

LE *TRANSPORTEUR*

Magazine de la Fédération des transporteurs par autobus



Printemps 2015 • Volume 1 • numéro 4

Autobus Lion commercialisera le eLion

Québec investit 2 millions de dollars pour encourager l'électrification du transport scolaire québécois

CHERCHEZ
L'ERREUR...

UN ACCIDENT DE
TRAVAIL, C'EST QUOI
AU JUSTE?



Un TOUT NOUVEAU véhicule!



**Le lancement officiel
dès juin prochain**
au congrès de la Fédération
des transporteurs par autobus

- Transport exécutif
- Navette
- Transport adapté
- Transport médical
- Jusqu'à 20 passagers

**Vous pouvez obtenir dès maintenant
de l'information sur ce véhicule, contactez-nous !**



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



Chef de file en solutions de transport de personnes

SOMMAIRE



- 5 **Mot du président**
- 8 **Éditorial**
Les résultats tardent à venir!
- 10 Le contrat type de transport par berline:
parfois modifié
- 13 Cherchez l'erreur...
- 14 Un accident de travail,
c'est quoi au juste?
- 17 Les lésions psychologiques
- 19 L'avenant FAQ No 34 –
Assurance des personnes
- 21 Portrait des mutuelles de prévention et
résultats de l'opération de vérification de
2014 faite par la CSST



Publicité: Girardin Blue Bird

Le Transporteur est une publication de la Fédération des transporteurs par autobus. Elle est tirée à 1350 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, 2015

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

Rédaction et publicité
Martin Bureau

Collaborateurs
Denis Gervais
Me François Rouette
Guy Godin

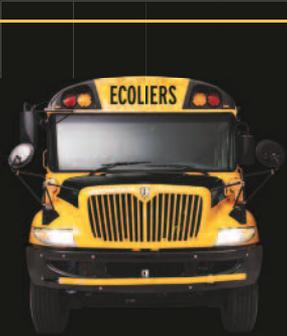
Conception graphique
Marie-Claude Bélanger

Correction de textes
Mireille Bélanger

Impression
Deschamps Impression
Tél.: 418 667-3322
Télec.: 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.-Owald-Forest
St-Roch-de-l'Achigan (Québec)
J0K 3H0



Le contexte économique est-il favorable pour nos entreprises ?

Au cours des dernières semaines, nous avons eu droit, dans un premier temps, au rapport Godbout qui, à travers plus de 70 recommandations, veut notamment stimuler les investissements des entreprises afin de favoriser la croissance économique. Dans un deuxième temps, le dépôt du deuxième budget du gouvernement Libéral où le retour à l'équilibre budgétaire est la priorité et où 28 des 71 recommandations de la Commission d'examen sur la fiscalité québécoise ont été intégrées. Tout cela se traduit comment pour nos entreprises ?



Toutes les mesures n'auront, à peu de chose près, aucun impact sur nos opérations. L'ensemble des mesures du budget 2015-2016 s'adressant aux PME touche principalement les secteurs primaires et manufacturiers. Il faudra attendre en 2016-2017 pour voir des diminutions graduelles du taux général d'imposition (de 11,9 % à 11,5 % jusqu'en 2020) pour les entreprises de services. Il en est de même pour la réduction graduelle du taux de la cotisation au Fonds des services de santé (de 2,7 % à 2,25 %).

Bref, peu de mesures pour notre industrie à court terme.

Les compressions des dépenses en éducation (0,2 % pour 2015-2016) accentuent la pression sur les commissions scolaires. Dans un de leur communiqué émis suite au dépôt du budget, la Fédération des commissions scolaires ►

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**



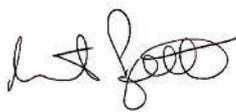
SCOLAIRE • NOLISÉ • SPÉCIALISÉ • URBAIN • INTERURBAIN

du Québec (FCSQ) se questionnait quant à la façon de maintenir l'ensemble des services aux élèves au niveau actuel avec des compressions de l'ordre de 350 millions de dollars. Est-ce que les mécanismes de réduction des dépenses qu'établiront les commissions scolaires auront des impacts sur le transport scolaire? À court terme, cette situation causera peu d'effets collatéraux. Par contre, il faudra être vigilant sur les possibles conséquences à long terme. Comme vous le savez, le renouvellement des contrats de transport scolaire est prévu pour 2017. D'ici là, continuons nos démarches afin d'être fin prêts et espérons que la situation des commissions scolaires et le contexte économique seront plus favorables... à la veille d'une probable élection provinciale.

Les actions de l'actuel gouvernement engendrent de l'inquiétude et des questionnements pour nos entreprises. C'est pour cela que nous avons invité Michelle Courchesne, ancienne députée libérale, ministre de l'Éducation et présidente du Conseil du trésor à notre prochain congrès afin qu'elle nous entretienne sur les effets des politiques mises de l'avant par le gouvernement. De plus, M. Maurice Gosselin, directeur et professeur titulaire de l'École de comptabilité de la faculté des sciences de l'administration de l'Université Laval, nous dévoilera les résultats de l'étude sur les coûts de revient des contrats de transport scolaire.

Je profite donc de cette occasion pour réitérer mon invitation à participer en grand nombre à notre 2^e congrès annuel qui se tiendra à Québec, les 26 et 27 juin prochains. Plusieurs conférenciers seront présents afin de nous transmettre leurs connaissances et nous informer sur des aspects névralgiques qui touchent la performance de nos entreprises.

Soyez-y! C'est un rendez-vous. ■



Martin Paquette
Président



Les résultats tardent à venir !

Bien qu'un nouveau gouvernement soit en place depuis près d'un an et que les représentants de notre Fédération aient rencontré les deux principaux ministres avec lesquels nous travaillons, les dossiers qui leur ont été présentés sont toujours latents.

