

Automne

20  
25



# MAGAZINE TRANSPORT PORTEUR



**15** Documents à bord  
du véhicule  
- sur quel support ?

**27** Bienvenue Québec :  
le rendez-vous d'affaires  
de l'industrie touristique



Redéfinir l'autonomie.  
Réinventer la mobilité.

**TransVolt propose des solutions de recharge complètes et spécialement conçues pour répondre aux besoins uniques des autobus scolaires.**



### Bornes de recharge

Assurez une recharge rapide et fiable de vos autobus scolaires avec nos bornes de niveau 2 et 3, permettant de réduire les temps d'arrêt et d'assurer la ponctualité des trajets quotidiens.



### Unités de puissance

Centre névralgique de votre parc de véhicules électriques, l'unité de puissance fournira toute l'électricité nécessaire à vos bornes. Rechargez simultanément plusieurs autobus grâce à une installation optimisée pour répondre à vos besoins spécifiques, tout en garantissant une performance constante.



### Service d'installation clé-en-main

Nous vous accompagnons tout au long du projet et répondons à vos besoins réels au moyen de solutions flexibles et adaptables, autant de l'unité de puissance que de l'aménagement de votre site.

## Préparez votre flotte pour l'avenir avec TransVolt

Communiquez avec nous et planifiez dès aujourd'hui votre transition énergétique  
(819) 474-2700 Sans frais : 1 800 567-0971



*Mot du président du conseil d'administration*

## **PIERRE TREMBLAY**

# *Une fédération solide, engagée et tournée vers l'avenir*

C'est avec beaucoup d'humilité et de fierté que j'ai accepté le rôle de président du conseil d'administration de la Fédération des transporteurs par autobus (FTA). Je tiens d'abord à saluer l'engagement exceptionnel de mon prédécesseur, Stéphane Lefebvre, qui a dirigé le conseil avec rigueur et détermination au cours d'années charnières pour notre industrie. Son dévouement a permis de renforcer la crédibilité et l'influence de la FTA, un héritage précieux sur lequel nous continuerons à bâtir.



Je mesure pleinement la responsabilité qui m'incombe, mais je suis confiant : la FTA repose sur des bases solides, soutenue par une équipe compétente, mobilisée et résolument tournée vers l'avenir.

En juillet dernier, Madame Chantale Dugas a été officiellement nommée présidente-directrice générale de la FTA. Depuis près de deux ans, à titre de directrice générale adjointe, elle s'est investie dans les nombreux dossiers touchant notre secteur. Ses actions ont permis de renforcer nos pratiques et de consolider les fondations de notre organisation. Le congrès annuel a également été l'occasion de rendre un hommage bien mérité à Monsieur Luc Lafrance pour ses 30 années d'engagement auprès des membres de la FTA et de l'ATEQ. Il continue de mettre son expertise au service de la FTA à titre de vice-président aux affaires gouvernementales jusqu'au 31 décembre prochain.

Je souhaite également souligner trois nominations récentes au sein de notre conseil d'administration : Stéphane Boisvert, à titre de vice-président division scolaire et Nicolas L. Maheux - Autobus Maheux - à titre de vice-président division transport public, et de plus, Robert Forest - Autobus Auger - s'est joint au conseil d'administration comme administrateur, représentant du transport spécialisé. Ces ajouts viennent enrichir notre représentation et diversifier les expertises au sein de la FTA.



Le dernier congrès a été aussi marqué par la présence de M. Bernard Drainville, alors ministre de l'Éducation, venu s'adresser à nos membres. Une rencontre en aparté avec le conseil d'administration a permis d'aborder en profondeur les enjeux du transport scolaire et de lui présenter des solutions concrètes, tant à court qu'à long terme.

Le financement du transport scolaire et ses nombreuses mesures demeurent un dossier prioritaire pour la FTA, et nous poursuivons activement nos démarches auprès des autorités gouvernementales afin de trouver des solutions durables et équitables.

D'une région à l'autre, chaque transporteur fait face à une réalité différente, et cette diversité doit être prise en compte dans les décisions gouvernementales.

Le prochain conseil provincial marquera le début d'un travail collectif sur le renouvellement des contrats scolaires. Des ateliers de réflexion

permettront d'alimenter la stratégie de la FTA en lien avec la réalité du transport scolaire d'aujourd'hui et ce, tant au niveau du cadre opérationnel que du cadre financier. Votre participation est importante afin de bien se préparer au renouvellement.

Enfin, le remaniement ministériel de septembre a apporté plusieurs changements parmi nos interlocuteurs gouvernementaux. La FTA a rapidement communiqué avec les nouveaux titulaires afin d'assurer la continuité de ses dossiers :

- ▶ Madame Sonia LeBel devient ministre de l'Éducation;
- ▶ Monsieur Jonathan Julien devient ministre des Transports et de la Mobilité durable;
- ▶ Monsieur Bernard Drainville est nommé ministre de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs;
- ▶ Madame Amélie Dionne, députée de Rivière-du-Loup-Témiscouata, devient ministre du Tourisme.

