



TRANSPORT

Printemps

20
24

10

LA FÉDÉRATION SOULIGNE

ANS DÉJÀ!

20 Véhicules électriques et main-d'œuvre:
quelles sont les offres de formation ?

25 Congrès annuel de la FTA
26 et 27 juin 2024

Le légendaire C2 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 8 ans** incluant les batteries.
- Une **autonomie de base allant jusqu'à 225 km** après recharge de 2 à 3 heures sur la borne.



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

LE SALON DU
VÉHICULE ÉLECTRIQUE
DE MONTRÉAL



Nous y étions!

Et notre Jouley 100 % électrique a
suscité l'engouement de plusieurs visiteurs.



**Vous nous avez manqué
lors de cet événement?
Aucun souci!
Communiquez avec nous,
ce sera un plaisir de discuter
de vos besoins.**



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

STÉPHANE LEFEBVRE



Cette année, la Fédération des transporteurs par autobus (FTA) célèbre son dixième anniversaire. Durant cette décennie, l'organisation a relevé plusieurs défis dans les différents secteurs d'activité qu'elle représente.

À chaque fois, l'équipe de la FTA et ses membres ont su faire preuve de résilience, adoptant des stratégies efficaces pour surmonter ces difficultés. La FTA a multiplié les interventions afin de défendre de la meilleure façon possible et avec détermination ses membres. Depuis dix ans, elle remplit cette mission en portant un message fort, cohérent et représentatif de l'ensemble de l'industrie, une industrie qui évolue et qui se transforme.

La crédibilité construite au fil des années n'est pas le fruit du travail de quelques personnes, mais le résultat tangible de la solidarité et de l'implication de tous les membres transporteurs.

Vous êtes nombreux à participer à nos événements et activités. Dans le contexte actuel où les défis se multiplient, nous avons plus que jamais besoin de vous et de votre engagement. Cela concerne non seulement nos activités, mais

aussi nos actions sur le terrain, dans chaque localité et celles que nous devons parfois effectuer auprès de nos élus des différents paliers gouvernementaux pour faire valoir nos réalités qui sont parfois méconnues.

L'industrie change, et ses acteurs aussi. Il faut donc se serrer les coudes. Notre force réside dans la vitalité de nos membres et dans notre détermination.

Ensemble, faisons des prochains mois, de la prochaine année, une période de consensus pour renforcer le rôle et la mission de la Fédération. Plus forte sera la solidarité dont nous ferons preuve, meilleurs seront les résultats que nous obtiendrons.

J'espère vous retrouver lors du cocktail d'anniversaire du 27 juin, pendant le congrès, pour lever un verre en l'honneur de ces 10 belles années !



MARTIN PAQUETTE



LOUISE GIROUX



STÉPHANE LEFEBVRE





LUC LAFRANCE
Président-directeur général



Cela fait déjà 10 ans que les deux associations représentant l'industrie du transport par autobus - l'Association des propriétaires d'autobus du Québec (APAQ) et l'Association des transporteurs d'écoliers du Québec (ATEQ) - ont décidé d'unir leurs forces en créant la Fédération des transporteurs par autobus (FTA).

Depuis, la FTA s'est efforcée d'honorer sa promesse: **Mobiliser, Concerner, Orienter**. Ces valeurs sont toujours d'actualité et restent au cœur de l'engagement de la FTA. Cette fusion d'associations a permis de présenter un front unifié et cohérent face aux partenaires gouvernementaux et aux centres de services scolaires pour orienter les débats et développer le transport collectif.

Au fil des ans, sans vouloir dresser une liste exhaustive, on peut se rappeler quelques événements marquants de l'histoire de la FTA, tels que:

- ▶ les différents renouvellements de contrats de transport scolaire;

- ▶ la période pandémique qui a paralysé le transport nolisé-touristique pendant de nombreux mois;
- ▶ ou encore la diminution de l'achalandage dans le transport interurbain durant cette même période.

Aujourd'hui, dans un contexte marqué par des défis majeurs tels que l'électrification, la pénurie de main-d'œuvre, les coûts d'exploitation et la reprise post pandémique, il est important que l'industrie du transport par autobus parle d'une seule voix. Le monde évolue et la mise en place de nouvelles pratiques ou l'apparition de nouvelles technologies exigent une adaptation rapide, et la FTA est déterminée à vous accompagner dans cette transition et à défendre vos intérêts.

Votre Fédération s'engage
à vos côtés pour relever
les prochains défis et
bâtir un avenir durable
pour toute l'industrie!

Votre réalité au cœur de notre développement
depuis plus de **30 ans**

**Solution conçue pour améliorer
la sécurité, l'efficacité et la
gestion du transport scolaire**

astus.com

astus





SECTEUR NOLISÉ-TOURISTIQUE ET INTERURBAIN

Février – Rencontres associatives annuelles de l'Alliance de l'industrie touristique du Québec

Les directeurs des ATR et ATS se sont réunis aux rencontres associatives annuelles. Les promoteurs touristiques et leurs ATS ont soulevé des enjeux de disponibilité des transports pour les touristes, souhaitant une augmentation de l'offre en transport interurbain.

À la demande de Croisières du Saint-Laurent et de l'ARF-Québec, une rencontre a été organisée pour discuter des difficultés de transport pour les croisiéristes dans les neuf ports du Québec pendant la haute saison.

Novembre 2023 – mars 2024 – Rencontres avec la Ville de Québec

Ces deux rencontres visaient à suivre les défis du projet de l'été 2023 sur l'apaisement de la circulation dans le Vieux-Québec. La Ville souhaite améliorer la continuité du projet en 2024 en facilitant la circulation et en favorisant le partage des voies.

Février – mars 2024 – Rencontres avec la Ville de Montréal et Tourisme Montréal

Les autocaristes ont de plus en plus de mal à circuler au centre-ville de Montréal à cause des travaux et projets d'infrastructures affectant les débarcadères, stationnements et accès aux hôtels. Tourisme Montréal et la Ville de Montréal doivent trouver des solutions pour diffuser des informations à jour sur les travaux et suppressions de stationnements afin de faciliter la circulation. Les discussions se poursuivent.

25 mars – 5 avril 2024 – Rendez-vous politique de la Chambre de commerce et d'industrie du Grand Lévis (CCIGL)

Lors des rendez-vous politiques de la CCIGL, la Fédération a participé au dîner-rencontre de mars où le ministre de l'Éducation, Bernard Rainville, a discuté des projets du Grand Lévis. En avril, la Fédération a pu questionner Pierre Fitzgibbon, ministre de l'Économie, sur le Plan pour une économie verte 2030, évoquant les enjeux liés à l'électrification pour les membres de la FTA.

Mai 2024 – Assises du tourisme 2024

Les Assises du tourisme 2024, sous le thème «Se distinguer pour faire rayonner le Québec», se sont tenues au Centre des congrès de Québec. Près de 600 personnes ont échangé, assisté à des conférences, participé à des ateliers et visité les kiosques. L'événement a également présenté des mesures pour soutenir le développement de l'industrie touristique.

9 avril et 13 mai 2024 – G6 (Transporteurs interurbains)

Échanges avec les transporteurs interurbains et les principaux cabinets d'avocats, les représentants sur les problématiques vécues auprès de la Commission des transports du Québec (CTQ). La FTA recueille ces enjeux pour établir les démarches à entreprendre auprès de la CTQ et du cabinet de la ministre des Transports.

Avril à juin 2024 – Politique de mobilité durable

La Fédération a été invitée à participer aux différentes tables concernant la mobilité durable organisées par le ministère des Transports et de la Mobilité durable.



SECTEUR SCOLAIRE

27 novembre 2023, 17 janvier, 13 mars et 15 mai 2024 – Réunions du comité de concertation

Le comité s'est réuni, abordant plusieurs sujets:

- L'équité contractuelle entre les régions, avec l'ajout de 4 000 \$;
- L'étude sur l'équité contractuelle;
- Les avancements dans le chantier de l'électrification;
- Les problèmes causés par les grèves dans le transport scolaire;
- Les incidents liés aux bris de service;
- L'avancement de l'entente d'équilibre 30911;
- La mesure 30400 (aide à l'électrification).