Le dossier du transport interurbain, en crise depuis plusieurs années, est l'un de ceux-là. En janvier dernier, la Fédération des transporteurs par autobus avait proposé de mettre en place une table de concertation incluant tous les acteurs concernés par ce dossier soit les transporteurs, les organismes de transport collectif rural, le monde municipal et le ministère des Transports. Pendant ce temps, on constate que différents projets locaux et régionaux continuent de se développer sans qu'il y ait un minimum de concertation. Il est plus que temps que tous les intervenants échangent et s'allient afin de développer un système de transport collectif qui s'interconnecte en toute complémentarité pour mieux desservir les citoyens des régions. Il serait déplorable pour tout le monde de revivre une situation telle que vécue dans l'est du Québec avec les diminutions et l'abolition de services d'Orléans Express.

L'industrie du transport par autobus veut bien se mettre au diapason de la réalité actuelle des MRC, mais encore faut-il qu'elle soit consultée lors de développement de projets de transport collectif régionaux et interrégionaux. Les autorités municipales auraient tout à gagner en impliquant les transporteurs privés dès le départ.

Nous avons également interpellé le nouveau ministre de l'Éducation concernant une situation problématique pour nos transporteurs. En coupant les subventions au transport scolaire dédié aux élèves fréquentant les



collèges privés, le ministère de l'Éducation, de l'Enseignement supérieur et de la Recherche (MEESR) ampute l'enveloppe dont disposaient les commissions scolaires pour organiser l'ensemble des déplacements des élèves transportés, incluant les élèves du réseau privé. Ce manque à gagner n'est pas sans conséquence pour les transporteurs scolaires qui voient le nombre d'élèves transportés diminuer de façon importante si bien que des circuits sont écourtés voir abolis.

Certaines écoles privées se tournent donc vers les sociétés de transport public pour compenser l'offre de service des transporteurs spécialisés en transport des élèves. Il en est de même pour les commissions scolaires qui décident de se tourner vers le réseau public pour des considérations économiques. Ici encore, une perte importante pour les transporteurs scolaires qui, une fois de plus, font les frais d'une concurrence déloyale.

Nous sommes en droit de se poser la question... Est-ce que le transfert vers le réseau public est plus économique pour les contribuables lorsqu'on sait notamment que les véhicules sont subventionnés par l'État et que les augmentations de l'achalandage sont également financées par un programme du ministère des Transports ?

Aucun transporteur privé ne peut concurrencer les sociétés de transport sur cette base, et qu'advient-il de la sécurité des étudiants? Cela ne semble pas influencer les personnes qui organisent le transport des élèves.

Cette situation a été dénoncée à plusieurs reprises auprès des autorités du MTQ et du MEESR. Mais, rien ne bouge. Il ne faudrait pas attendre qu'un malheureux incident survienne avant que l'on décide d'appliquer les normes de sécurité en transport scolaire aux sociétés de transport public. ■



Luc Lafrance
Directeur général



Le contrat type de transport par berline : parfois modifié

Geneviève Frenette, conseillère juridique et aux entreprises



Comme vous le savez certainement déjà, la Fédération des commissions scolaires du Québec (FCSQ) met à la disposition des commissions scolaires et des transporteurs des contrats types notamment en ce qui concerne le transport par berline.

Ces contrats sont mis à jour annuellement afin de tenir compte de tous les changements législatifs, réglementaires et budgétaires.

Certaines commissions scolaires appliquent intégralement les contrats types tandis que d'autres y apportent certaines modifications ou y ajoutent certaines clauses.

Sans toutes les énumérer, voici quelques exemples de clauses qui ont été modifiées ou ajoutées au contrat type de transport par berline.

Clauses concernant le véhicule

Pneus d'hiver

Il est prévu au contrat type que les véhicules doivent être munis de pneus d'hiver du 1^{er} novembre au 30 mars. Sachez que la réglementation exige plutôt que les véhicules de promenade soient munis de pneus d'hiver du 15 décembre au 15 mars, mais qu'un contrat peut prévoir des obligations plus contraignantes.

Nous remarquons que certains contrats prévoient des durées différentes que celle mentionnée au contrat type. Il est donc important de vérifier ce qui est prévu à votre contrat avant d'enlever les pneus d'hiver sur vos berlines.

Âges des véhicules

Contrairement aux autobus et minibus scolaires, la réglementation ne prévoit pas d'âge maximal pour faire du transport scolaire avec une berline. Le contrat type est muet à ce sujet, mais certaines commissions scolaires ajoutent des clauses mentionnant que les berlines de 6-7 passagers ne doivent pas avoir plus de 5 ans par exemple.

Lettrage

Certains contrats prévoient que le nom du transporteur soit identifié à l'extérieur de la berline de façon visible. Sachez que votre Fédération travaille afin que la réglementation soit modifiée pour encadrer davantage le lettrage des berlines.

Clauses concernant le conducteur

Bilinguisme

Certaines commissions scolaires exigent que le transporteur assigne des conducteurs parlant couramment l'anglais et le français. Cette clause peut être contestable en vertu de la Charte des droits et libertés et la Charte de la langue française. Toutefois, elle pourrait être justifiable pour les commissions scolaires anglophones.

Dossier de conduite

Une clause est parfois prévue mentionnant que la commission scolaire peut demander au transporteur une copie du dossier de conduite de tout conducteur à son emploi.

En outre, certaines commissions scolaires obligent l'entreprise de transport à s'assurer que le conducteur n'a pas plus de 8 points d'inaptitude à son dossier de conduite pour toute la durée du contrat.

Formation

Il est fréquent de voir dans les contrats que les conducteurs doivent suivre une formation dans l'administration de premiers soins et plus particulièrement pour les interventions requises auprès d'élèves souffrant d'allergies graves et ce, aux frais du transporteur.

De plus, les commissions scolaires exigent parfois que les conducteurs participent à une formation sur les attitudes et les façons de faire appropriées pour intervenir efficacement auprès d'élèves handicapés ou en difficulté d'adaptation.

Antécédents judiciaires

Deux options sont possibles dans le contrat type de transport par berline en matière de vérification d'antécédents judiciaires de vos conducteurs. En vertu de l'option A, c'est la commission scolaire qui a cette responsabilité tandis qu'avec l'option B c'est le transporteur.

Selon l'option A, le contrat type prévoit, tout comme la Loi sur l'instruction publique, que le transporteur fait compléter à ses conducteurs une déclaration sur leurs antécédents judiciaires. La commission scolaire peut agir sur la foi de ces déclarations ou les faire vérifier par un corps de police.

