électronique en vertu de l'un des paragraphes 1 à 6 du premier alinéa de l'article 28.1 après avoir conduit un véhicule qui ne l'est pas, ou inversement;
2. le véhicule conduit cesse d'être visé par l'obligation d'être muni d'un DCE, car il est conduit afin d'être livré⁹;
3. le conducteur constate qu'un code de défaillance figure sur le DCE du véhicule qu'il conduit;
4. le conducteur commence à travailler pour un autre exploitant et l'un des rapports d'activités produits est sur support technologique.

En lien avec l'article précité, l'article 34 vient permettre dorénavant au conducteur d'avoir en sa possession, lorsqu'il conduit, plus d'un rapport d'activités pour une même journée.

4. Obligations pour les exploitants devant munir leurs véhicules d'un DCE

Les articles 28.1 à 28.5 introduisent les obligations en lien avec le DCE. Plus loin, nous aborderons les situations où le DCE n'est pas obligatoire, mais où le conducteur doit tout de même remplir un rapport d'activités.

À partir du 30 avril 2023, l'exploitant sera tenu de s'assurer que chaque véhicule lourd sous sa responsabilité soit muni d'un DCE, sauf dans les exceptions suivantes¹⁰ :

1. Si le véhicule fait l'objet d'un contrat de location d'une durée d'au plus 30 jours;
2. Si le véhicule est d'une année modèle antérieure à 2000;

3. Si le véhicule est conduit afin d'être livré:¹²
 - a) Soit au terminus d'attache de son propriétaire à la suite d'une cession du droit de propriété;
 - b) Soit à son locataire;
 - c) Soit à son locateur durant un contrat de location ou à son expiration;
 - d) Soit à une succursale d'une entreprise de location de véhicules pour un ajustement d'inventaire.
4. Le véhicule est conduit dans les 5 jours suivant sa livraison à la suite d'une cession du droit de propriété;
5. Le véhicule est un véhicule neuf qui est conduit afin d'être livré à une entreprise pour compléter là, sa fabrication ou le rendre conforme à l'usage auquel il est essentiellement destiné ou qui est conduit afin d'être retourné à son propriétaire;
6. Le véhicule est conduit dans un rayon de 160 km.

Un véhicule visé par le paragraphe 6, ne cesse pas d'être exempté en raison du seul fait que son conducteur ne peut retourner le jour même à son terminus d'attache à cause de mauvaises conditions de circulation.¹³

Toute la notion de livraison des paragraphes 3, 4 et 5 a été revue suivant la première publication du règlement. Les nouvelles exceptions sont beaucoup plus larges qu'elles ne l'étaient dans la publication du règlement datée du 17 août dernier.

Par exemple, ceci revient à dire que si un transporteur de la Gaspésie fait l'acquisition d'un nouveau véhicule et qu'il doit en prendre possession chez le fabricant situé à Drummondville, le véhicule n'a pas l'obligation d'être muni d'un DCE et ce, même s'il sort de son rayon de 160 kilomètres, car il s'agit d'une exception à l'application. Même chose si l'autobus est livré par le fabricant au nouveau propriétaire. ►

⁹ *Ibid.*, Art. 28.1 (5)

¹⁰ *Ibid.*, Art. 28.1

¹¹ Qui n'est pas un contrat de location prolongé ou reconduit du même véhicule lourd., *Ibid.*, Art. 28.1 (1)

¹² Un véhicule visé au paragraphe 3 ou 4 ne peut être attelé ni chargé. Cependant, un véhicule visé au paragraphe 3 peut transporter, par la méthode à dos d'âne, un ou plusieurs véhicules si ceux-ci font partie de la livraison, *Ibid.*, Art. 28.1