À la suite de ce comité, une table de travail a été établie pour traiter des défis opérationnels liés à l'électrification.

3 octobre 2023 – Comité consultatif de Transport Canada sur la sécurité des autobus scolaires

Ce comité réunit des acteurs gouvernementaux et de l'industrie du transport scolaire au Canada. Les discussions portent sur la sécurité des autobus scolaires, incluant les ceintures de sécurité (projet pilote), les bras d'arrêt prolongés et les caméras périphériques.

21 mars 2024 – Comité sur la sécurité du transport des élèves

Comité organisé par le ministère des Transports et de la Mobilité durable. Lors de cette rencontre, les sujets suivants ont été abordés:

- La sécurité des élèves à besoins particuliers et l'utilisation des bancs Besi;
- La violence dans les autobus;
- La position du ministère des Transports et de la Mobilité durable concernant la classification des véhicules de type «Promaster».

21 mars 2024 – Comité Garantie d'exécution

Le comité s'est réuni afin de discuter de la procédure d'application de la Garantie d'exécution rédigée par la Direction des affaires juridiques et donner leurs commentaires. Il a également été question de pistes de solution afin de faire face à la pénurie de main-d'œuvre créant des bris de service et entraînant l'envoi de mises en demeure à la FTA et à certains transporteurs scolaires.

2024 – Rencontres avec les cabinets du ministre de l'Éducation, de la ministre des Transports et de la Mobilité durable, du ministre de l'Environnement, du ministre de l'Économie, de l'Innovation et de l'Énergie et le Conseil du trésor

Les représentants de la Fédération ont eu plusieurs rencontres au cours des derniers mois avec ces différents cabinets. Les principaux sujets abordés sont:

- Le transport scolaire;
- Le Programme d'électrification des autobus scolaires;
- Les enjeux liés à l'électrification;
- Le Programme d'aide à l'acquisition et l'exploitation d'autobus scolaires électriques.

DIVERS

Avril 2024 à juin 2024 – Transport adapté

La Fédération participe à la table de consultation sur le transport adapté organisé par le ministère des Transports et de la Mobilité durable. Les principaux sujets abordés sont:

- La gouvernance et la desserte;
- L'offre de service en région;
- La main-d'œuvre;
- La formation.

2 novembre 2023 et 9 mai 2024 – Comité consultatif Contrôle routier Québec

Rencontres entre les intervenants de la SAAQ, Contrôle routier Québec et les associations dans le domaine du transport lourd afin d'échanger sur les divers enjeux vécus par l'industrie.



18 février 2024 – Brunch-bénéfice pour la Fondation des transporteurs par autobus

C'est le 18 février dernier, à l'Aquarium de Québec, qu'avait lieu le brunch-bénéfice au profit de la Fondation des transporteurs par autobus. Cette activité a dépassé toutes les attentes en parvenant à amasser une somme remarquable de 36 100\$. Ces fonds, fruit de la générosité des participants présents ce jour-là et de dons, seront intégralement dédiés au financement de divers projets éducatifs au sein des centres de services scolaires. Ce succès n'aurait pas été possible sans nos nombreux donateurs et partenaires. Leur soutien indéfectible témoigne de l'importance qu'ils accordent à l'éducation et au bien-être des jeunes générations. Merci à eux !



Luc Lafrance de la Fédération des transporteurs par autobus, Julie Lahaye d'Autobus B. Dion, Caroline Vallée d'Autobus Vausco et Martin Désilets d'Autobus Désilets.

19 et 20 avril 2024 – Conseil provincial et Assemblée générale annuelle de la FTA

Lors du conseil provincial du printemps, administrateurs, représentants régionaux et membres transporteurs de la FTA se sont réunis pour discuter des défis et des opportunités du transport de personnes. De nombreux sujets ont été abordés lors de ces sessions: la Garantie d'exécution des contrats de transport scolaire (autobus et minibus), l'étude de RCGT sur les impacts de l'électrification, les enjeux en lien avec l'électrification, le suivi des dossiers gouvernementaux par secteur, etc. Les membres du conseil d'administration se sont également réunis pour leur assemblée générale

annuelle: discussion des enjeux sectoriels et réflexion autour des défis actuels et futurs rencontrés par l'industrie.

20 septembre 2023, 10 novembre 2023 et 19 avril 2024 – Forum Jeunesse

Fondé en 2017, le Forum Jeunesse a été créé afin de permettre à la nouvelle génération de transporteurs et aux futurs gestionnaires d'exprimer leur point de vue sur les différents enjeux de l'industrie. Le Forum a également pour but de former de futurs administrateurs pour siéger au conseil d'administration de la FTA.

Le Forum se réunit en présentiel environ deux fois par année, soit lors des conseils provinciaux. Des rencontres virtuelles sont également organisées de façon sporadique afin de discuter de sujets d'actualité ayant un impact sur l'industrie. La FTA a la chance de compter deux de ses administrateurs dans ce comité.

À titre d'exemple, la dernière rencontre du Forum s'est tenue le 19 avril dernier dans le cadre du conseil provincial. Les membres composant ce comité ont pu échanger sur les enjeux actuels qui les préoccupent dans l'exploitation de leurs entreprises respectives, le tout, afin d'enrichir une réflexion commune et rester alertes aux pistes de solutions envisageables.

Lors de cette rencontre, un suivi a été effectué concernant l'évolution des enjeux en matière d'électrification du transport scolaire, de la violence et de la discipline à bord des véhicules scolaires ainsi que de l'apparition de nouveaux types de véhicules.

Bon à savoir! Tu as envie d'échanger toi aussi avec les membres du forum jeunesse sur différents sujets de notre industrie? Contacte-nous par courriel au: juridique@federationautobus.com

”



LION ÉLECTRIQUE

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



LIONÉnergie

Solutions de recharge et consultation énergétique.



LIONBeat

Solutions de télémétrie et de gestion de l'énergie pour VÉ.



LIONSubventions

Monitoring, rédaction et maximisation des subventions clés en main.



LIONCapital Solutions

Solutions de financement sur mesure et monétisation des crédits carbone.



LIONAcadémie

Programmes de formation pour les mécaniciens, les chauffeurs et le personnel de la flotte.



LIONAssistance

Soutien technique et pièces.

Procurez-vous vos autobus scolaires
100 % électriques Lion dès maintenant!

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



M^e CHRISTINE DESLAURIERS
Directrice des affaires juridiques et secrétaire corporative

Liberté d'association pour les cadres au Québec – **la Cour suprême tranche la question !**

Dans l'arrêt *Société des casinos du Québec inc. c. Association des cadres de la Société des casinos du Québec*¹, la Cour suprême du Canada juge constitutionnelle l'exclusion d'une association de cadres de premier niveau du régime du *Code du travail* («Code»)² et par conséquent confirme qu'ils n'ont pas le droit de se syndiquer. Cette décision était très attendue dans le domaine syndical, car une décision contraire aurait pu considérablement ouvrir le droit à la syndicalisation.

LES FAITS

L'Association des cadres de la Société des casinos du Québec («l'Association») avait déposé une requête devant le Tribunal administratif du travail («TAT») afin d'être accréditée à titre de représentante des cadres de premier niveau dans le secteur des jeux au Casino de Montréal pour que ces derniers puissent ainsi bénéficier des protections prévues au *Code*.

Pour bien comprendre la structure interne de la Société des casinos du Québec inc., filiale de la Société des loteries du Québec, qui est une société d'État, il faut savoir qu'il existe cinq niveaux de gestion. Les cadres de premier niveau sont les superviseurs des opérations. Ils sont responsables de veiller à la bonne marche des activités des jeux et du service à la clientèle. Ils supervisent les croupiers qui sont des employés syndiqués.

Dans sa requête, l'Association conteste l'application de l'article 1 l)1 du *Code*³, qui définit de façon large le mot «salarié» comme étant «une personne qui travaille pour un employeur moyennant rémunération», mais qui exclut expressément une personne qui est employée «à titre de gérant, surintendant, contremaître ou représentant de l'employeur dans ses relations avec ses salariés».