L'avenir s'annonce intense. Ensemble, avec un conseil d'administration engagé, passionné et uni, nous continuerons à défendre, soutenir et assurer la pérennité de notre industrie avec détermination et conviction.

***Merci à tous de votre confiance.***

**CHANTALE DUGAS**  
Présidente-directrice générale, FTA



”

## « Ça bouge à la FTA »



*Nouveau conseil d'administration de la FTA (Absents : Claudia Boissonneault et Robert Forest)*

Le mois d'octobre marque ma deuxième année au sein de la Fédération des transporteurs par autobus (FTA). Après plus de dix ans comme gestionnaire au Réseau de transport de la Capitale (RTC) à Québec, j'ai choisi de rejoindre la FTA. J'avais alors la volonté profonde de contribuer directement à la croissance et au succès des entreprises québécoises dans les secteurs du transport scolaire, nolisé-touristique, urbain-interurbain et spécialisé. Vous êtes des acteurs économiques de premier plan, et c'est un privilège de collaborer avec vous.

Nominée comme PDG de la FTA le 1<sup>er</sup> juillet, j'étais déjà activement engagée dans de nombreuses rencontres de travail avec le gouvernement et les partenaires de l'industrie. Le contexte actuel du transport de personnes est particulièrement complexe puisque l'industrie traverse une profonde transformation, à un moment où le gouvernement connaît ses propres défis.

La FTA a tenu des élections lors de son assemblée générale de juin dernier. À cette occasion, les administrateurs dont leur mandat était échu ont tous été reconduits à leur poste respectif. Tout le conseil d'administration (CA), est motivé à travailler ensemble et à appuyer notre nouveau président, Pierre Tremblay, d'Autobus Tremblay & Paradis.

Comme à chaque année, le CA se réunit en août afin de définir les orientations stratégiques pour les mois à venir. À cette occasion, la structure des comités de travail du CA a été revue. Les activités de ces comités vous seront présentées lors du prochain conseil provincial (CP) de novembre.

Chacun de ces comités est composé d'administrateurs œuvrant dans des secteurs d'activité en lien direct avec leur mandat respectif. Ainsi, on retrouve les comités suivants: scolaire, urbain-interurbain, nolisé-touristique et transport adapté.

Le remaniement ministériel de septembre, marqué par la nomination de Sonia LeBel à titre de ministre de l'Éducation (MEQ), suscite l'espoir d'une ouverture au dialogue. Malgré nos nombreuses démarches, la FTA est toujours en attente d'une confirmation de rencontre.

En parallèle, les discussions avec le ministère du Transport et de la Mobilité durable (MTMD) se poursuivent afin d'obtenir la confirmation du renouvellement du Programme d'aide au développement du transport collectif (PADTC). Après quatre ans, ce programme est arrivé à échéance le 31 mars 2025, et la FTA, accompagnée de ses transporteurs interurbains, multiplie les rencontres avec le ministère afin d'en obtenir le renouvellement et la bonification.

Comme vous le savez, l'événement de Lion Électrique a fortement mobilisé le CA et la FTA, qui étaient en constante communication avec le MEQ. Notre équipe aux communications est demeurée « connectée » afin de vous tenir informés, avec clarté et rigueur, durant cette période particulièrement mouvementée pour notre industrie.

L'organisation des événements s'est poursuivie activement au cours des dernières semaines. Nos équipes ont notamment contribué au succès de Bienvenue Québec, un événement bilingue incontournable pour l'industrie du tourisme, tant de groupe qu'individuel. Pour sa 37<sup>e</sup> édition, tenue du 26 au 29 octobre dans la magnifique région du Bas-Saint-Laurent, à Rivière-du-Loup, l'événement a une fois de plus permis de créer des rencontres fructueuses et des échanges porteurs pour l'industrie touristique.

À cela s'ajoute la préparation du prochain CP à Québec, où vous êtes tous attendus les 21 et 22 novembre. Déjà, notre équipe travaille à la planification de la prochaine campagne de sécurité routière en transport scolaire prévue en janvier prochain.

J'espère donc avoir le plaisir de vous croiser et de discuter avec vous des nombreux sujets qui vous préoccupent, lors de ce CP.

***Au plaisir de s'y jaser!***

**FORMATION EN GESTION DES COMPORTEMENTS DANS LE TRANSPORT SCOLAIRE**

Parce que chaque trajet compte, chaque comportement aussi.