¹³ *Ibid.*, Art. 28.1

LION ÉLECTRIQUE

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



Lion Énergie

Gestion complète de l'implantation des infrastructures de recharge

Lion Academie

Formations complètes pour mécaniciens, chauffeurs et gestionnaires de flottes

Lion Capital Solutions

Solutions financières flexibles et complémentaires

Lion Assistance

Soutien technique

Lion Subventions

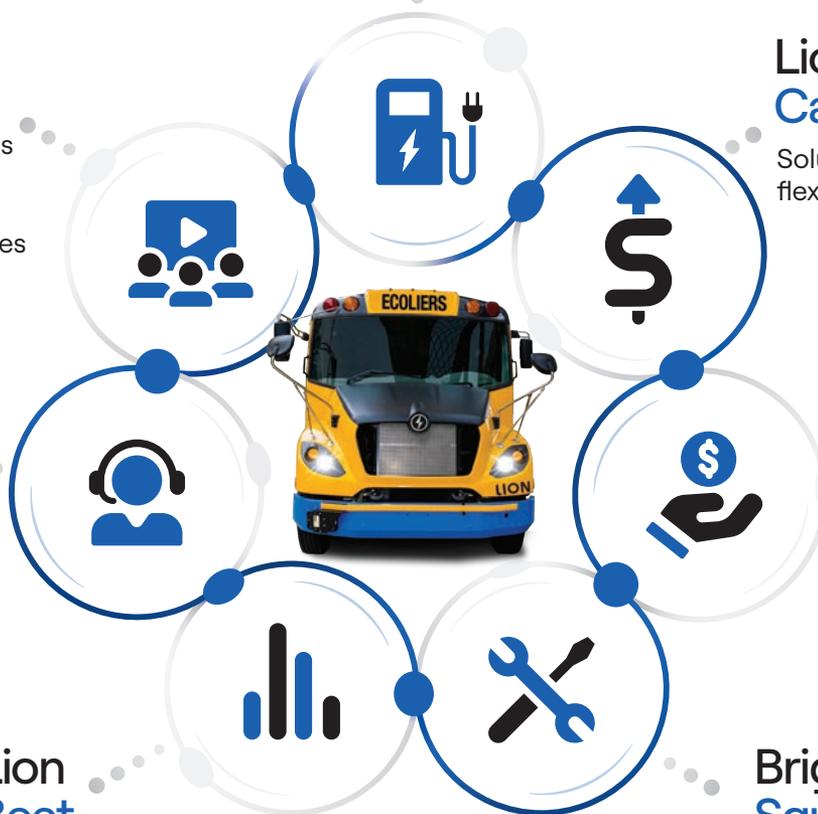
Service d'assistance clé en main au processus de subventions

Lion Beat

Système de télémétrie pensé et conçu pour véhicules électriques

Bright Squad

Équipe locale dévouée au service



Sécurisez vos autobus scolaires
100% électriques Lion dès maintenant!

thelionelectric.com/fr
450 432-5466 | 1 855 546-6706

4.1 Système de comptes

Pour les exploitants qui devront munir leur véhicule lourd d'un DCE, sachez que ceci vient avec son lot de paperasse. En effet, l'exploitant devra mettre en place et tenir à jour un système de comptes des DCE, lequel système devra permettre à chaque conducteur d'enregistrer ses rapports d'activités dans un compte distinct et personnel.¹⁴

4.2 Trousse de renseignement

Par ailleurs, l'exploitant doit s'assurer que chaque véhicule muni d'un DCE ait à son bord une trousse de renseignements comprenant une version à jour des documents suivants¹⁵:

- Un manuel d'utilisation;
- Un feuillet d'instructions pour le conducteur, décrivant les moyens technologiques pris en charge par le DCE et la marche à suivre pour rendre accessibles ou faire parvenir les données sur ses heures de travail à un agent de la paix;
- Un feuillet d'instructions pour le conducteur décrivant les mesures à prendre en cas de défaillance du DCE;
- Des rapports d'activités format papier permettant de consigner au moins 15 jours d'activité.