Ainsi, la constitutionnalité de cette disposition du *Code* a été contestée sur la base de l'article 2 d) de la *Charte canadienne des droits et libertés*⁴ et de l'article 3 de la *Charte québécoise des droits et libertés de la personne*⁵ par l'Association.

LE DROIT

Charte des droits et libertés de la personne

3. Toute personne est titulaire des libertés fondamentales telles la liberté de conscience, la liberté de religion, la liberté d'opinion, la liberté d'expression, la liberté de réunion pacifique et la liberté d'association.

Charte canadienne des droits et libertés

2. Chacun a les libertés fondamentales suivantes:
 - (a) liberté de conscience et de religion;
 - (b) liberté de pensée, de croyance, d'opinion et d'expression, y compris la liberté de la presse et des autres moyens de communication;

1 2024 SCC 13.

2 *Code du travail*, chapitre C-27.

3 *Ibid.*, art. 1.

4 *Charte canadienne des droits et libertés*, partie I de la Loi constitutionnelle de 1982 (annexe B de la Loi de 1982 sur le Canada, 1982, c. 11 (R.-U.)), art 2 d).

5 *Charte des droits et libertés de la personne*, RLRQ, c. C-12, art. 3.

- (c) liberté de réunion pacifique;
- (d) liberté d'association.

Code du travail

1. Dans le présent code, à moins que le contexte ne s'y oppose, les termes suivants signifient:
 - l) «salarié»: une personne qui travaille pour un employeur moyennant rémunération, cependant ce mot ne comprend pas:
 - 1° une personne qui, au jugement du Tribunal, est employée à titre de gérant, surintendant, contremaître ou représentant de l'employeur dans ses relations avec ses salariés;
3. Tout salarié a droit d'appartenir à une association de salariés de son choix et de participer à la formation de cette association, à ses activités et à son administration.

(Nos soulignements)

DÉCISIONS ANTÉRIEURES

Le TAT avait ainsi conclu en première instance que l'exclusion des cadres de la définition de «salarié» viole de manière injustifiée la liberté d'association des superviseurs des opérations.⁶ La Cour supérieure du Québec est, quant à elle, venue casser cette décision.⁷ Le jugement de la Cour supérieure du Québec a ensuite été porté en appel devant la Cour d'appel du Québec, qui a accueilli l'appel et rétabli la décision du TAT, sous réserve toutefois d'une suspension de douze mois des effets de la décision du TAT concernant l'invalidité de l'exclusion prévue à l'art. 11)1 du Code.⁸

LA DÉCISION

La Cour suprême est, quant à elle, venue infirmer le jugement de la Cour d'appel du Québec et a tranché que les cadres ne pourront pas se syndiquer au Québec.

Dans sa décision d'une centaine de pages, la Cour suprême⁹ mentionne qu'il existe un seul cadre d'analyse pour évaluer si une loi ou une action gouvernementale viole la liberté d'association garantie par les Chartes.

Il s'agit du cadre à deux volets que la Cour a établi dans l'arrêt *Dunmore*¹⁰ et qui consiste à se demander:

1. Si les activités en cause relèvent du champ d'application de la garantie de liberté d'association;
- et
2. Si l'action gouvernementale entrave par son objet ou son effet les activités protégées.

Le juge Jamal, pour la majorité, répond par l'affirmative au premier volet. Cependant, dans l'analyse du deuxième volet, le juge Jamal arrive à la conclusion que l'exclusion législative n'a pas pour objet d'entraver les droits associatifs des cadres. Par ailleurs, le juge mentionne que l'Association n'a pas réussi à démontrer que l'exclusion législative a pour effet d'entraver substantiellement le droit de ses membres à une négociation collective véritable.

La Cour soulève également que:

«lorsque la législature a exclu les cadres de la définition de «salarié» dans le Code, elle avait pour objectifs d'opérer une distinction entre les cadres et les salariés dans les organisations hiérarchiques, d'éviter de placer les cadres en situation de conflit d'intérêts entre leur rôle en tant que salariés dans les négociations collectives et leur rôle de représentants de l'employeur dans le cadre de leurs responsabilités professionnelles, et de faire en sorte que les employeurs aient confiance que les cadres représenteraient leurs intérêts, et ce, tout en protégeant les intérêts communs distincts des salariés.»¹¹

(Nos soulignements)

En outre, la Cour rappelle, comme dans l'arrêt *Dunmore*¹², que le droit de participer à un processus de négociation collective ne garantit ni «l'atteinte de résultats quant au fond» ni «le droit de revendiquer un modèle particulier de relations du travail».

Cette décision rendue le 19 avril dernier est finale et sans appel.

⁶ 2016 QCTAT 6870.

⁷ 2018 QCCS 4781.

⁸ 2022 QCCA 180.

⁹ 2024 SCC 13.

¹⁰ 2001 SCC 94.

¹¹ *Ibid.* para. 51.

¹² 2001 SCC 94, para. 91.

CE QU'IL FAUT RETENIR



- 1 La Cour suprême reconnaît le principe fondamental que le régime de relations de travail prévu par le Code repose en soi sur la **distinction** même entre la notion de salarié et celle de cadre.
- 2 La Cour rappelle que le droit de participer à un processus de négociation collective ne garantit ni l'atteinte de résultats quant au fond ni le droit de revendiquer un modèle particulier de relations du travail.
- 3 Par conséquent, les cadres ne pourront pas se syndiquer au Québec.
- 4 Cette décision aura fort à parier un impact majeur sur les employeurs syndiqués au Québec.



Nouvelle Génération G5e

- ✓ Jusqu'à 180 km journalier
- ✓ Télémétrie intégrée
- ✓ Transmission New Gen
- ✓ Subvention 150 000 \$
- ✓ Support du manufacturier
- ✓ Plan de financement avantageux
- ✓ Prix révisé



MICRO BIRD
par **GIRARDIN**

www.girardinbluebird.com



Dans le cadre du présent article, nous ferons une révision de certains impacts découlant des modifications apportées à la *Politique d'évaluation du comportement des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds* entrée en vigueur en février 2023. Nous traiterons aussi des impacts d'un jugement de la Cour d'appel du Québec rendu en décembre 2023 en matière d'infraction d'excès de vitesse.

LA POLITIQUE D'ÉVALUATION DU COMPORTEMENT DES PROPRIÉTAIRES ET DES EXPLOITANTS DE VÉHICULES LOURDS

Comme tout le monde le sait, la *Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds* a notamment comme objectif d'accroître la sécurité des usagers sur les chemins ouverts à la circulation publique et de préserver l'intégrité de ce réseau.

Pour permettre l'atteinte de cet objectif, cette Loi prévoit qu'un certain nombre d'acteurs, notamment la Commission des transports du Québec, la Société de l'assurance automobile du Québec et Contrôle routier Québec auront un rôle à jouer.

La Société de l'assurance automobile du Québec doit constituer un dossier sur chaque propriétaire, chaque exploitant et chaque conducteur de véhicules lourds afin de pouvoir identifier, parmi ceux-ci, ceux dont le comportement est exemplaire de même que ceux dont le comportement pourrait présenter un risque.

À cette fin, la Société de l'assurance automobile du Québec doit adopter une politique d'évaluation du comportement des propriétaires, des exploitants et des conducteurs de véhicules lourds, laquelle doit avoir fait l'objet d'une consultation avec l'industrie.

Ainsi a vu le jour la *Politique d'évaluation du comportement des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds* de même que la *Politique d'évaluation du comportement des conducteurs de véhicules lourds*.

La *Politique d'évaluation du comportement des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds* a été adoptée, dans sa version initiale, en 1999.

Elle a, depuis, été révisée à quelques occasions. Ainsi, la plus récente version est entrée en vigueur en 2023 et constitue la huitième version du document. Cette nouvelle version a notamment pour objectif de mieux identifier les propriétaires et les exploitants de véhicules lourds dont le comportement pourrait s'avérer problématique.