1 h 30 de formation en ligne asynchrone, répartie en 3 modules  
+  
Accès au Forum de la formation

**29 \$**  
+ taxes

Information et inscription  
[fqrenligne.ca/camo-route](http://fqrenligne.ca/camo-route)  
[carolel@camo-route.com](mailto:carolel@camo-route.com)

Un projet de : **AMO ROUTE**  
COMITÉ SECTORIEL DE TRANSPORT INTERURBAIN DE L'INDUSTRIE DU TRANSPORT ROUTIER

En partenariat avec : **La Fédération des centres de services scolaires du Québec**

Avec la participation financière de : **Québec**



## SECTEUR NOLISÉ – TOURISTIQUE/ URBAIN-INTERURBAIN

- **Membres transporteurs interurbains:** Rencontre
- **Alliance de l'industrie touristique du Québec (AITQ):**
  - Réunions du comité du développement durable
  - Rencontre des directeurs généraux et des directeurs marketing des associations touristiques régionales (ATR) et des associations touristiques sectorielles (ATS)
  - Grandes rencontres des partenaires
- **Ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD):**
  - Rencontre avec la FTA, l'ARTM et les représentants du transport interurbain du CA
  - Rencontre avec la FTA concernant les enjeux de financement du transport urbain et interurbain

## SECTEUR SCOLAIRE

- **Bureau du premier ministre:** Rencontre concernant la mesure 30400 pour le soutien à l'électrification
- **Agence de communication TACT:** Rencontre afin d'établir une stratégie de communication auprès du gouvernement
- **Ministère de l'Éducation (MEQ), MTMD et Bureau du premier ministre:** Nombreux échanges concernant le retrait des autobus scolaires électriques de Lion
- **MEQ:**
  - Rencontre avec la nouvelle directrice de cabinet pour présentation de la FTA et des enjeux en transport scolaire

- Rencontre au sujet du paiement des journées où les autobus scolaires électriques n'ont pas pu effectuer leurs parcours

- **MTMD:**

- Rencontre avec le nouveau directeur de cabinet pour échanger sur les enjeux du transport par autobus
- Rencontre avec le sous-ministre adjoint pour discuter de l'électrification du transport scolaire

- **Camo-Route:** Comité de suivi – Gestion des comportements dans les transports scolaires

- **FTA – Service juridique:**

- Veille législative et transmission de mémoires en lien avec les modifications au Règlement sur le transport des élèves (âge des véhicules) et au Règlement sur les véhicules affectés au transport des élèves (fin de l'obligation d'électrifier les autobus scolaires et retour vers le thermique)
- Discussion concernant la clause 53 du contrat-type et la possibilité de rouvrir et de renégocier les contrats de transport scolaire, suivant les modifications règlementaires

## SECTEUR SPÉCIALISÉ

- **Transport adapté:**

- Mise en place du comité en transport adapté afin de discuter de la problématique entourant l'utilisation de véhicule de type Promaster Creative 3500 par l'industrie du taxi pour faire du transport adapté
- Envoi d'avis juridique au MTMD et à la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) sur la classification du véhicule de type Promaster Creative 3500
- Appui dans l'envoi de plaintes déposées par un transporteur adapté à la Commission des transports du Québec (CTQ), à la SAAQ et au MTMD.



## DIVERS / COMITÉS

- **CA de la FTA :**
  - Comité d'audit
  - Nouveau comité exécutif
  - Rencontre annuelle de planification stratégique: Réunion des membres du CA et point sur les réalisations de l'année précédente et identification des priorités pour l'année à venir
  - Mise en place des comités du conseil d'administration
- **Via prévention :**
  - Réunion du comité exécutif
  - CA
- **Sûreté du Québec:** Participation de la FTA à l'opération nationale de la sécurité routière pour le transport scolaire

### Deux nouveaux administrateurs se joignent à la Fondation



La Fondation des transporteurs par autobus accueille avec plaisir Jean-François Maheux d'Autobus Galland et Yan Landry de Transport Therrien à titre de nouveaux administrateurs.

Le conseil d'administration compte désormais quatre membres engagés dans la poursuite de la mission de la Fondation. Julie Lahaye a été élue présidente, assurant la continuité des projets avec passion et dynamisme. À noter qu'un poste demeure vacant à la trésorerie.

Pour toute question, vous pouvez contacter Valérie Beaulieu à

[fondation@federationautobus.com](mailto:fondation@federationautobus.com)

### Bon retour parmi nous, Tatiana !



L'équipe de la FTA est heureuse d'annoncer le retour, depuis la mi-octobre, de M<sup>e</sup> Tatiana M. Chaves B., avocate, à la suite de son congé de maternité. Nous lui souhaitons un excellent retour parmi nous! Me Emmanuelle Fortin demeurera encore quelque temps au sein de l'équipe juridique afin de continuer à renforcer le service et à répondre aux besoins des membres.



### Bonne retraite Esther !



Nous souhaitons souligner le départ à la retraite de notre collègue Esther Cloutier, après plus de sept années aux services administratifs de la FTA, où elle gérait les cotisations et les engagements d'exécution des transporteurs scolaires. Plusieurs d'entre vous ont pu apprécier son professionnalisme, sa rigueur et surtout sa grande gentillesse. Stéphanie Chevalier-Picard assurera le suivi des dossiers.