4.3 Registre de codes de défaillance¹⁶

Si le conducteur constate un code de défaillance sur le DCE il doit en informer l'exploitant dès que le véhicule est stationné. L'exploitant a ensuite l'obligation de réparer ou remplacer le DCE dans un délai de 14 jours suivant le jour où il est informé ou qu'il prend connaissance du code de défaillance ou au plus tard, au retour du conducteur à son terminus d'attache, si un tel retour est prévu après le délai de 14 jours.

L'exploitant doit alors tenir un registre des codes de défaillance constatés sur les DCE installés ou utilisés. Ce registre doit comporter les informations suivantes:

- Le nom du conducteur qui a constaté le code de défaillance;

- Le nom de chacun des conducteurs qui a utilisé le véhicule entre le moment de la constatation du code de défaillance et le moment de la réparation ou du remplacement du DCE;
- La marque, le modèle et le numéro de série du DCE;
- Le numéro de plaque d'immatriculation ou le numéro d'identification du véhicule dans lequel le DCE était installé ou utilisé;
- La date à laquelle le code de défaillance a été constaté et l'endroit où le véhicule se trouvait à cette date ainsi que la date à laquelle l'exploitant a été informé ou a pris connaissance du code;
- La date à laquelle le DCE a été remplacé ou réparé;
- Une brève description des mesures prises par l'exploitant pour réparer ou remplacer le DCE.

Ce registre avec les renseignements cités plus haut doit être colligé pour chaque DCE pour lequel un code de défaillance a été constaté et l'exploitant doit les conserver pour une période de 6 mois à partir du jour où le DCE a été réparé ou remplacé.

5. Exemption d'utiliser un dce pour remplir ses rapports d'activités

L'article 31 vient préciser les cas où le conducteur est exempté d'utiliser un DCE pour consigner ses activités et les renseignements relatifs à ses rapports d'activités.

Ces cas sont les suivants:

- Il conduit un véhicule lourd qui n'est pas muni d'un DCE en vertu des paragraphes 1 à 6 de l'article 28.1, il s'agit des exceptions citées plus haut.
- Un code de défaillance figure sur le DCE du véhicule qu'il conduit.

Attention, l'article 31 n'accorde pas nécessairement une exemption de remplir un rapport d'activités. Ainsi lorsque le conducteur est visé par une de ces exceptions, l'exploitant doit exiger au conducteur ►

¹⁴ *Ibid.*, Art. 28.3

¹⁵ *Ibid.*, Art. 28.4

¹⁶ *Ibid.*, Art. 28.5

qu'il consigne les renseignements sur un rapport d'activités papier. C'est pour cette raison, qu'il est important d'avoir à bord de votre véhicule muni d'un DCE, des rapports d'activités en format papier en nombre suffisant.

6. Les rapports d'activités allégés et détaillés toujours possibles

L'article 30 tel qu'on le connaît existe toujours. Il accorde une exception de remplir des rapports d'activités que ce soit à partir d'un DCE ou en format papier. En effet, le conducteur n'est pas tenu de remplir un rapport d'activités si les conditions suivantes sont réunies :¹⁷

1. le véhicule qu'il conduit n'est pas visé par un permis délivré en vertu du chapitre III (il s'agit du permis de dérogation des heures de conduite et de repos);
2. le conducteur conduit un véhicule lourd, ou l'exploitant lui demande d'en conduire un, dans un rayon de 160 km de son terminus d'attache;
3. le conducteur retourne chaque jour à son terminus d'attache pour y commencer au moins 8 heures de repos consécutives ou pour y commencer au moins 6 heures de repos consécutives dans la situation prévue au paragraphe 2 du premier alinéa de l'article 19;
4. l'exploitant satisfait à l'une des exigences suivantes:
 - a) il tient à jour des registres où sont inscrits, pour chaque journée, les activités effectuées par le conducteur, le cycle qu'il suit, l'heure du début et de la fin de chaque activité ainsi que le total des heures consacrées pour chacune d'entre elles et, le cas échéant, les raisons d'un dépassement d'heures ou d'un report d'heures de repos effectué conformément au présent règlement;
 - b) il consigne dans des registres la date et l'heure de début de la journée si ce n'est pas minuit, le cycle suivi par le conducteur, l'heure de début et de fin de son

poste de travail et le nombre total de ses heures de travail au cours de la journée pourvu que les conditions suivantes soient réunies:

- i. le poste de travail commence et se termine la même journée;
- ii. la durée du poste de travail est de 13 heures ou moins;
- iii. la durée de la période de repos avant et après le poste de travail est d'au moins 11 heures consécutives.

Il est bien important de respecter toutes les conditions afin d'être exempté de remplir un rapport d'activités. Si vous respectez les conditions de l'article 30, votre conducteur peut remplir uniquement les fiches détaillées ou allégées en format papier, tel que vous étiez habitué à le faire.¹⁸

Dans une grande majorité des cas, cette exception s'applique aux transporteurs scolaires, sauf lors de certains voyages nolisés où ils sortent de leur rayon de 160 kilomètres.

7. Conservation des documents

L'exploitant veille à ce que le conducteur fasse parvenir, et le conducteur est tenu de faire parvenir au terminus d'attache, dans un délai de 20 jours après l'avoir rempli, l'original du rapport d'activités et les documents justificatifs.

Lorsqu'au cours d'une journée le conducteur est engagé par plus d'un exploitant, chacun veille à ce qu'il fasse parvenir, et le conducteur est tenu de faire parvenir, dans un délai de 20 jours après l'avoir rempli:

1. L'original du rapport d'activités au terminus d'attache du premier exploitant pour lequel il a travaillé ou, si plus d'un rapport d'activités est produit conformément à l'article 33, l'original de chaque rapport d'activités au terminus d'attache de l'exploitant concerné, et une copie de ce rapport au terminus d'attache de chacun des autres exploitants;
2. L'original des documents justificatifs au terminus d'attache de l'exploitant concerné.¹⁹

¹⁷ *Ibid.*, Art. 30

¹⁸ *Ibid.*, Art. 36

¹⁹ *Ibid.*, Art. 35

L'exploitant est tenu de conserver les rapports d'activités et les documents justificatifs à son établissement et de les y déposer dans les 30 jours suivant la date de leur réception.²⁰

8. Pouvoir de l'agent de la paix

Un agent de la paix peut demander à un conducteur de lui rendre accessibles ou de lui faire parvenir, sur le support dans lequel ils existent, ses rapports d'activités pour la journée en cours et pour les 14 jours précédents ainsi que les documents justificatifs pour le trajet en cours.²¹

Pour rendre accessible un document sur support technologique, le conducteur en présente un aperçu sur écran ou un imprimé. Pour faire parvenir un tel document, le conducteur le transmet par courriel ou, si le document est produit à l'aide d'un DCE, par le moyen technologique et sous la forme déterminée par l'agent de la paix.

Lorsque le conducteur n'est pas en mesure de faire parvenir ses rapports d'activités sur support technologique, il doit transcrire les renseignements qui y sont inscrits dans des rapports d'activités sur support papier.²²

Un agent de la paix peut également demander à l'exploitant de lui rendre accessible ou de lui faire parvenir les documents du dossier du conducteur prévu à l'article 41 ainsi que le registre des codes de défaillance prévu à l'article 28.5 préalablement cité.