Certaines commissions scolaires vont plus loin et exigent que la déclaration soit accompagnée d'une vérification par un corps de police. Certaines précisent aussi que les frais de la vérification sont à la charge du transporteur.

Personnellement, je vous recommande d'avoir l'option B dans vos contrats. Je demeure disponible si vous avez des interrogations à ce sujet.

Clause concernant la responsabilité du transporteur

Expérimentation des parcours

Certains contrats prévoient que l'entreprise de transport doit s'engager à expérimenter les parcours à vide avant la rentrée scolaire et en cours d'année en cas de nouveau parcours. Cette expérimentation se fait aux frais du transporteur et comprend une vérification du parcours et des arrêts ainsi qu'une validation de la durée et de la distance des parcours.

Lorsqu'il s'agit de parcours pour la clientèle EHDA du niveau primaire, les conducteurs devront en plus faire un arrêt au domicile de chacun des élèves afin de remettre aux parents tous les renseignements fournis par la commission scolaire. Les frais encourus pour cette opération sont à la charge de la commission scolaire et sont calculés à 40 % de la rémunération pour une journée de transport.

Accompagnateur

S'il est jugé nécessaire, la commission scolaire exige parfois que le transporteur engage un accompagnateur pour le transport d'un ou de plusieurs élèves, selon une rémunération conclue avec le transporteur.

Sécurité des élèves

Le contrat type reprend les recommandations de la Société de l'assurance automobile, c'est-à-dire de ne pas placer un enfant de moins de 12 ans à l'avant si le véhicule dispose de sacs gonflables. Si l'entreprise n'a pas le choix, elle doit envisager la désactivation du coussin gonflable.

Toutefois, certains contrats prévoient qu'il est défendu d'utiliser la banquette avant côté passager pour tout élève du primaire. D'autres vont plutôt prévoir que cela est permis, mais sur demande expresse de la commission scolaire.

Suspension du service

Il est prévu au contrat type que dans le cas d'une suspension du service non imputable au transporteur (ex. : tempête de neige, retard dans l'ouverture d'une école, grève du personnel de la commission scolaire), le transporteur n'a droit à aucune indemnité.

Certains contrats sont plus avantageux et prévoient plutôt que la commission scolaire remet au transporteur, par jour de suspension et pour chaque véhicule non utilisé, 100 % de la rémunération pour les 5 premiers jours et 60 % pour les jours subséquents.

Une personne avisée en vaut deux

En terminant, je vous rappelle que vous êtes soumis aux lois et règlements applicables en transport scolaire. Ces exemples de modifications ou d'ajouts de clauses démontrent toutefois que vous pouvez retrouver certaines particularités dans vos contrats de transport.

Il est important de bien lire vos contrats avant de les signer. Si vous avez un doute sur l'interprétation d'une clause ou voyez un potentiel de litige, je vous invite à me faire parvenir une copie de votre contrat. C'est avec plaisir que je répondrai à vos interrogations. Si vous avez des demandes de modification au contrat type de transport exclusif ou par berline, la Fédération pourra, le cas échéant, faire les représentations nécessaires. ■



GCGF
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

Autobus Lion construira des eLion pour les opérateurs Québécois !



Le Gouvernement du Québec investit 2 millions de dollars chez Autobus Lion afin de lancer la phase de pré-commercialisation du eLion, le premier autobus scolaire de type C 100% électrique en Amérique du Nord.

Le 7 novembre dernier, tous les yeux étaient rivés sur le premier autobus scolaire 100% électrique d'Autobus Lion. Depuis, le véhicule a parcouru des milliers de kilomètres sur des routes scolaires de la Commission scolaire de Laval afin de tester le véhicule dans des conditions réelles de transport scolaire.

Le succès de la phase de démonstration a incité le Gouvernement du Québec à investir des sommes supplémentaires chez Autobus Lion afin de tester le eLion à plus grande échelle.

Pourquoi une phase de Pré-commercialisation ?

Cette deuxième étape permettra la construction de eLion supplémentaires afin de peaufiner le véhicule et de permettre à plusieurs opérateurs scolaires d'essayer le véhicule. Cette phase permettra de confirmer leur intérêt ainsi que la viabilité économique d'un autobus scolaire 100% électrique.

Et le prix ?

Un autobus scolaire 100% électrique permettra des économies annuelles d'environ 15 000\$, en coûts d'énergie et en coûts d'entretien. Le retour sur investissement se fait à l'intérieur de 6 ans.

Qu'en pensent les chauffeurs ?

L'objectif lors de la conception du eLion était de reproduire le comportement routier d'un autobus au diesel.

«On s'habitue très rapidement à la conduite du eLion. Après quelques kilomètres seulement, on oublie que l'autobus a une motorisation électrique. Le silence du véhicule est extraordinaire pour le chauffeur» explique Mario Valade, un des chauffeurs qui a testé le eLion.

À quand les premières livraisons ?

Autobus Lion prévoit faire les premières livraisons dès l'automne 2015 et vous invite à communiquer avec nos représentants pour obtenir plus d'informations.

Nouveau département de Pièces chez Lion !



Francis Côté
Directeur département des pièces
francis.cote@lionbuses.com
(514) 220-5752



Cherchez l'erreur...

M^e François Rouette, Cain Lamarre Casgrain Wells

Lorsqu'au Québec on fait allusion aux mesures mises de l'avant pour encadrer la propriété et l'exploitation de véhicules lourds dans le but d'accroître la sécurité des usagers du réseau routier et de préserver les infrastructures routières, on se réfère systématiquement à la « *Loi concernant les propriétaires, exploitants et conducteurs de véhicules lourds* » et à la « *Politique d'évaluation des propriétaires et exploitants de véhicules lourds* » adoptée en vertu de cette loi.



Mais une autre loi et un règlement pris sous l'empire de cette loi méritent qu'on s'y attarde lorsqu'on aborde ce sujet. Il s'agit de la « *Loi concernant les transports routiers effectués par des entreprises extra-provinciales* » (aussi connue sous son titre abrégé de « *Loi sur les transports routiers* ») et du « *Règlement sur les certificats d'aptitude à la sécurité des transporteurs routiers* ».