Il est toutefois important de constater que, malgré les changements importants apportés dans la dernière version de la *Politique d'évaluation du comportement des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds*, le rôle de la Commission des transports du Québec dans le processus mis en place par la *Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds* n'a pas changé.

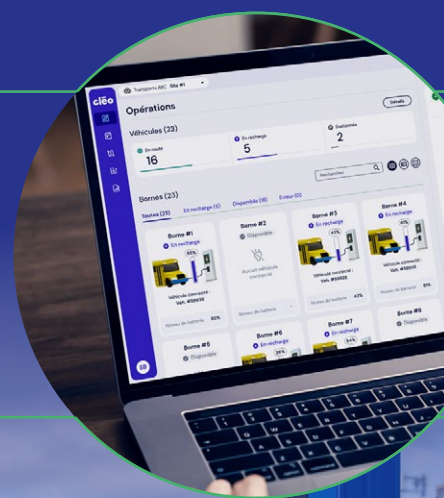
Au moment d'écrire ces lignes, il est possible de faire les constats suivants en lien avec ces changements:

- ▶ Il est difficile de comprendre ce qui a amené la Commission des transports du Québec à continuer ou à fermer les dossiers transférés avant les changements de février 2023;
- ▶ L'élimination du transfert d'un dossier à la suite de la survenance de deux (2) événements critiques du même type semble permettre d'atteindre l'objectif

Comment réussir votre processus d'électrification?

- 1 Magasiner vos véhicules électriques
- 2 Confier leur recharge à l'équipe Cléo

Faites confiance à notre service clés en main pour assurer la recharge de vos véhicules et à notre plateforme intelligente pour réduire vos coûts.



Parlez-nous
de votre projet

1 855 918-1726
www.cleo.eco

cléo
par Hydro-Québec

que la SAAQ avait de mieux identifier les propriétaires ou les exploitants présentant réellement un risque;

- Bien que les modifications dussent entraîner un nombre de transfert de dossiers équivalent, il est difficile de confirmer cette assertion considérant que la SAAQ semble toujours engluée dans les enjeux informatiques qui sont les siens depuis la transition numérique du début de l'année 2023;
- La SAAQ n'est pas capable de traiter les fusions depuis les modifications de février 2023 de sorte que le dossier PEVL de l'entité issue de la fusion est inexact. Il en est souvent de même au niveau de l'immatriculation;
- Il est encore trop tôt pour établir des tendances afin de savoir si les changements apportés à la *Politique d'évaluation du comportement des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds* amèneront la Commission des transports du Québec à évaluer différemment les propriétaires et les exploitants de véhicules lourds;
- Il est encore trop tôt pour déterminer si l'ajout des infractions à des règlements municipaux aura un impact sur le nombre de dossiers transférés auprès de la Commission des transports du Québec;
- Il en est de même de la modification aux divers seuils applicables.

Bref, il est trop tôt, notamment considérant les enjeux informatiques de la SAAQ qui sont toujours présents, pour déterminer, même quinze (15) mois plus tard, les réels effets des modifications apportées à la *Politique d'évaluation du comportement des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds* entrée en vigueur en février 2023.

LES INFRACTIONS D'EXCÈS DE VITESSE : UN CHANGEMENT FONDAMENTAL

Au cours du mois de décembre 2023, la Cour d'appel du Québec a rendu un jugement important qui a modifié le droit applicable en matière de moyens de défense accessibles à l'encontre d'un excès de vitesse¹.

Cain Lamarre est bien au fait de ce jugement ayant débattu de cette question jusqu'au plus haut tribunal de la province.

Le régime juridique antérieur à la décision

Depuis plus de 60 ans, l'excès de vitesse est considéré par les tribunaux partout au Canada comme étant une infraction de « responsabilité absolue ».

Cela signifie que, sauf quelques rares cas d'exceptions, une personne pouvait être reconnue coupable d'excès de vitesse dès qu'une vitesse supérieure à la limite était constatée, et ce, même si elle n'avait commis aucune faute.

¹ Dans l'arrêt *Directeur des poursuites criminelles et pénales c. Dafinei*, 2023 QCCA 1596.

FORMATION CONTINUE EN MÉCANIQUE D'AUTOBUS ÉLECTRIQUES

Formation subventionnée

Remboursement salarial de 85%
du taux horaire des employés

30h de formation en mécanique électrique

24h de mise à niveau en électricité si échec au prétest

Certaines conditions s'appliquent

387\$ + tx
par personne
(pour une cohorte
de 4 personnes)

Amorcez le virage de l'électrification

Formez vos mécaniciens et mécaniciennes de véhicules lourds routiers sur l'entretien et la réparation de vos autobus électriques



Information et inscription
Carole Lafon – Carolel@camo-route.com - 514-593-5811 poste 230
www.camo-route.com/fr/formations

Un projet de :
CAMO ROUTE
CENTRE SECTORIEL DES MANUVRES ROUTIÈRES
DE L'INDUSTRIE DU TRANSPORT ROUTIER

En collaboration avec :
CFTR
CENTRE DE FORMATION
DU TRANSPORT ROUTIER
DE SAINT-JÉRÔME

Centre de formation professionnelle
Lac-Abitibi
Centre de formation continue de Lac-Abitibi

Avec la contribution financière de :
**Commission des partenaires
du marché du travail
Québec**

Ainsi, la qualification de « responsabilité absolue » empêchait donc les conducteurs d'invoquer plusieurs moyens de défense.

Afin d'amener la Cour d'appel du Québec à changer le régime juridique applicable jusqu'alors, notre collègue Jean-Sébastien Tremblay-Mimeault a présenté une analyse historique de la jurisprudence, laquelle mettait en lumière le fait que depuis 60 ans, les divers tribunaux s'étant penchés sur la question avaient, de façon étonnante, omis de bien considérer correctement l'arrêt phare en la matière à savoir l'arrêt *Reine c. Sault Ste-Marie (Ville)* rendu par la Cour suprême du Canada en 1978.

Le régime juridique depuis la décision

S'appuyant sur les enseignements de la Cour suprême du Canada, la Cour d'appel du Québec reconnaît que l'excès de vitesse ne sera plus qualifié d'infraction de « responsabilité absolue », mais bien d'infraction de « responsabilité stricte ».

Les conducteurs accusés d'excès de vitesse disposent dorénavant de plusieurs moyens de défense.

Ainsi, les défenses de diligence raisonnable et d'erreurs de faits raisonnables peuvent maintenant être soulevées pour tenter de prouver l'innocence.

De plus, bien que cette décision serve aujourd'hui de cadre juridique applicable au Québec, il est fort probable que les effets s'étendent sur un horizon pancanadien.

CONCLUSION

Si les effets des changements apportés en février 2023 à la *Politique d'évaluation du comportement des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds* sont difficiles à percevoir, les effets de la modification de la qualification des infractions de vitesse sont bien réels. Ce changement pourrait, selon les circonstances vous permettre de bonifier votre dossier PEVL.

N'hésitez donc pas à communiquer avec vos procureurs pour en discuter.



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 Leeds Transit

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



AUTOBUS IC ÉLECTRIQUE NOUVELLE GÉNÉRATION

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 l'option deux ou trois batteries selon vos besoins.



AUTOBUS IC COMMERCIAL NOUVELLE GÉNÉRATION

UNE VISION CLAIRE

IC Bus est fière de proposer le premier système de caméra de l'industrie conçu spécifiquement pour les autobus. Combiné aux rétroviseurs latéraux, ce système avancé permet au chauffeur d'avoir une vue complète autour de l'autobus pour une reconnaissance totale de la situation afin de pouvoir se concentrer sur la conduite et assurer la sécurité des occupants.



DIAMOND COACH VIP 2800

SANS ROUILLE ET PAS DE REPEINTURE

Les autobus Diamond restent exempts de rouille grâce à leur construction entièrement composite (matériau Gelcoat). Il vous suffit de nettoyer l'extérieur à la main, d'appliquer une couche de cire et de profiter d'une finition presque neuve.