Pour rendre accessible un document ou un registre sur support technologique, l'exploitant en présente un aperçu sur écran ou un imprimé. Pour faire parvenir un tel document ou un tel registre, l'exploitant le transmet par le moyen technologique et sous la forme déterminée par l'agent de la paix parmi ceux qui sont disponibles pour l'exploitant.²³

8.1. Déclaration de mise hors service

L'agent de la paix pourra désormais délivrer au conducteur une déclaration de mise hors service si le conducteur utilise un DCE dont la transmission

ou la réception du signal est mise hors d'usage, désactivée, bloquée ou réduite de quelque façon que ce soit. Il pourra faire de même si le DCE est modifié, reprogrammé ou altéré de quelque façon que ce soit de manière à ce que celui-ci n'enregistre pas les données exigées avec exactitude ou ne les consigne pas de telle façon que celui-ci ne peut établir si le conducteur s'est conformé aux exigences relatives aux heures de conduite et de repos.²⁴

9. Grille de l'annexe II

La grille des activités a été légèrement modifiée afin de retirer la section observations.

La grille de l'annexe II est un tableau à 4 lignes et 25 colonnes. Les colonnes sont étiquetées de 0 à 24, correspondant aux heures de la journée. Les lignes sont étiquetées 'ACTIVITÉS', 'Repos', 'Temps dans le compartiment couchette', 'Conduite' et 'Travail autre que la conduite'. À droite du tableau, une colonne est étiquetée 'Total des heures'. Le tableau est rempli de barres verticales de différentes hauteurs et couleurs (noir, gris, blanc) qui indiquent les périodes d'activités pour chaque ligne.

10. En bref

Considérant ce qui se précède, la Fédération des transporteurs par autobus vous conseille de prendre en compte les éléments suivants :

- Le règlement entrera en vigueur à partir du 30 avril 2023;
- Vérifier si vos véhicules doivent être munis ou non d'un DCE (art. 28.1);
- Vérifier que le DCE utilisé est certifié par Transports Canada;
- Mettre en place un système de comptes des DCE utilisés en entreprise (art. 28.3);
- Prévoir à bord des autobus munis de DCE une trousse de renseignements pour les conducteurs (art. 28.4);
- Instaurer un registre des codes de défaillances constatées sur vos DCE (art. 28.5). ■

²⁰ *Ibid.*, Art. 36

²¹ *Ibid.*, Art. 519.10 Code de la sécurité routière.

²² *Ibid.*, Art. 34.1

²³ *Ibid.*, Art. 42.1

²⁴ *Ibid.*, Art. 39

²⁵ Liste des dispositifs de consignment électronique certifiés (canada.ca)



Les vols de catalyseurs

Les vols de convertisseurs catalytiques, également appelés catalyseurs sont un fléau depuis quelques années déjà, et ce en raison de la hausse du prix des métaux rares. Cette pièce du système d'échappement des véhicules contient des métaux très recherchés (comme le palladium, le rhodium et le platine), par les voleurs, qui se revendent à un prix élevé au marché noir. À titre d'exemple, le prix du rhodium est maintenant 10 fois plus cher que l'or. En plus d'être facilement accessible, la valeur de revente de cette principale composante est évaluée à plus de 30 000 \$ l'once. Le rhodium est actuellement l'un des éléments les plus rares et convoités sur la planète. Le palladium et le platine sont aussi très recherchés, au Québec, mais aussi sur le plan international.

Malheureusement, l'industrie du transport par autobus n'échappe pas à ce fléau. De nombreux vols de catalyseurs sur des autobus ont été signalés au cours des derniers mois, et ce dans l'ensemble du Québec. Certaines régions ont été davantage ciblées que d'autres, mais personne n'est à l'abri. Lorsque les malfaiteurs réussissent à subtiliser le catalyseur d'un autobus, son remplacement peut prendre plusieurs mois. Certains transporteurs sont parfois ciblés à plusieurs reprises par un même groupe de voleurs. En plus de l'impact financier pour l'entreprise (franchise à assumer ou coût direct si en dessous de la franchise ou si le vol n'est pas couvert), la difficulté à remplacer rapidement les pièces peut aussi avoir un impact important sur vos opérations pendant que le véhicule est hors d'usage, et éventuellement sur vos coûts d'assurances. Le fléau est partout et ne vise pas seulement votre industrie.