Les articles 91 et 92 de la « *Loi constitutionnelle de 1867* » prévoient les pouvoirs respectifs du Parlement fédéral et des législatures provinciales. En vertu de l'article 92 (10), les législatures provinciales ont le pouvoir exclusif d'adopter des lois au regard des « travaux et entreprises d'une nature locale ». Cependant, le même article 92 (10) comporte un sous-paragraphe en vertu duquel ce pouvoir de la législature provinciale ne peut être exercé à l'égard des « entreprises reliant la province à une autre ou à d'autres provinces ou s'étendant au-delà des limites de la province ». C'est donc le parlement du Canada qui a compétence pour adopter des lois visant les entreprises extra-provinciales, compétence qu'il a exercée en adoptant la « *Loi sur les transports routiers* » mentionnée précédemment.

Le « *Règlement sur les certificats d'aptitude à la sécurité des transporteurs routiers* » est le règlement charnière de la « *Loi sur les transports routiers* », celui par lequel se concrétisent les objectifs de cette loi, celui qui donne vie aux principes, règles et mécanismes voués à l'évaluation du rendement en matière de sécurité des entreprises extra-provinciales de transport routier.

Ce règlement incorpore par référence la norme 14 du « *Code canadien de sécurité pour les transporteurs routiers* »¹ laquelle prévoit, à l'article 2 de la Partie C, que ce sont « les condamnations contre le transporteur et ses conducteurs attribuables à une contravention aux lois et règlements sur la sécurité routière et aux dispositions du Code criminel concernant l'exploitation des véhicules » qui doivent être consignées au profil du transport routier.

Pourquoi alors que ce ne sont pas uniquement les condamnations à une contravention aux lois et règlements sur la sécurité routière et aux dispositions du Code criminel concernant l'exploitation des véhicules qui sont consignées dans la zone de comportement « sécurité des opérations » du dossier PEVL d'une entreprise extra-provinciale de transport routier ?

Bonne question... si je peux me permettre de le dire moi-même ! ■

¹ Résultant du « Protocole d'entente concernant un accord fédéral-provincial-territorial sur l'adoption d'un code canadien de sécurité pour les transporteurs routiers » du 26 mars 1987.



Un accident de travail, c'est quoi au juste ?

Guy Godin, conseiller en prévention - Via Prévention

Dans l'article précédent, je définissais la prévention comme étant l'ensemble des moyens mis en place dans les organisations afin d'éviter qu'un événement ne cause une perte (un accident de travail) et/ou pour en limiter les conséquences. Mais au fait, et la question est à propos, qu'est-ce qu'un accident de travail ?

Lorsqu'il m'arrive de poser cette question lors d'une formation sur les enquêtes et analyses des accidents, invariablement, on me donne la réponse suivante : « 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 professionnelle ». On aura évidemment reconnu la définition du législateur québécois dans la Loi sur les Accidents du Travail et les Maladies professionnelles (LATMP).

Cette définition n'est ni la seule ni nécessairement la meilleure. Du point de vue de la prévention, elle comporte certains éléments superflus qui peuvent induire en erreur et, il lui manque un certain nombre d'éléments qui sous-estiment la réalité. Toute définition étant conçue dans un but précis, celle de la LATMP a été formulée à des fins de réparations et d'indemnisation des victimes de lésions professionnelles. Elle sert bien les fins pour lesquelles elle a été proposée. Mais, en même temps, ces fins sont aux antipodes de la prévention, ce qui sème une certaine confusion.

En effet, limiter la définition d'un accident de travail aux seuls accidents qui causent des lésions professionnelles n'aide en rien les efforts de prévention que nous devons déployer pour justement éviter ces accidents ! De plus, les incidents et les accidents qui ne causent que des dommages matériels sont également des événements indésirables sur lesquels il faut porter une certaine attention si l'on veut connaître du succès en matière de prévention.

Ainsi donc, la question reste entière : qu'est-ce qu'un accident de travail ?

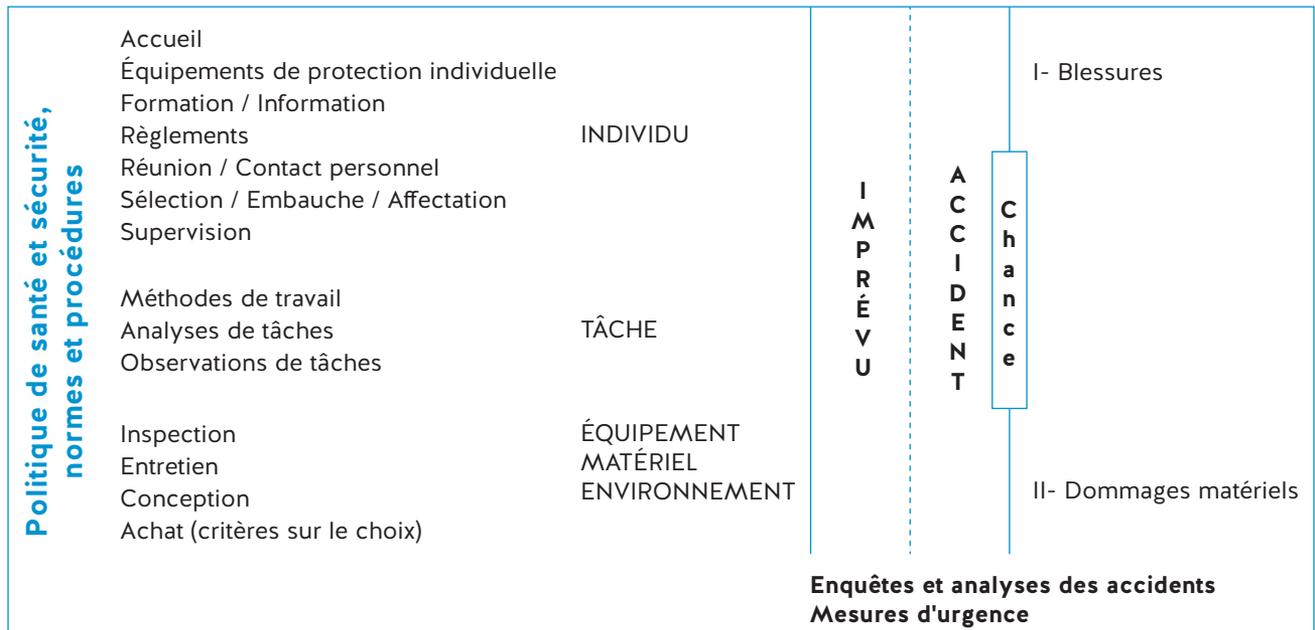
Pour bien définir ce qu'est un accident de travail, il faut regarder ce que comprend une situation de travail. Ainsi, dans toute situation de travail, de quelque nature qu'il soit, il y a un **INDIVIDU** (conducteur, répartiteur, secrétaire, gérant, mécanicien...) qui exécute une **TÂCHE** (conduire un véhicule, réparer les freins, déneiger la cour, faire l'inventaire...) avec de l'**ÉQUIPEMENT** (autobus, chariot, freins, siège, marteau...) pour manipuler, transformer, utiliser du **MATÉRIEL** (carburant, gaz de soudage, air, bagages...) dans un **ENVIRONNEMENT** (poste de conduite, garage, fosse, entrepôt, cour, route, bureau...). Et l'**ORGANISATION** (directeur, gérant, superviseur, chef d'équipe...), quant à elle, elle doit **PRÉVOIR** (par des activités de prévention des accidents de travail et des maladies professionnelles définies à l'intérieur des politiques, des normes et des procédures) l'interaction de chacune de ces cinq composantes, dans un même **MOMENT** donné (jour, soir, nuit, fin de semaine...) pour atteindre l'objectif qui, dans ce cas-ci, est le travail.