**POUR PLUS D'INFORMATION,
CONTACTEZ-NOUS :**

1 866 411-9114 ou 450 588-5453

LEEDS TRANSIT

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

leedstransit.com



Autobus Leeds Transit

**SABINA SAMPERI**

Conseillère en prévention – ergonome, Via Prévention

Gérer le risque de violence en transport scolaire

Parmi les risques présents dans le transport scolaire, la violence demande une attention particulière. La violence au travail fait partie des risques psychosociaux au même titre que le harcèlement et l'exposition à un événement potentiellement traumatique. Prévenir le risque d'exposition à la violence est à la fois une obligation légale et morale. Prévenir la violence c'est prendre soin de la santé psychologique des membres du personnel tout en augmentant leur bien-être et leur engagement envers l'entreprise.

Est-ce que l'employeur a l'obligation de gérer la violence au travail ?

Oui. La Loi modernisant le régime de santé et sécurité du travail (LMRSST), sanctionnée le 6 octobre 2021, comprend une obligation d'éliminer les dangers pour l'intégrité psychique des travailleurs et des travailleuses. Tous les employeurs au Québec doivent prendre des mesures pour protéger le personnel exposé à une situation de violence sur les lieux de travail.

Quelles sont les conséquences de l'exposition à la violence ?

L'exposition à des événements de violence peut affecter la qualité de vie. Ils sont la cause de stress et d'anxiété pouvant mener à la dépression, à l'épuisement professionnel et à l'isolement. S'ils perdurent pendant une longue période, ils peuvent contribuer aux problèmes de santé physique comme les troubles du sommeil, les troubles psychiques, les maladies cardiovasculaires et les troubles musculosquelettiques.

Dans une organisation où les risques de violence sont présents, on peut noter une augmentation de l'absentéisme et du roulement de personnel, des difficultés pour recruter et une augmentation des accidents du travail. Une atmosphère de travail néfaste peut entraîner des conflits, une démotivation, une dégradation de la productivité et une augmentation des incivilités. Avec de tels dysfonctionnements, les risques psychosociaux peuvent coûter cher à l'entreprise.

Quelles sont les sources de violence au travail à surveiller ?

La violence peut être interne ou externe. Au sein de l'entreprise, elle peut se manifester entre les membres du personnel, peu importe le niveau hiérarchique dans l'organisation. La violence externe à l'entreprise peut se manifester par toute personne présente dans le milieu de travail sans lien d'emploi comme un ou une élève, un parent, un usager ou une usagère de la route, un conjoint ou une conjointe.

Quels types de violence doit-on gérer ?

La violence peut s'exprimer sous plusieurs formes qui peuvent être regroupées en catégories comme suit :

- ▶ Violence verbale : crier, insulter, menacer, exprimer des propos à connotation sexuelle, langage grossier;
- ▶ Violence non verbale : geste, regard menaçant ou sexuel, cracher, attitude de mépris, incivilité, menacer avec des objets;



- ▶ Violence physique: cracher, agripper, frapper, agresser sexuellement, attaquer avec un objet;
- ▶ Violence contre un objet: lancer des objets, mettre en désordre, claquer une porte, frapper ou briser des objets, vandaliser un autobus, voler.

Implanter un programme de prévention de la violence

L'implantation d'un programme de prévention est le principal outil prévu par la *Loi sur la santé et la sécurité du travail*. Le programme de prévention doit être élaboré par l'employeur, avec la participation du comité de santé et sécurité du travail (CSS), des travailleuses et des travailleurs. Cette mesure préventive est un moyen efficace parce qu'elle permet de structurer et d'organiser la démarche de prévention. Pour élaborer le programme, il est préférable de diviser la tâche en étapes, comme l'identification et la priorisation, la correction et le contrôle des risques.

Élaborer le programme de prévention une étape à la fois

En suivant les étapes proposées, la démarche de prévention est plus facile à gérer. Les étapes se succèdent les unes après les autres, mais il est possible de revenir à la première étape pour ajouter ou modifier l'information qui s'y trouve.

1. Identifier

Prendre le temps de bien documenter la situation de travail permet de tracer un portrait plus précis des risques. Il est nécessaire d'élaborer des politiques en prévention et gestion de la violence en comité paritaire et d'encourager une communication ouverte et transparente au sein de l'organisation. Les registres d'incidents permettent de classifier les comportements violents et de trouver des moyens de prévention pour chaque catégorie. Enfin, un programme d'aide aux employés doit être mis sur pied.

Pour ne rien oublier:

- ▶ Élaborer une politique en prévention et gestion de la violence;
- ▶ Consulter les registres d'accidents, d'incidents et de premier secours;
- ▶ Classifier les événements violents subis par le personnel (verbal, physique, psychologique, sexuel, autre);
- ▶ Offrir un programme d'aide et de soutien aux victimes de violence;
- ▶ Répertorier le personnel qui est exposé à la violence (les chauffeurs, le personnel de soutien, les mécaniciens et mécaniciennes);

- Lister au cours de quelle tâche a eu lieu l'événement de violence (conduite, à l'arrêt, service client, etc.), à quel endroit (trajet, école, entreprise) et à quel moment (matin, midi, en fin de journée).

Lorsque les risques de violence ont été identifiés et classés, ils doivent être priorisés. Les plus importants doivent être traités en premier. Le programme de prévention est un plan de travail dans lequel sont inscrites les actions à réaliser pour corriger et contrôler les risques. Il permet d'agir d'une façon ordonnée sans rien oublier.

2. Corriger

Cette étape est celle de la recherche de solutions et de l'implantation des moyens de prévention, afin d'éliminer et de corriger les situations présentant des risques de violence. Voici des exemples de mesures préventives à mettre en place :

- Faire connaître la politique en prévention et gestion de la violence à tout le personnel;
- Définir un vocabulaire sur la violence pour se doter d'un langage commun afin de faciliter les déclarations des événements accidentels;
- Sensibiliser les travailleurs, les travailleuses et les gestionnaires aux risques de la violence;
- Former tout le personnel, plusieurs thématiques peuvent être envisagées ainsi que des capsules de rafraîchissement;

- Collaborer avec les écoles pour accroître les interventions de sensibilisation auprès des usagers, des usagères et des parents;
- Envisager l'installation d'équipement comme des cabines anti-agression ou des barrières physiques dans les véhicules;
- Considérer l'utilisation de caméras de surveillance ou d'autres technologies de dissuasion.

3. Contrôler

Cette étape survient à la suite d'un événement violent et doit être soigneusement préparée pour permettre de soutenir la victime, d'analyser le risque pour le documenter et de valider les moyens de prévention mis en place.

Soutenir la personne ayant subi un acte de violence, la diriger vers le programme d'aide aux employés, implanter des mesures de réintégration au travail.

Analyser le risque pour le contrôler et l'empêcher d'être à la source d'un nouvel accident. Faire une analyse de la situation de travail, identifier les facteurs de risque, évaluer les mesures de protection existantes et mettre en place les correctifs requis.

À la suite de l'analyse, les mesures préventives peuvent être améliorées par le renforcement ou la modification des pratiques.

Complice dans la réalisation de vos parcours.
Nos solutions sont **simples, fiables et sécuritaires**

**Parce que vous transportez
ce qu'il y a de plus précieux!**

astus.com

astus





M^e TATIANA M. CHAVES B.
Avocate, Fédération des transporteurs par autobus

Véhicules électriques et main-d'œuvre : quelles sont les offres de formation ?

Dans le milieu scolaire, l'obligation d'acquérir des véhicules lourds électriques neufs s'est installée en 2021¹. Plusieurs nouveaux enjeux en lien avec l'exploitation quotidienne de ceux-ci ont alors inévitablement fait leur apparition, dont celui de l'entretien. En effet, les entreprises de transport de personnes comptent parmi leur personnel des mécaniciens spécialisés en véhicules lourds. Cependant, il est bien probable que peu d'entreprises bénéficient, à l'interne, de l'expertise en mécanique électrique !

Considérant ce besoin d'adaptation, une réflexion s'est entamée sur la disponibilité de formation en la matière, et ce, par plusieurs acteurs de l'industrie. La présente capsule informative exposera ainsi certaines offres qui nous paraissent avantageuses pour les transporteurs de personnes, notamment en raison des subventions qui y sont liées.