Merci, Esther, pour tout ce que tu as apporté à notre équipe.

***Nous te souhaitons une retraite remplie de bonheur, de santé et de beaux projets!***



## Congrès annuel de la FTA – 26, 27 et 28 juin 2025

Le tournoi de golf et le congrès annuels de la FTA rassemblent chaque année ses membres transporteurs et fournisseurs de l'industrie pendant trois jours. L'occasion de partager ses expériences, de s'informer et de réseauter. Retour en images sur quelques moments forts.



*Assemblée générale annuelle de la FTA*



*14 700\$ amassés pour la  
Fondation des transporteurs par autobus*



*Le prix « M'as-tu vu ? » de la meilleure activité de la campagne  
est décerné à Interbus*



*Le prix « M'as-tu vu ? » de la meilleure campagne de sécurité  
est décerné à Autobus Beaupré*



### Un nouveau site web... bientôt sur la route!

La FTA poursuit sa transformation numérique! Après avoir actualisé son logo et révisé plusieurs de ses outils de communication, l'équipe de la FTA travaille présentement à la refonte complète de son site internet, en ligne depuis déjà dix ans. Cette nouvelle plateforme, plus moderne et intuitive, permettra de mieux mettre en valeur la Fédération et de faciliter l'accès à l'information.

***Restez à l'affût du dévoilement !***

# 7GEN



Entreprise  
fièrement  
québécoise



## Passez à l'électrique pour vos autobus scolaires

- Simplement et efficacement -

Avec 7Gen, profitez du Programme d'électrification du transport scolaire (PETS) et simplifiez chaque étape de votre transition.

### POURQUOI CHOISIR 7GEN ?

- ✓ Crédit-bail PETS : un financement qui inclut les subventions.
- ✓ Expertise locale et indépendante : 7Gen vous conseille selon vos vrais besoins, sans parti pris.
- ✓ Solution complète : autobus, bornes, entretien et valorisation des crédits carbone regroupés en un seul paiement mensuel.
- ✓ Gestion intégrée : de la borne à la flotte, nos experts s'occupent de tout.
- ✓ Aucune taxe à la livraison : grâce à notre solution en crédit-bail.
- ✓ Moins de paperasse : nous prenons en charge vos documents PETS et BIC.

*Simplifiez l'électrification de votre flotte dès aujourd'hui !*

*Contactez 7Gen pour une solution clé en main ►*



✉ [contact@7Gen.com](mailto:contact@7Gen.com)

☎ 1(855) 743 6773

🌐 [7Gen.com/contact](https://7Gen.com/contact)

🌐 [linkedin.com/company/7-Gen](https://linkedin.com/company/7-Gen)



## Qu'en est-il du pouvoir d'intervenir à l'encontre d'une demande de permis de transport par autobus depuis l'adoption du *Règlement intérieur et de procédure de la Commission des transports du Québec*

Le *Règlement intérieur et de procédure de la Commission des transports du Québec*<sup>1</sup> (ci-après appelé le « *Règlement intérieur* ») est entré en vigueur le 21 novembre 2024.

Cette nouvelle pièce réglementaire ne reprend pas les anciennes dispositions du *Règlement sur la procédure de la Commission des transports du Québec*<sup>2</sup> concernant l'intervention.

Les nouvelles dispositions en lien avec l'« *intervention* » se retrouvent aux articles 30 à 33 dudit *Règlement intérieur*. L'article 30 se lit ainsi :

*« 30. Toute personne qui justifie d'un intérêt suffisant peut, sur autorisation d'un membre et, le cas échéant, aux conditions qu'il détermine, intervenir pour appuyer une demande ou pour s'y opposer. »*

*Un membre qui accorde à une personne intéressée le statut d'intervenant détermine, s'il le juge nécessaire, le cadre de sa participation en fonction, notamment, de son intérêt, de la nature et de l'importance des enjeux soulevés par la demande principale ainsi que de la règle de proportionnalité prévue à l'article 2.*

*Les dispositions de ce règlement s'appliquent à une personne dont l'intervention a été autorisée conformément au présent article compte tenu des adaptations nécessaires.»*

Dans la rédaction adoptée, le législateur ne définit pas ce qui constitue un intérêt suffisant, et ce, contrairement aux deux dernières versions des pièces réglementaires équivalentes.

Dès lors se pose la question de savoir dans quel contexte une personne sera-t-elle admise à intervenir à l'encontre d'une demande de permis de transport par autobus.

Malgré l'absence d'indication claire à cet égard, cela ne signifie pas que n'importe qui peut intervenir dans une demande de permis de transport par autobus.