Mais si tout est prévu dans l'interaction de ces cinq composantes, comment alors se produisent les accidents de travail ? C'est qu'il survient, à l'occasion des situations qui n'ont pas été prévues par l'organisation ou que cette dernière a laissé aller, soit par oubli, insouciance ou par tolérance ou simplement par complaisance ou encore par des soucis d'opération. Ces situations sont des **IMPRÉVUS**, ou des défaillances qui surviennent dans l'interaction des cinq composantes du travail.

Prenons le cas d'un autobus qui manque de frein et qui frappe une porte de garage. Ce n'est pas ce qui était prévu; l'autobus aurait dû s'arrêter en appuyant sur la pédale de frein. Un mécanicien saisit une pièce coupante avec ses mains et se déchire l'index. Encore une fois, ce n'était pas prévu, il aurait dû utiliser un outil approprié ou porter des gants adéquats.

Un imprévu, c'est quelque chose qui vient perturber ce que l'organisation avait prévu dans l'accomplissement du travail. Quand survient un imprévu, il peut en résulter un accident. Et quand survient un accident, il y a deux conséquences possibles : des blessures corporelles ou des dommages matériels.

Voilà donc notre définition d'un accident de travail : **UN ACCIDENT DE TRAVAIL, C'EST UN ÉVÉNEMENT IMPRÉVU QUI PEUT CAUSER DES BLESSURES CORPORELLES OU DES DOMMAGES MATÉRIELS.**



Maintenant que l'on a une définition, est-ce que l'on peut prévoir tous les accidents de travail ? Ma réponse est **OUI**, on peut prévoir tous les accidents de travail. Ce qui fait le caractère imprévu d'un accident de travail, c'est que l'on ne sait pas à quel **MOMENT** il va survenir ni **QUI** sera l'accidenté ! Tout le reste est prévisible ! Un trou dans le plancher, de la glace dans la cour, des freins mal entretenus, une échelle en mauvais état, une fosse de visite non protégée, de longues périodes de conduite sont tous des éléments de nos situations de travail sur lesquelles nous pouvons intervenir avant qu'ils ne causent un accident.

passer-proche, ou encore ouf ! Les accidents avec dommages matériels et les incidents sont des signes précurseurs; si on ne s'en préoccupe pas, quelqu'un finira par en subir les conséquences, forçant ainsi l'action.

Je vous invite donc à vous préoccuper autant des incidents que des accidents dans une perspective préventive. Vous constaterez qu'on peut apprendre des premiers pour éviter les seconds.

Ce sera le sujet de mon prochain article. ■

Les conséquences suite à un accident sont souvent indésirables; qu'on pense aux blessures subies par l'accidenté ou aux dommages matériels quelques fois considérables. Bien sûr, il faut accorder une attention particulière aux accidents qui causent des blessures, à cause de la souffrance des victimes et des coûts astronomiques reliés à l'indemnisation. Mais le fait de concentrer toute l'attention uniquement sur les accidents avec blessures constitue une double omission. En effet, pour être efficace en prévention, on doit également porter attention aux événements qui causent des dommages matériels ainsi qu'à ceux qui n'ont rien causé mais qui auraient pu avoir des conséquences graves, souvent appelé ici incident, ou

ENSEMBLE pour vous soutenir



FORMATION — QUALIFICATION — FINANCEMENT

CAMO-ROUTE
www.camo-route.com

CFTC
www.cftc.qc.ca

CFTR
www.formationcftc.ca

EGR

EGRassurance.ca

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

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.