Contexte

D'une part, au printemps 2023, le gouvernement du Québec a annoncé un investissement de 7 091 644 \$ dans la formation de la main-d'œuvre dans le domaine de l'entretien des véhicules lourds électriques et hybrides². Cette annonce a été effectuée par le ministère de l'Emploi et, comme mentionné par celui-ci « *cet investissement s'inscrit dans les mesures du Plan de mise en œuvre*

2021-2026, lié au Plan pour une économie verte 2030, en vue de soutenir l'adéquation entre les compétences de la main-d'œuvre et les besoins liés à la transition climatique ».

Cette offre de formation a été développée, entre autres, par le *Conseil provincial des comités paritaires de l'industrie des services automobiles* (ci-après « CPCPA ») et est ouverte aux inscriptions depuis déjà plusieurs mois sur le site Internet du *Programme Compétences VÉ*³.

À titre de référence, le CPCPA est un organisme à but non lucratif qui vise à développer l'excellence et la reconnaissance de la main-d'œuvre dans l'industrie des services automobiles au Québec. Son principal mandat consiste à développer et à assurer l'uniformisation des outils de qualification et de formation⁴.

D'autre part, *Camo-Route* (ci-après « CR ») a mis sur pied une Formation continue en mécanique d'autobus électriques qui est également ouverte aux inscriptions depuis déjà plusieurs mois, notamment, grâce à la contribution financière de la *Commission des partenaires du marché du travail*⁵. Le but étant d'outiller et de mettre à jour les compétences de la main-d'œuvre tout en la mobilisant et en l'impliquant dans cette transition verte.

1 Décret 1060-2021.

2 [Formation de la main-d'œuvre - Plus de 7 millions de dollars pour soutenir l'électrification des transports Gouvernement du Québec \(quebec.ca\)](#). Le soutien financier est accordé dans le cadre de l'appel de projets Économie verte et transformation numérique, lié au programme Ambition-Compétences de la Commission des partenaires du marché du travail. Ce programme, qui vise le développement des compétences de la main-d'œuvre en emploi, est financé par l'intermédiaire du Fonds de développement et de reconnaissance des compétences de la main-d'œuvre.

3 [Véhicule lourd | Compétences VÉ \(competencesve.ca\)](#)

4 [CPCPA - Accueil](#)

5 [Formation Continue en Mécanique d'Autobus Électriques - Camo-Route](#)

À titre de rappel, CR est le comité sectoriel de main-d'œuvre de l'industrie du transport routier au Québec. Cet organisme paritaire applique une approche de concertation entre les partenaires sectoriels, régionaux, de l'emploi, du transport et de l'éducation⁶.

⁶ Camo-Route soutient la main-d'œuvre du transport routier - Camo-Route

Offres de formation subventionnées

Sommairement, voici des informations importantes liées à ces offres qui permettront au lecteur d'obtenir rapidement un portrait plus précis des modalités qui leur sont propres⁷. Le choix de la formation est évidemment guidé par les besoins de l'employeur et de l'employé.

⁷ Le tout a été mis sur pied sur la base d'informations publiquement disponibles en date de la rédaction des présentes.

PROGRAMME COMPÉTENCES VÉ	
Quoi?	Vise à offrir un cheminement de formation et une certification en entretien et en réparation des véhicules électriques et hybrides. Au total, au Québec, ce sont 240 mécaniciens et réparateurs de véhicules lourds électriques et hybrides ainsi qu'une vingtaine de maîtres-formateurs qui seront formés en vue d'acquérir des compétences d'avenir qui leur permettront de jouer un rôle dans la transition du Québec vers une économie verte.
Qui?	Vise les travailleurs de l'industrie partout au Québec. La formation est donc offerte autant pour les entreprises en transport routier de marchandises, de personnes, des concessionnaires, des manufacturiers, des garages, etc.
Comment?	Création d'un compte en ligne par l'employé et autoévaluation requise afin de mesurer les compétences de base de celui-ci. Un niveau de classement sera alors octroyé par le système. L'inscription devra toutefois se faire par l'employeur en considérant le <i>Calendrier de formation</i> disponible en ligne. Les formations seront données de jour et l'employeur devra libérer son employé sur son temps de travail. Pour ce qui est des places disponibles, le principe du « <i>premier arrivé, premier servi</i> » est appliqué.
Durée?	Dépend des formations à effectuer suivant le niveau de classement obtenu. Différents niveaux de formation sont disponibles et des recommandations de parcours seront proposées par le système. Il y a cinq paliers de formation. À titre d'exemple, le niveau de formation 1 est d'une durée de 28 heures. Voir tous les détails en ligne.
Qu'est-ce qui est subventionné?	• Le coût de la formation et les manuels de formation par niveau; • Des gants <i>classe 0</i>, soit des gants isolants électriques, à partir du 3^e niveau de formation; • L'employeur percevra un remboursement salarial pour son employé à concurrence de 25 \$/h à la fin de chaque formation, et ce, pour la totalité du programme.

FORMATION CONTINUE EN MÉCANIQUE D'AUTOBUS ÉLECTRIQUES (CR)

Quoi?	Formation courte et subventionnée des mécaniciens/mécaniciennes de véhicules lourds routiers sur l'entretien et la réparation d'autobus électriques.
Qui?	Cible uniquement les mécaniciens et mécaniciennes du transport routier de personnes (autobus).
Comment?	Prétest obligatoire afin d'évaluer le niveau de connaissances de l'employé. Si échec, il y a une formation de mise à niveau qui est nécessaire et obligatoire. Par la suite, la formation en tant que telle coûte 1 951\$, taxes en sus, en appliquant la subvention, et ce, pour une cohorte de quatre participants. Cela représente 487,75\$ par personne, taxes en sus. Ce coût peut varier selon le profil et le nombre de participants intéressés. Il est donc important de contacter le formateur pour savoir de quelle manière accommoder votre situation précise, au besoin. Les formations seront données de jour et l'employeur devra libérer son employé sur son temps de travail.
Durée?	Si échec du prétest, une formation de 24 heures de mise à niveau est obligatoire. Par la suite, la formation offerte est de 54 heures, soit 24 heures en électricité de base et 30 heures en mécanique électrique.
Qu'est-ce qui est subventionné?	- Le coût de l'inscription à la formation est subventionné en partie, comme mentionné précédemment; - Subvention salariale de 85% du taux horaire des employés durant la formation, jusqu'à concurrence d'un salaire maximum de 25\$/heure.

Pour plus de détails, n'hésitez pas à visiter les sites Internet précités en bas de page et/ou à contacter des dispensateurs de formation pour toute question. N'hésitez pas non plus à vous abonner aux infolettres de ceux-ci pour demeurer à l'affût de tout développement en la matière!

Il est également important de surveiller la reconduction ou non dans le temps de ces subventions fort innovatrices dans le milieu. Il est aussi souhaitable que ces offres de formation se bonifient, se multiplient et deviennent une partie indispensable des plans d'enseignement. Bien entendu, la FTA demeure alerte à tout changement et/ou nouveauté en la matière et en informera ses membres!

CE QU'IL FAUT RETENIR



1

Des offres de formation subventionnées sont présentement ouvertes en mécanique électrique pour vos mécaniciens/mécaniciennes!

2

Prenez le temps de vous renseigner et de contacter les formateurs au besoin! Ces offres de formation sont différentes! Nous vous invitons à consulter les sites Internet précités, soit celui du *Programme de compétences VÉ* ainsi que celui de CR!

3

Ouvrez l'œil! D'autres offres de formation en la matière pourraient voir le jour, subventionnées ou non!

Depuis le 1^{er} juillet 2023, au Canada, le déploiement d'autobus électriques permet de générer des crédits carbone. Ces derniers peuvent être générés, enregistrés, vérifiés et certifiés puis vendus aux entreprises souhaitant compenser leurs émissions de gaz à effet de serre.

En partenariat avec la FTA, 7Gen propose à ses membres transporteurs une solution clé en main pour gérer, administrer et commercialiser les crédits carbone obtenus en rechargeant leurs autobus.