Pour nous aider à déterminer ce qui peut constituer un « *intérêt suffisant* », il est pertinent de regarder le sens qui a été donné à cette expression par le *Tribunal administratif du Québec* lors de l'application de l'article 21 du *Règlement sur la procédure du Tribunal administratif du Québec*<sup>3</sup>, lequel se lit comme suit :

*« 21. Le Tribunal peut autoriser, aux conditions qu'il fixe, notamment quant à la portée de l'intervention, toute personne qui justifie d'un intérêt suffisant à intervenir dans une instance, avant que la décision sur le recours ne soit rendue. »*

<sup>1</sup> R.R.Q., c. T-12, r. 11.1.

<sup>2</sup> R.R.Q., c. T-12, r. 11.

<sup>3</sup> R.R.R., c. j-3, r. 3.01.

Dans le cas d'un recours formé en application de la Loi sur la qualité de l'environnement (chapitre Q-2), la personne qui intervient dans une instance doit déposer au Tribunal un avis à cet effet au moins 30 jours avant la date fixée pour l'audience.»

À cet égard, il convient de reprendre certains passages de décisions rendues par le Tribunal administratif du Québec sur le sujet.

Ainsi, dans le dossier *Renée Thibodeau c. Commission de protection du territoire agricole du Québec*<sup>4</sup>, le juge administratif Mario St-Pierre s'exprime ainsi :

«7] Voici comment le Tribunal identifie la personne qui justifie d'un intérêt suffisant à intervenir :

[19] Il ressort de la jurisprudence du Tribunal qu'une contribution utile à la compréhension ou à la solution complète du litige ou l'apport d'un éclairage additionnel ou complémentaire à celui des parties peuvent justifier un intérêt suffisant.

[...]

[Soulignements du Tribunal]

[8] Ces critères retenus par le Tribunal s'éloignent de l'intérêt direct et personnel généralement requis chez la personne qui intente un recours civil. Ils sont particulièrement applicables en droit administratif, compte tenu de la nature des intérêts en jeu. Voici ce qu'écrivait le professeur Patrice Garant à ce sujet :

Aussi bien en procédure civile qu'en droit administratif, celui qui réclame le statut d'intervenant doit avoir un intérêt, qui peut être un intérêt privé direct au sens de l'article 55 du Code de procédure civile ou un intérêt public. Le droit administratif reconnaît plus fréquemment la catégorie d'intervenants d'intérêt public, c'est-à-dire des personnes ou groupes susceptibles de participer de façon désintéressée à des degrés variables aux procédures quasi judiciaires ou administratives.

La notion d'intérêt qui justifie l'octroi du statut d'intervenant est beaucoup plus large en droit administratif qu'en procédure civile. Elle peut couvrir «des intérêts non matériels concernant le bien-être de tous les Canadiens». Il s'agit alors de l'intervention d'intérêt public. Yves Ouellette la définit ainsi :

La participation active à une procédure de personnes qui ne sont pas parties requérantes ou intimées mais qui cherchent à influencer le développement des politiques ou des règles de droit dans ce que ces personnes considèrent comme d'intérêt public.

Un tribunal administratif a incontestablement la compétence implicite d'accorder l'autorisation d'intervenir lorsqu'une telle intervention est nécessaire ou utile à l'exercice de ses compétences expresses. Les facteurs ou critères retenus par la jurisprudence pour en arriver à cette décision sont variés et concernent principalement :

- la nature de l'intérêt dans la décision à venir;
- la qualité des activités antérieures du groupe;
- l'aptitude du groupe ou expertise susceptible d'apporter une contribution utile;
- l'importance qualitative ou quantitative du groupe;
- le souci de ne pas nuire à l'efficacité de l'audience.»

Le juge administratif Serge Ghorayeb, quant à lui, a traité la notion d'intérêt suffisant en ces mots dans la décision *M. B. c. ministre de l'Éducation et Centre de service scolaire A*<sup>5</sup>.

«[13] La notion d'intérêt suffisant n'est pas autrement définie par le Règlement ou par la Loi sur la justice administrative (LJA). C'est plutôt par les décisions rendues par le Tribunal que s'articulent l'intérêt suffisant et sa portée.

<sup>4</sup> 2025 QCTAQ 01349.

<sup>5</sup> 2025 QCTAQ 04538.

[...]

[17] Ainsi, de l'ensemble de ces principes, le Tribunal retient que pour être autorisée à intervenir à l'instance, la partie doit le convaincre que sa participation au débat est en quelque sorte nécessaire pour permettre une solution complète du recours »

À la lumière de ces enseignements, nous croyons, dans le contexte particulier d'une intervention en opposition lors d'une demande de permis de transport par autobus, que l'interprétation historique de la notion d'intérêt doit prévaloir, et ce, considérant qu'au-delà du cadre procédural provenant du *Règlement intérieur*, le contexte juridique encadrant l'émission des permis de transport par autobus est demeuré le même.