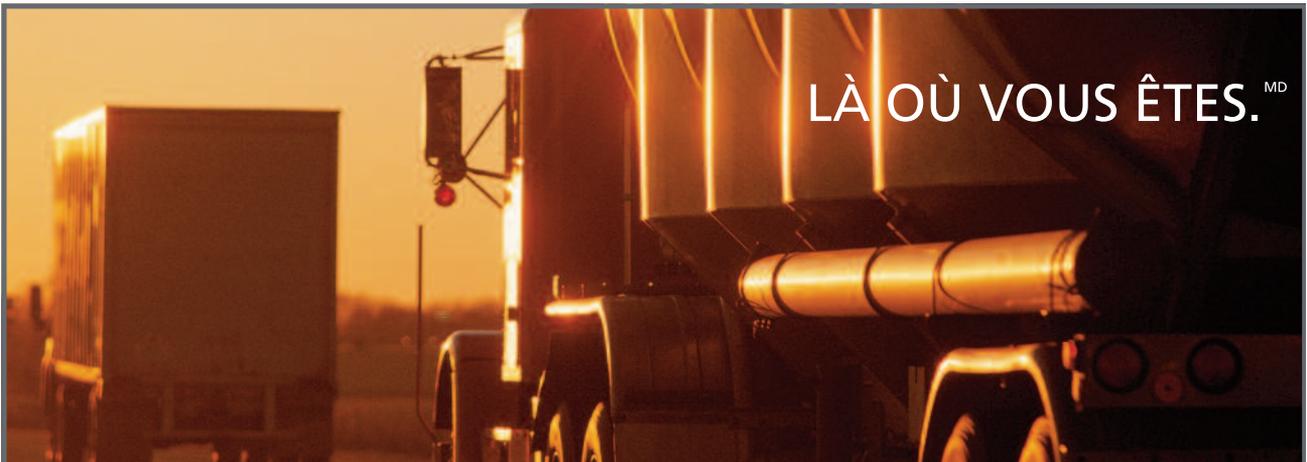
CE PROGRAMME S'ADRESSE AUX ENTREPRISES DE TRANSPORT SCOLAIRE, NOLISÉ, SPÉCIALISÉ, URBAIN, INTERURBAIN OU TOURISTIQUE.

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!

**GUY BERGERON
& ASSOCIÉS**

MAINTENANT **EGR INC.**
2954, boul. Laurier, bureau 440, Québec (Québec) G1V 4T2
T: 418.658.8771 F: 418.622.8850 1.888.879.7777
Voir aussi prattemorrisette.ca



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



Les lésions psychologiques

Mylène Bouchard, gestionnaire des réclamations



Habituellement, une absence pour des problèmes d'ordre psychologique sera prise en charge, soit par l'assurance emploi (maladie) ou par les régimes d'assurances collectives. Cependant, il arrive qu'un travailleur consulte un médecin pour des difficultés psychologiques en lien avec un événement survenu à son travail, à son poste ou encore à une lésion physique reconnue comme étant une lésion professionnelle.

La Loi sur les accidents du travail et les maladies professionnelles (LATMP) ne fait aucune distinction entre les lésions dites psychiques ou physiques. La différence se situe au niveau de l'application de la présomption lors du traitement du dossier. Effectivement, la LATMP prévoit à l'article 28 une présomption favorable au travailleur victime d'une blessure survenue sur les lieux du travail alors qu'il exerce ses fonctions. D'ailleurs, les diagnostics qu'on retrouve le plus souvent dans les dossiers de lésions psychologiques sont le trouble d'adaptation, la dépression majeure, l'état de stress aigu, l'état de stress post-traumatique et le harcèlement au travail. Ces diagnostics ne sont toutefois pas reconnus comme des blessures par la Commission des lésions professionnelles (CLP).

La présomption ne trouve pas application et la réclamation sera analysée sous l'angle de l'article 2 de la LATMP soit, un événement imprévu et soudain survenu par le fait ou à l'occasion du travail. En fait, l'événement rapporté doit être significatif, c'est-à-dire qu'il doit présenter un caractère particulier dans la mesure où il déborde du cadre habituel, normal ou prévisible du travail et être suffisamment traumatisant sur le plan psychologique pour être la cause d'une lésion psychique.

Le travailleur devra également démontrer qu'il y a une relation causale entre l'événement et le diagnostic établi par son médecin. À noter que l'analyse de la réclamation repose sur l'étude objective de fait et non sur la perception subjective du travailleur

D'ailleurs, trois catégories de situations peuvent être évoquées comme étant responsables de la lésion psychique soit :

- 1- une lésion liée à un stress aigu (vol, prise d'otage, etc.);
- 2- une lésion psychique liée à un stress chronique vécu au travail (harcèlement, surcharge de travail, etc.);
- 3- une lésion psychique qui apparaît à la suite d'une lésion physique, par exemple une difficulté d'adaptation à la situation ou à la douleur chronique.¹

Pour ce qui est du stress aigu, le travailleur doit être une victime directe ou avoir été témoin. En ce qui concerne le stress chronique au travail, « *les situations doivent sortir du rayon des relations de travail et déborder du cadre normal et prévisible du travail en tenant compte du contexte, du milieu et des circonstances. Les situations liées au droit de gérance de l'employeur (évaluations, mesures disciplinaires, rétrogradation) sont généralement refusées. Il en est ainsi des conflits interpersonnels, à moins que le travailleur n'ait été victime de comportements dangereux ou agressifs.* »²

En conclusion, les réclamations de nature psychologique doivent nous amener à être attentifs. D'ailleurs, un bon moyen est d'inclure ce volet dans les programmes de prévention. Comme pour toutes les autres lésions, il est également important de maintenir le lien d'emploi afin de limiter les impacts négatifs d'un arrêt de travail prolongé, dont la chronicisation de l'état du travailleur. ■

¹ Nicole Carrière, psychiatre. *La CSST et les lésions psychologiques comment y voir clair*. Le Médecin du Québec, volume 42, numéro7, juillet 2007.

² Nicole Carrière, psychiatre. *La CSST et les lésions psychologiques comment y voir clair*. Le Médecin du Québec, volume 42, numéro7, juillet 2007.

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





Capsule Assurance



L'avenant FAQ No 34 – Assurance des personnes

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

Il est bien connu que les blessures corporelles découlant d'un accident automobile sont couvertes par la Société de l'assurance automobile du Québec. Il est également possible de souscrire sous votre police d'assurance automobile, l'avenant FAQ No 34 - Assurance des personnes. Cet avenant est conçu spécifiquement pour couvrir les dommages corporels des personnes assurées, et ce, en plus de l'indemnité accordée par la SAAQ.

L'indemnité accordée par l'avenant FAQ No 34 est attribuée à l'assuré sans égard à sa responsabilité dans l'accident. Seules les personnes qui respectent le contrat d'assurance et cet avenant peuvent bénéficier des avantages de cet avenant.

Les garanties offertes par cet avenant accordent une indemnité pour les conséquences de dommages corporels causés directement du fait d'un véhicule automobile et indépendamment de toute autre cause. La garantie s'applique, que la personne assurée soit conducteur, passager ou piéton de l'accident. Pour l'avenant FAQ No 34, le territoire de garantie est le même que la police d'assurance automobile, soit Canada et États-Unis.