Depuis le lancement de l'offre il y a quelques semaines, plusieurs transporteurs ont déjà pu en bénéficier.

Quelques résultats à ce jour :

- Une **30aine de contrats** signés avec des membres de la FTA;
- Des revenus nets moyens de **4 000\$ par borne et par an**;
- **Plus de 1 000 000\$** en revenus additionnels générés grâce à 7Gen;
- Applicables à **tous les types et marques** de bornes.

Ces crédits s'accumulent et **plus vous commencez tôt, plus vous gagnerez!**

Pour en savoir plus sur cette offre,
contactez Didier Tassel
didier@7gen.com ou 514 794-1306.

7GEN Offre Consortium

7Gen vous propose une solution de financement simple et clé en main pour électrifier votre flotte en toute confiance.

Vous obtenez:

- ✓ L'étude de faisabilité et de planification;
- ✓ Les véhicules et les bornes;
- ✓ Les travaux d'installation;
- ✓ La maintenance et le logiciel de recharge;
- ✓ La formation de vos opérateurs;
- ✓ La gestion des crédits carbone.

Et tout ceci en **1** paiement mensuel abordable

On se voit
au congrès
de la FTA!

Passez à l'électrique
dès maintenant



MERCREDI 26 JUIN

7 h 30

Petit-déjeuner

- Salle Congrès A

STRATÉGIES
EN ASSURANCE

8 h 30

Départ pour l'activité des conjoints

(Personnes inscrites seulement)

- Entrée principale de l'hôtel

TOURISME
**Rivière
duLoup**

8 h 30

Allocution d'ouverture
Stéphane Lefebvre, président
du conseil d'administration - FTA

8 h 45

Conférence: Que nous réserve l'économie en 2024-2025 ? Un grand tour économique et géopolitique de ce qui s'en vient

Pierre Couture
chroniqueur économique

- Salle Congrès A

10 h

Pause santé

- Hall Rouge

10 h 30

Atelier: Le tribunal école

- Salle Congrès B



Stein Monast

12 h

Dîner

- Salle Congrès A

14 h - 15 h 30

Conférence: Leader créatif & agile
Catherine-Julie Charrette
coach, conférencière
et formatrice

- Salle Congrès B

17 h 30

Cocktail

PREVOST | 100

- Hall Rouge

18 h 30 - 23 h

**Souper et soirée spectacle
de la Famille Painchaud**

- Salle Congrès A

JEUDI 27 JUIN

7 h 15

Petit-déjeuner conférence
**«Naviguer sur la vague
du changement»**
STRATÉGIES
EN ASSURANCE
Maryse Audet
conférencière, auteure X3
et formatrice

- Salle Rivière-du-Loup AB

9 h

Assemblée générale annuelle des membres transporteurs

- Salle Bas-Saint-Laurent

10 h 30

Pause santé

- Hall Rouge

11 h - 12 h 20

Atelier:
**Le grand QUIZ des
génies du transport!**

POLARA

- Salle Congrès B

12 h 30 - 15 h 30

Salon des exposantsLION
ÉLECTRIQUE

- Salle Congrès A et stationnement

17 h - 18 h

Activité:
**Réseauter avec
le Forum Jeunesse**


(Membres du Forum Jeunesse seulement)

- Appartement-Terrasse, Club Privilege

18 h

Cocktail
**«Soulignons les
10 ans de la FTA»**
GIRARDIN
BLUE BIRD

- Hall Rouge

18 h

Photobooth:
**Immortalisez
votre soirée!**
Northbridge[™]
Assurance

19 h

**Souper et
soirée spectacle**
[intact]
ASSURANCE

- Salle Congrès A



KARINE PARENT
Coordonnatrice événements et communications

Congrès annuel de la FTA

26 et 27 juin 2024

L'équipe événementielle de la FTA travaille sans relâche pour préparer le 10^e congrès annuel de l'organisation. Ce rendez-vous annuel vise à favoriser les échanges, partager des idées et vous fournir des pistes de réflexion pour ouvrir de nouvelles perspectives à votre entreprise.

Conférences

Trois conférences rythmeront le programme. La première offrira une analyse des tendances économiques et géopolitiques à venir. La seconde abordera l'importance de développer des leaders capables de réagir avec créativité et agilité face aux défis contemporains, en favorisant l'engagement et la collaboration. Enfin, la dernière abordera la gestion des changements inévitables, en soulignant l'importance de traverser les différentes étapes émotionnelles pour réussir sa transformation.

Ateliers

Deux ateliers pratiques vous seront proposés pour mener une réflexion collective. «*Le tribunal école*» proposera des simulations basées sur des cas réels liés aux processus de la CTQ. «*Le grand QUIZ des génies du transport!*» mettra à l'épreuve vos connaissances générales sur les différents secteurs du transport par autobus, avec des équipes qui s'affronteront dans une ambiance ludique et conviviale.

Salon des exposants

Dans une atmosphère festive rappelant les tailgates, nos membres transporteurs auront l'occasion de rencontrer les fournisseurs de produits et services, découvrir les dernières innovations et échanger dans un cadre propice au réseautage.

Cocktails et Soirées

La FTA célébrera son 10^e anniversaire lors d'un cocktail organisé le 27 juin où nous aurons plaisir à se retrouver et à se remémorer ces années d'échanges et de collaboration.

Les deux soirées du congrès seront consacrées à la fête et au divertissement. La famille Painchaud offrira des performances musicales acrobatiques inédites. Puis, la soirée de clôture révélera les lauréats des prix «*M'as-tu vu?*» 2024, suivie d'une prestation enflammée du Groupe Shine qui vous entraînera dans une soirée de danse effrénée!

Bien hâte de vous revoir
les 26 et 27 juin
à l'Hôtel Universel de
Rivière-du-Loup!



CHLOÉ ST-AMAND
 Directrice générale, Camo-Route

Transport routier de personnes au Québec:

Diagnostic révélateur sur la main-d'œuvre, les défis et les stratégies pour l'avenir

Tous les cinq ans, Camo-Route réalise un diagnostic sectoriel afin d'obtenir une vue d'ensemble détaillée de l'industrie. Ce diagnostic vise à brosser un portrait exhaustif des dynamiques de main-d'œuvre, d'emplois, de formations, ainsi que des enjeux et des stratégies de gestion des ressources humaines, tant au niveau provincial que régional. Les résultats permettent à Camo-Route et à ses partenaires, tels que la Fédération des transporteurs par autobus, d'identifier des pistes d'action pour répondre aux principaux défis du secteur.

Représentativité et méthodologie

Le dernier diagnostic a bénéficié de la participation de 177 entreprises, représentant fidèlement la composition de l'industrie en termes de secteurs d'activité, de régions administratives et de tailles des entreprises.

Faits saillants de l'industrie

Entreprises

Le secteur du transport routier de personnes au Québec compte **1 525 entreprises**.



Parmi elles, 53,1% sont des entreprises sans employés, un chiffre en **augmentation de 95,2%**¹ depuis 2015.

En revanche, les entreprises avec employés représentent 46,9%, en **légère décroissance de 3,4%** depuis 2015.



Secteur, emplois et PIB

Le secteur compte actuellement **11 000 autobus scolaires** immatriculés, un nombre en croissance de 12 % depuis 2012.



Le nombre d'emplois dans le secteur a connu une **hausse de 19%** depuis 2010, atteignant près de 15 786 emplois.

Cependant, la contribution du secteur au PIB du Québec a **diminué de 25%** entre 2010 et 2021, s'élevant à 481,8 millions de dollars, soit 0,13% du PIB total des industries québécoises.



La pandémie a particulièrement affecté les entreprises de services d'autobus nolisés, avec des pertes de revenus estimées à 95 %.

Formation et métiers en émergence

La formation dans le secteur connaît une baisse des inscriptions et des taux de diplomation. Pour y remédier, plusieurs recommandations sont émises: favoriser l'alternance travail-études, offrir une rémunération durant la formation et évaluer la faisabilité d'un programme d'apprentissage en milieu de travail (PAMT).

En parallèle, les entreprises anticipent l'émergence de nouveaux métiers en lien avec la gestion des données et des technologies, gestion des parcs électriques et électromécaniques.