Ainsi, puisque le cadre d'émission de permis imposé par la *Loi sur les transports*<sup>6</sup> et le *Règlement sur le transport par autobus*<sup>7</sup> est inchangé, le contexte juridique permettant de définir la notion d'intérêt suffisant est également inchangé malgré l'adoption du *Règlement intérieur*.

Adopter une définition différente d'intérêt suffisant signifierait que la *Commission des transports du Québec* modifierait le cadre d'émission de permis, et ce, alors que le législateur a fait le choix de ne pas le modifier.

Dans le passé, la *Commission des transports du Québec* a toujours considéré comme ayant un intérêt suffisant, le titulaire d'un permis de transport par autobus directement touché par la demande de permis.

De même, la *Commission des transports du Québec* a considéré, dans le passé, que même le titulaire de permis de transport par autobus d'un autre type que celui demandé pourrait avoir un intérêt suffisant pour intervenir.

La *Commission des transports du Québec* a même décidé qu'il était possible qu'une personne puisse avoir un intérêt même en n'étant détenteur d'aucun permis de transport par autobus.

La décision *Le Groupe Bell-Horizon inc. c. Transport Thom ltée et al.*<sup>8</sup> en est un bel exemple :

« [66] La Commission convient toutefois que, dans certains cas, l'intérêt peut être fondé sur autre chose qu'un permis. Cela pourrait notamment être le cas d'un syndic de faillite, d'un transporteur ayant conclu un contrat et pour lequel aucun permis n'est requis pour fournir des services de transport en vertu du Règlement ou d'un transporteur qui sans être titulaire d'un permis de la même catégorie pourrait voir ses services affectés par la demande présentée en raison de la nature des services offerts. Cela pourrait également être le cas pour les clients d'un détenteur de permis qui désire modifier ou abandonner son service. Les opposantes ne sont toutefois dans aucune de ces situations. »

Cette interprétation est logique, notamment en tenant compte du 6<sup>e</sup> paragraphe du premier alinéa de l'article 12 du *Règlement sur le transport par autobus*<sup>9</sup>, lequel n'est pas limité à l'évaluation de l'impact auprès des titulaires de permis de transport par autobus.

« 6° la délivrance du permis demandé par cette personne n'est pas susceptible d'entraîner la disparition de tout autre service de transport par autobus ou d'en affecter sensiblement la qualité. »

Puisque la *Commission des transports du Québec* doit évaluer l'impact de la demande sur « tout autre service de transport par autobus », cela ne saurait se limiter à l'impact sur les « titulaires de permis ».

Dès lors, les personnes offrant ces « autres services de transport par autobus » doivent pouvoir faire valoir leurs représentations et ont un intérêt suffisant.

L'article 30 du *Règlement intérieur* prévoit que l'intervention se fait sur autorisation. À cet égard, la *Commission des transports du Québec* est encore à définir le cadre de cette autorisation.

Nous vous reviendrons lors d'un prochain article sur le cadre procédural qui sera applicable à cet égard, considérant qu'aucune décision à cet égard n'a encore, en date des présentes, été rendue par la *Commission des transports du Québec*. Il nous sera alors possible de vous confirmer ou non si l'interprétation faite ci-devant de la notion « d'intérêt suffisant » aura été retenue par la *Commission des transports du Québec*.

6 L.R.Q., c. T-12.

7 R.R.Q., c. T-12, R. 16.

8 2016 QCCTQ 3086.

9 R.R.Q., c. T-12, r. 16.



EN MATIÈRE D'AUTOBUS, PERSONNE  
NE VOUS OFFRE PLUS



## PLUS D'AUTOBUS. PLUS DE SOLUTIONS.



### AUTOBUS IC ELECTRIQUE NOUVELLE GENERATION

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 NEXT GEN DIESEL

IC Bus® Série CE diesel combine une sécurité, un confort et une durabilité avancés avec des caractéristiques telles que le contrôle électronique de la stabilité, le frein de stationnement Intellipark®, le Bendix® Wingman Advanced avec freinage d'urgence autonome et le système de surveillance pour enfants No Student Left Behind® pouvant accueillir jusqu'à 72 passagers.



### AUTOBUS IC COMMERCIAL NOUVELLE GENERATION

**UNE VISION CLAIRE** – IC Bus est fière de proposer le premier système de caméra de l'industrie connu 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.



### AUTOBUS SCOLAIRE COLLINS TYPE A

L'autobus de type A offre des plans d'étage flexibles pour répondre à vos besoins spécifiques, avec une capacité de 9 à 34 passagers et jusqu'à 6 postes de fauteuil roulant. Parmi ses principales caractéristiques, le compartiment de rangement externe exclusif de Collins, une garantie de carrosserie de 5 ans avec une couverture de peinture à vie limitée et un système électrique innovant avec des points d'entretien faciles d'accès.