Ces garanties se répartissent comme suit :

Division 1)

- A - Indemnités en cas de **décès**;
- B – Indemnités en cas de **mutilation**;
- C – Remboursement de **frais médicaux**.

Les personnes assurées par cet avenant, sous cette Division, sont : l'assuré désigné, son conjoint et les enfants à charge de l'un ou de l'autre.

Division 2) Indemnités en cas d'incapacité totale.

La personne assurée par cet avenant, sous cette Division, est l'assuré désigné seulement.

En cas de sinistre, l'Assuré ou le bénéficiaire doit en donner avis par écrit à l'Assureur dans les trente (30) jours. Dans les quatre-vingt-dix (90) jours du sinistre, il doit transmettre à l'Assureur tous les renseignements auxquels ce dernier peut raisonnablement s'attendre sur les circonstances et sur l'étendue du sinistre.

Pour que la garantie indemnité de **décès** entre en jeu, le décès doit survenir dans les 12 mois suivant l'accident.

La garantie **mutilation** s'applique sans égard à tout régime d'assurance privé ou gouvernemental et prévoit le paiement de l'indemnité fixée en pourcentage du capital assuré, en cas de perte de membre tel que défini ou de la vue dans les douze mois de l'accident l'ayant occasionnée. Pour un même accident, les indemnités cumulées à la présente subdivision ne peuvent jamais dépasser 100 % du capital assuré.

La garantie **frais médicaux** prévoit le remboursement des frais raisonnablement engagés dans les deux ans de l'accident les ayant occasionnés pour des soins médicaux, chirurgicaux ou dentaires, pour ceux d'infirmiers ou infirmières autorisés, ou d'hôpitaux, ainsi que pour les services d'ambulance.

La présente est un résumé proposé à titre d'information seulement. Veuillez vous référer aux conditions spécifiées au contrat ou consultez votre conseiller. ■

MORENCY
SOCIÉTÉ D'AVOCATS

QUÉBEC
MONTREAL
LÉVIS
LONGUEUIL
ST-JEAN-SUR-RICHELIEU
LAVAL



PARCE
QUE NOTRE
TRAVAIL EST
MENÉ DE MAIN
DE MAITRE

**ÇA FAIT TOUTE LA
DIFFÉRENCE !**

Nos clients bénéficient de services
spécialisés pour tous les aspects de
leurs affaires et de leurs litiges.

Une approche multidisciplinaire nous
permet de répondre aux besoins de
notre clientèle de transporteurs.

POUR EN SAVOIR PLUS,
COMMUNIQUEZ AVEC M^e SERGE BOUCHARD
sbouchard@morencyavocats.com
418 651-9900
514 845-3533



MORENCYAVOCATS.COM

Pour que vos véhicules
reprennent la route rapidement.

maxi
maxipeinture.com

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

(450) 443-1137
info@maxipeinture.com

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



Portrait des mutuelles de prévention et résultats de l'opération de vérification de 2014 faite par la CSST

Yves Brassard, conseiller en relations de travail



Chaque année, la CSST tient une rencontre d'information auprès des gestionnaires de mutuelles de prévention, afin de faire le bilan de l'année précédente. Cette réunion annuelle s'est tenue à Québec le 24 mars 2015, à laquelle nous avons participé.

Nous vous présentons un résumé de l'ensemble des mutuelles en date du 11 mars 2015, ainsi que des résultats de l'opération de vérification faite par la CSST en 2014, au sujet de la conformité des employeurs qui font partie d'une mutuelle.

À noter que ce bilan concerne l'ensemble des mutuelles. Nous ferons donc abstraction du bilan de notre mutuelle de prévention, soit la Mutuelle de prévention de l'ATEQ, qui sera présenté aux membres lors de l'assemblée générale qui se tiendra à Sherbrooke le 24 avril 2015.

Les mutuelles en chiffres

108 mutuelles sont dûment enregistrées à la CSST en 2015. Elles visent 29 226 employeurs et 41 085 établissements. Il s'agit d'une légère baisse par rapport à 2014, qui en comptait 110 et visait 29 563 employeurs. Au cours des cinq dernières années, le nombre maximal de mutuelles a été atteint en 2011, soit 129. La taille des mutuelles a très peu varié au cours des cinq dernières années.

En 2015, la majorité d'entre elles regroupe de 20 à 99 employeurs, soit 37 pour 34 % et de 100 à 499 employeurs, soit 35 pour 32 %. Ces deux strates représentent 66 % de l'ensemble des mutuelles, mais seulement 36 % du total des employeurs qui y sont membres. Il faut noter que 11 mutuelles comportent de 500 à 999 employeurs et que 7 mutuelles incluent 1000 employeurs et plus. Ces strates représentent respectivement 29 % et 34 % des employeurs.

Les mutuelles comptaient 29 563 membres en 2014, comparativement à 29 511 en 2013.

Les résultats de l'opération de vérification 2014

Au cours de l'année 2014, la CSST a procédé à 600 visites aléatoires d'entreprises faisant partie d'une mutuelle. Cette vérification a amené la CSST à maintenir 506 employeurs dans leur mutuelle et à en exclure 46. 292 employeurs ont demandé à la CSST de réintégrer leur mutuelle, suite à une exclusion.

En 2014, 337 employeurs ont été exclus de leur mutuelle et ce, pour diverses raisons. Nous pouvons constater qu'au cours des cinq dernières années, il y a eu une diminution constante du nombre d'employeurs exclus. De 706 en 2010, les exclusions ont diminué à 506 en 2011, à 432 en 2012 et à 410 en 2013.