¹ Cette croissance s'explique par le phénomène de propriétaires qui vendent leur entreprise mais conservent un de leurs véhicules.

Pour répondre aux évolutions technologiques, notamment dans les postes de conduite et de mécanique, un programme de formation continue spécialisé pour les véhicules lourds électriques est nécessaire. Cela permettrait d'accompagner les travailleurs et travailleuses dans l'implantation et l'adoption de nouvelles technologies.

Faits saillants de la main-d'œuvre



La majorité des emplois (**65%**) sont **occupés par des hommes**.

28,8% des postes en conduite d'autobus et **1,6%** des postes en mécanique sont **occupés par des femmes**.



De plus, **62% des travailleurs** étaient âgés de **55 ans** et plus en 2021, une proportion qui dépasse 70 % pour les postes de conduite.

Malgré la diversité des enjeux, moins de 7 % des entreprises emploient des personnes autochtones, immigrantes, ayant des limitations physiques ou mentales, ou judiciairisées, ce qui souligne la nécessité d'inclusivité accrue dans le secteur.

Faits saillants de la Gestion des Ressources Humaines (GRH)

En termes de gestion des ressources humaines, **74%** des entreprises gèrent les ressources humaines en interne, par des employé(e)s qui occupent également **d'autres fonctions**.

En 2023, le secteur a signalé **525 postes vacants** pour la **conduite d'autobus** et **2 395** pour la **mécanique de véhicules lourds**.

Les nombreux **départs à la retraite** viendront accentuer la rareté de main-d'œuvre déjà présente, cela représente **9 157** travailleurs et travailleuses, qui quitteront le marché du travail d'ici 2031.

À ces départs, s'ajoute le **taux de roulement** moyen de 23 %, indiquant qu'un(e) employé(e) sur quatre doit être remplacé(e), chaque année.

Ces facteurs viendront exacerber la pénurie de main-d'œuvre, nécessitant un effort accru pour recruter des travailleurs et travailleuses issu(e)s de groupes sous-représentés.

Recrutement

Le recrutement s'avère difficile pour 60 % des entreprises, particulièrement pour les postes de conduite et de mécanique. Le recours au recrutement international, bien que complexe, est envisagé par 18 % des entreprises, avec seulement 5 % ayant déjà recruté à l'étranger ces cinq dernières années.



Conclusion

Les défis sont nombreux, allant de la gestion de la pénurie de main-d'œuvre à l'intégration des nouvelles technologies.

Concernant l'électrification, Camo-Route travaille en concertation avec ses partenaires pour développer des formations pour le poste de mécanique de véhicules lourds routiers. Pour s'inscrire ou en apprendre davantage sur la **formation continue en mécanique d'autobus électrique**, visitez le <https://camo-route.com/fr/formation-continue-en-mecanique-d-autobus-electriques>.

Si vous souhaitez échanger autour des enjeux de recrutement et de fidélisation, nous vous invitons à vous inscrire à notre **Assemblée générale annuelle** qui se tiendra le 19 juin prochain où un segment complet sera dédié à l'équité, la diversité et l'inclusion. Pour vous inscrire, rendez-vous au : <https://www.eventbrite.ca/e/billets-assemblee-generale-annuelle-2024-camo-route-891186852867>.

Entrée gratuite. Inscription requise.

Les recommandations issues des diagnostics sont essentielles pour guider les actions futures et assurer la pérennité et la croissance de notre secteur. Pour accéder aux **rapports complets** et aux **faits saillants** de l'étude visitez le : <https://camo-route.com/fr/diagnostics-sectoriels>.

EgRSTRATÉGIES
EN ASSURANCE

PROTÉGÉS TOUT AU LONG DE VOTRE CHEMIN

Roulez en toute confiance grâce à nos programmes d'assurances sur mesure pour les membres de la **Fédération des transporteurs par autobus**.

Responsabilité civile

Dommages aux véhicules

Conseils stratégiques d'assurance



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

T 418 659-4848 1 800 463-2830
info@egr.ca

EGR.CA

DébloquAIR

LA MÉTHODE LA PLUS
EFFICACE POUR
DÉBLOQUER UN
ENFANT ÉTOUFFÉ



1: 50\$

2: 75\$

3: 100\$

Visitez le

DEBLOQUAIR.COM



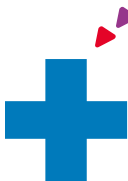
LA FONDATION EN CHIFFRES



Depuis sa création en 2007, la Fondation des transporteurs par autobus a aidé des milliers d'écoliers du primaire et du secondaire à réaliser divers projets culturels, académiques ou sportifs.

Grâce à l'engagement de ses membres transporteurs et fournisseurs, aux collectes de fonds, aux commandes et aux dons, la Fondation a réussi à financer **856 projets dans les écoles de toute la province**, pour un total de **725 440 \$ en 17 ans**.

Pour l'année scolaire 2023-2024, la Fondation est fière d'avoir **remis 38 750 \$ à 47 projets** parmi les demandes reçues. Voici quelques exemples de projets acceptés: en mars dernier, des élèves du primaire ont eu l'occasion de visiter le Salon du Livre de Trois-Rivières. À Matane, la Fondation a aidé à la formation d'une équipe de basketball pour encourager les valeurs de persévérance, de collaboration et de respect. De plus, certains élèves ont pu assister à deux spectacles abordant les thèmes de l'intimidation et de l'anxiété.



Plus de **725 440 \$**
distribués auprès des écoles à travers le Québec



Plus de **856** projets financés
dans les écoles au Québec

AGENDA 2024

25 juin: Tournoi de golf - Club de golf Rivière-du-Loup

26-27 juin: Congrès annuel - Hôtel Universel
Rivière-du-Loup

27 juin: Assemblée générale annuelle de la FTA
- Hôtel Universel Rivière-du-Loup

12 et 13 août: Rencontre stratégique du conseil
d'administration pour la planification annuelle
- Lac-Beauport

28-29-30 octobre: Bourse touristique Bienvenue Québec
- Centre des Congrès de Québec

22-23 novembre: Conseil provincial - DoubleTree by Hilton
Quebec Resort à Québec



Le Transporteur est une publication de la Fédération des transporteurs par autobus. Elle est tirée à 1 100 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

Luc Lafrance
M^{re} Christine Deslauriers
Karine Parent
M^{re} Tatiana M. Chaves B.

Publicité

Aurélié Maynard

Collaborateurs

Sabina Samperi
M^{re} Stéphane Lamarre
Chloé St-Amand

Conception graphique

Marie-Claude Bélanger

Crédit photo

Normand Huberdeau - NH Photographes
Depositphotos

Impression

Solisco numérix
Téléphone: 418 842-0850
Télécopieur: 418 842-3261

Des ouvrages en vente

L'ouvrage CONDUIRE UN VÉHICULE LOURD (gouv.qc.ca) est désormais disponible à la Fédération au coût de 34,79 \$, taxes et frais de transport en sus. Ce guide est un résumé des normes et des règles de conduite associées à la conduite d'un véhicule lourd. Destiné principalement à la personne qui apprend à conduire un véhicule lourd, il est également une référence pour tous les conducteurs de ce type de véhicule. Ses douze chapitres présentent les principales obligations des conducteurs de véhicules lourds, certaines techniques de conduite ainsi que les normes de sécurité auxquelles ces véhicules doivent répondre. Il s'agit du livre parfait à remettre à tous vos conducteurs.

Cette publication est mise à la disposition des membres transporteurs sous forme d'impression couleur et reliée pour faciliter sa lecture. Pour effectuer une commande, nous vous invitons à le faire via notre site Internet:

Formulaire de commande | Zone membre
(federationautobus.com)



D'autres ressources sont disponibles à l'achat auprès de la Fédération :

- Rapport de Ronde de sécurité (autobus et autocar)
- Fiche journalière des heures de conduite
- Programme enfant voyageant seul
- Contrats de transport et de location

10
LA FÉDÉRATION SOULIGNE
ANS DÉJÀ!



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.

[intact]
ASSURANCE

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