## > POUR PLUS D'INFORMATION, CONTACTEZ-NOUS :

Isabelle Emard | Représentante des Ventes d'Autobus  
emardi@rushbuscentres.ca  
Cellulaire : 514-802-4058 | [www.rushtruckcentres.ca](http://www.rushtruckcentres.ca)





## Documents à bord du véhicule – sur quel support ?

Étant conscients de l'impact environnemental du papier, plusieurs entreprises se questionnent sur les mesures qu'elles peuvent prendre afin d'en réduire leur consommation. L'adoption de gestes simples et efficaces peuvent non seulement être bénéfiques pour l'environnement, mais également permettre de réaliser des économies importantes et améliorer l'efficacité opérationnelle.

Comme de petits gestes peuvent quelques fois avoir de grands impacts, le présent article fera le tour des documents obligatoires devant se trouver à bord des autobus afin de déterminer s'il est possible de substituer leur format papier en format électronique, le tout, dans le but de vous aider à réduire la consommation de papier dans votre entreprise.

### 1. Quels documents doivent se retrouver à bord de l'autobus ?

Dans un premier temps, résumons rapidement les documents devant se retrouver à bord du véhicule<sup>1</sup>:

- ▶ Le permis de conduire du conducteur;
- ▶ Le certificat d'immatriculation;
- ▶ L'attestation d'assurance;
- ▶ Le rapport de ronde de sécurité;
- ▶ Le rapport d'activités, le rapport allégé ou détaillé, le cas échéant;
- ▶ Une copie des rapports d'activités des 14 derniers jours, le cas échéant;
- ▶ La liste de défauts applicables au véhicule.

Autres documents à conserver dans le véhicule, selon le cas :

- ▶ Le rapport de vérification spécifique de l'état mécanique d'un autocar, lorsque l'autocar est visé;
- ▶ L'original du certificat d'immatriculation au Régime d'immatriculation international (IRP);
- ▶ Une copie du permis (dans le véhicule) et les vignettes (sur le véhicule) selon l'Entente internationale concernant la taxe sur les carburants (IFTA);
- ▶ Le contrat de location du véhicule pour moins de 12 mois, ou une copie de celui-ci;
- ▶ Le certificat de compétence du conducteur d'autobus scolaire;
- ▶ La copie du permis de transport par autobus, lorsque requis;
- ▶ La copie du contrat de transport par autobus, lorsque requis.

### 2. Format papier ou électronique ?

Regardons donc maintenant, si ces documents doivent se retrouver à bord du véhicule sur support papier ou si le support électronique est valable.

Suivant la loi applicable, *Loi concernant le cadre juridique des technologies de l'information* (Loi)<sup>2</sup>, la règle générale veut que la valeur juridique d'un document ne soit augmentée ni diminuée pour la seule raison qu'un support ou une technologie

<sup>1</sup> Documents à conserver dans le véhicule lourd - SAAQ

<sup>2</sup> chapitre C-1.1

spécifique ait été choisi. Un document dont l'intégrité est assurée a donc la même valeur juridique qu'il soit sur un support papier ou électronique<sup>3</sup>.

L'intégrité d'un document est assurée lorsqu'il est possible de vérifier que l'information n'a pas été altérée et qu'elle est maintenue dans son intégralité et que le support qui porte cette information lui procure la stabilité et la pérennité voulues<sup>4</sup>.

Ainsi, sauf exceptions, la personne souhaitant produire un document n'a pas à faire la preuve de son intégrité, car celle-ci est présumée par la Loi<sup>5</sup>.

Des documents sur des supports différents ont la même valeur juridique s'ils comportent la même information, si l'intégrité de chacun d'eux est assurée et s'ils respectent tous deux les règles de droit qui les régissent. L'un peut remplacer l'autre et ils peuvent être utilisés simultanément ou en alternance. En cas de perte, un document peut par ailleurs servir à reconstituer l'autre<sup>6</sup>.

Par conséquent, à moins de mention expresse d'une loi particulière quant à la nécessité de tout garder en version papier, le support technologique est aussi accepté légalement.

Un document qui aura été altéré au cours de son existence, qu'il soit en format électronique ou papier, perdra sa validité. C'est pourquoi l'intégrité est le fondement sur lequel repose la valeur d'un document.

### 3. Quelques exemples concrets

#### Rapport de ronde de sécurité

Bien que la réglementation précise clairement les éléments devant se retrouver dans le rapport des rondes de sécurité, aucune précision n'est faite quant au format dans lequel le rapport doit être produit. L'utilisation d'un document électronique est donc permise. Toutefois, il doit répondre aux exigences de la Loi.

Lors d'une vérification sur route, le contrôleur routier qui doit consulter le rapport de ronde de sécurité en format électronique le fera sur l'écran de l'appareil, sur place. Toute l'information contenue dans le rapport doit être compréhensible et facilement accessible<sup>7</sup>.