Le bilan annuel des mutuelles de prévention en 2014

La période de référence pour le prochain bilan que fera la CSST s'étendra du 1^{er} janvier au 31 décembre 2015. Chacune des mutuelles devra transmettre son bilan annuel à la CSST avant le 1^{er} mars 2016. Toutes les mutuelles ont respecté le délai fixé au 1^{er} mars 2015 pour le bilan de l'année 2014. Dans ce bilan, une mutuelle doit démontrer qu'elle favorise concrètement la prévention des lésions professionnelles, la réadaptation et le retour en emploi des travailleurs accidentés. De plus, elle doit faire état des moyens mis en œuvre pour atteindre les objectifs inscrits à l'exposé sommaire et des résultats obtenus. ►

Quelques statistiques tirées des bilans des mutuelles en 2014 méritent d'être soulignées :

- Le nombre de personnes ressources en prévention et en indemnisation/réadaptation a diminué sensiblement par rapport à l'année 2013. En 2014, il est passé de 291 à 266 (prévention soit -8.6 %) et de 292 à 261 (indemnisation/réadaptation soit -10.6 %). Par contre, le nombre d'employeurs assujettis à un programme de prévention a augmenté de façon importante. Il comptait 3252 membres de mutuelles en 2014 comparativement à 2551 en 2013 (soit + 27.5 %).
- Le nombre d'entreprises ayant bénéficié d'une mise à jour de leur programme de prévention est aussi passé de 22 592 en 2013, à 25 601 en 2014 (soit + 13.3 %).
- La CSST a effectué 45 607 interventions en milieu de travail en 2014, soit 1 449 de plus qu'en 2013. Elle a visité 24 688 membres de mutuelles contre 24 325 en 2013. Pour leur part, le nombre d'enquêtes ou d'analyses d'événements effectuées a été de 13 850 en 2014, alors qu'il était de 14 446 en 2013.
- Au sujet de l'assignation temporaire, 11 615 ont été effectuées en 2014 par les employeurs, ce qui ressemble beaucoup au bilan de l'année 2013 dans laquelle les employeurs ont procédé à 11 706 assignations.
- Nous avons assisté à une diminution importante de la formation reçue par les employeurs en 2014. 4 441 d'entre eux ont reçu de la formation, contre 5 469 en 2013, soit une baisse de 23 % à ce chapitre.
- Quant au nombre de publications ou de communiqués envoyés aux membres, ils ont augmenté de 26.7 %, passant de 1 036 en 2013 à 1 313 en 2014.

Répartition des employeurs en mutuelle en 2015 selon le secteur d'activités

| | |
|--|-----------|
| 1. Bâtiments et travaux publics | 26 % (1) |
| 2. Commerce | 24 % (16) |
| 3. Autres services commerciaux et personnels | 16 % (21) |
| 4. Services médicaux et sociaux | 8 % (30) |
| 5. Transport et entreposage | 5 % (15) |
| 6. Agriculture | 4 % (26) |
| 7. Fabrication de produits en métal | 3 % (5) |
| 8. Industrie du bois | 2 % (6) |
| 9. Administration publique | 2 % (6) |
| 10. Forêt et scieries | 1 % (3) |
| 11. Industrie des aliments et boissons | 1 % (12) |
| 12. Autres secteurs | 8 % |

Le plan d'action de la CSST en 2015

- Inspection chez 600 employeurs en mutuelle sélectionnés aléatoirement dans l'ensemble du Québec - *note: le même nombre qu'en 2014;*
- Transmission de 3000 formulaires de vérification à des employeurs sélectionnés aléatoirement - *note: + 1 000 par rapport à 2014;*

- Analyse des dossiers des employeurs qui contreviennent au principe de la « tolérance zéro »;
- Contrôle des employeurs en recouvrement afin de s'assurer de la conformité concernant les sommes dues à la CSST;
- Analyse des dossiers SST des employeurs sous surveillance pour 2015;
- Analyses des demandes des employeurs qui désirent réintégrer les mutuelles en 2016;

Les décisions de tolérance zéro

Ces décisions sont rendues à la suite de l'intervention d'un inspecteur de la CSST. Ceux-ci ont effectué 1358 interventions dans les entreprises en 2014. Ils rendent des décisions lorsque les deux conditions suivantes sont réunies, à savoir :

1. S'il y a un danger qui peut entraîner des conséquences graves, notamment les cibles de tolérance zéro;
2. Si un travailleur est exposé à ce danger ou il est probable qu'il le sera.

La décision d'un inspecteur, conformément à l'article 186 de la CSST, est insérée dans la section « Décision » du rapport d'intervention. Elle contient des précisions sur les opérations visées par la décision, la description des conditions dangereuses et les mesures à prendre pour éliminer le danger.

Les travaux ne peuvent reprendre avant qu'un inspecteur de la CSST ne l'ait autorisé (art. 189, LSST), suite à l'application par l'employeur de mesures visant à éliminer le danger. Ces mesures sont permanentes ou temporaires. L'inspecteur peut aussi émettre lors de son intervention un constat de dérogation verbalement. La dérogation est transmise par la suite à l'employeur dans son rapport. Un délai de correction est accordé à l'employeur pendant lequel il doit procéder à la correction demandée par l'inspecteur. Ce délai peut être plus ou moins long, selon la nature du danger à éliminer, la possibilité qu'un accident se produise ou qu'une maladie professionnelle se développe, ainsi que leurs conséquences, la complexité du correctif à apporter (faisabilité, coût, etc.), des mesures temporaires mises en place et des commentaires des parties. Le délai initial peut être prolongé s'il y a des circonstances exceptionnelles qui démontrent que l'employeur ne peut procéder à la correction dans le délai requis.

Si les conséquences des dangers sont graves, l'inspecteur peut décider l'arrêt des travaux, la fermeture des lieux et le scellé. La tolérance zéro est appliquée dans le domaine de la construction, dans les chutes de hauteur, les lignes électriques, les effondrements (échafaudages, tranchées/excavation), la silice et l'amiante. Elle est aussi appliquée dans les établissements concernant l'accès aux pièces en mouvement (sécurité des machines). ■

Références: Mutuelles de prévention, rencontre annuelle d'information, Québec, le 24 mars 2015



**LA SÉCURITÉ,
C'EST UN ENJEU
QUI NOUS
TRANSPORTE.**

Chez Intact Assurance,
nous sommes fiers de nous associer à une
Fédération de transporteurs par autobus qui
fait la promotion de la sécurité des passagers.
Car, selon nous, l'assurance s'intéresse
d'abord aux personnes.

intact.ca

AUTO • HABITATION • ENTREPRISES



intact
ASSURANCE

Repartez du bon pied.

Blue Bird
VISION
2016



GIRARDIN



www.girardinbluebird.com