Il est important de trouver des solutions pour prévenir ce type de réclamation pour votre entreprise.

Comment se protéger du vol des catalyseurs ?

Pour un voleur, il suffit de glisser sous le véhicule avec les bons outils et de couper le catalyseur, une opération qui peut prendre moins d'une minute.

Il y a diverses solutions dissuasives qui peuvent aider votre entreprise à se protéger, comme :

- Protection des lieux (cour clôturée et éclairée, caméras de surveillance);
- Cage en treillis métallique autour du pot catalytique en soudant les boulons;
- Une courroie de Kevlar et de fils d'acier peut également être installée;
- Plaque qui recouvre la pièce et qui empêche les voleurs d'y avoir accès.

Ces solutions sont généralement assez bien connues de votre milieu, et elles ont une efficacité relative pour mitiger le risque de vol.

Plus récemment, nous avons eu l'opportunité d'en apprendre davantage sur de nouvelles solutions technologiques qui démontrent un potentiel fort intéressant pour contrer le vol de catalyseurs. L'intelligence artificielle est mise à contribution dans certaines d'entre elles, jumelée à des mécanismes de protection physique robustes.

EgR, de concert avec la Fédération des Transporteurs par Autobus et différents joueurs de notre industrie, travaille actuellement afin d'arriver à vous proposer des solutions en matière de gestion des risques afin de mieux contrer ce fléau.

Nous sommes conscients qu'il n'y a pas de solutions à toute épreuve, cependant, nous sommes convaincus qu'en prenant des mesures qui compliquent la vie aux voleurs, ces derniers décideront probablement de cibler les endroits où c'est plus facile d'opérer. Sachez aussi que les malfaiteurs qui ont eu du succès et de la facilité à voler à un endroit pourraient être tentés de revenir sur les lieux du larcin et de vous cibler à nouveau. Malheureusement, vous aurez alors à revivre les mêmes inconvénients.

Nos unités de puissance

Zéro tracas Zéro problème 300 % efficace

La solution de recharge qui **décuple la capacité** de vos véhicules électriques

- Chacune peut accueillir de **5 à 28 véhicules**, en fonction des exigences.
- Construites **sur mesure pour vos besoins** et selon vos critères.
- **Conçues au Québec** conformément aux normes électriques et règlements municipaux en vigueur.
- **Service clé-en-main**
Livrées et installées sur votre site.
- **Propriétaire de vos unités**
Pas de location sans fin, ce qu'on installe vous appartient.

Plage de puissance adaptée à vos besoins

Financement disponible offert par Services financiers - Camions Daimler

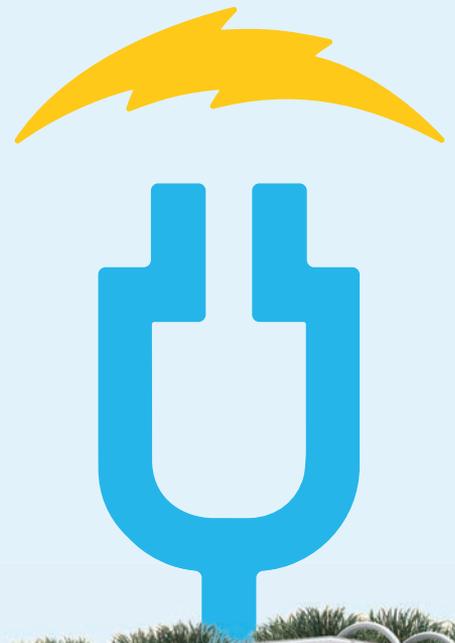
Subventionnées à 50 % grâce au FTCZE (Fonds pour le transport en commun à zéro émission)



Chez Autobus Thomas, on vous accompagne

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

Contactez-nous pour en savoir plus sur nos unités de puissance!



autobus Thomas inc.
L'évolution en transport

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

info@autobusthomas.com

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

autobusthomas.com



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

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