#### Rapports d'activités, feuillet d'instruction et manuel d'utilisation du DCE

Lorsque l'exploitant doit munir son véhicule d'un dispositif de consignation électronique (« DCE »), à son article 28.4, le *Règlement sur les heures de conduite et de repos*<sup>8</sup> mentionne que le véhicule doit avoir à son bord une trousse de renseignements contenant certains documents dont des rapports d'activités sur support papier. Ces derniers pourraient être utilisés en cas de défaillance du DCE.

**28.4.** *L'exploitant veille à ce que chaque véhicule lourd qu'il exploite et qui est muni d'un dispositif de consignation électronique ait à son bord une trousse de renseignements qui comprend une version à jour des documents suivants :*

1° un manuel d'utilisation;

2° un feuillet d'instructions à l'intention du conducteur décrivant les moyens technologiques pris en charge par le dispositif de consignation électronique et la marche à suivre pour rendre accessibles ou faire parvenir les données sur les heures de travail du conducteur à un agent de la paix;

3° un feuillet d'instructions à l'intention du conducteur décrivant les mesures à prendre en cas de défaillance du dispositif de consignation électronique;

4° des rapports d'activités sur support papier en nombre suffisant pour permettre au conducteur de consigner pendant au moins 15 jours ses activités et les renseignements exigés en vertu des articles 31 et 32.

(nos soulignements)

Dans cet exemple, il est spécifiquement mentionné que les rapports d'activités doivent se retrouver à bord en format papier.

Par contre, ce même article est muet quant au format que doivent avoir le manuel d'utilisation et les feuillets d'instructions.

Par conséquent, il serait possible que le manuel et le feuillet d'instructions soient rendus accessibles sur support électronique, ce qui signifie qu'ils puissent être consultés sur le téléphone cellulaire ou la tablette du conducteur par exemple.

<sup>3</sup> Loi concernant le cadre juridique des technologies de l'information chapitre C-1.1, art. 5

<sup>4</sup> *Ibid.*, art. 6

<sup>5</sup> *Ibid.*, art. 7

<sup>6</sup> *Ibid.*, art. 9

<sup>7</sup> Annexe 6 du guide La ronde de sécurité : [La ronde de sécurité \(gouv.qc.ca\)](#).

<sup>8</sup> chapitre C-24.2, r. 28

## Contrats

L'article du *Règlement sur le transport par autobus*<sup>9</sup> qui précise que le contrat doit se trouver à bord lors d'un voyage nolisé est le suivant :

**35.** *Le titulaire d'un permis pour le service de transport nolisé doit s'assurer que le conducteur a en sa possession, durant chaque voyage nolisé, une copie du contrat concernant ce voyage sur laquelle peut être supprimée la mention du prix du voyage.*

(Nos soulignements)

Vous pouvez constater qu'aucune mention quant à la nature du support du contrat n'est faite au *Règlement sur le transport par autobus*<sup>10</sup>. De ce fait, suivant la Loi citée précédemment, le choix du format demeure à la discrétion du transporteur. Encore une fois, le contrôleur doit être en mesure de le consulter au moment d'une intervention sur route.

## Certificat de compétence

Ni le libellé de la *Loi sur les transports*<sup>11</sup> ni la réglementation en vigueur ne mentionne la forme que doit prendre le certificat de compétence. L'article 6 du *Règlement sur la formation des conducteurs d'autobus et de minibus affectés au transport des écoliers et de véhicules affectés au transport des élèves*<sup>12</sup> précise uniquement ce que doit contenir ledit certificat.

**6.** *Tout certificat de compétence doit contenir les renseignements suivants :*

*1° la catégorie de véhicules pour laquelle ce certificat est délivré;*

*2° le nom de son titulaire;*

*3° un numéro;*

*4° la date de sa délivrance et, le cas échéant, celle à laquelle il expire;*

*5° a signature de son titulaire et celle du directeur du centre de formation en transport routier du Centre de services scolaire de la Rivière-du-Nord ou de celui du Centre de services scolaire des Premières-Seigneuries, selon le cas.*

Par conséquent, le conducteur pourrait détenir son certificat de compétence en format papier ou encore en format électronique comme un PDF tel que transmis par les centres de formation par exemple.

## Permis de conduire

Dans le cas du permis de conduire, la Société de l'assurance automobile du Québec (« SAAQ ») nous mentionne qu'il existe une vingtaine de composantes de sécurité repérables par un agent de la paix sur un permis de conduire. Ces composantes garantissent à l'agent de la paix que le conducteur qui présente la pièce est bien celui qu'il prétend être et qu'il s'agit d'un document authentique délivré par la SAAQ. Par conséquent, en cas d'interception sur route, une photo du permis de conduire ne serait pas suffisante, car l'agent de la paix ne serait pas en mesure de démontrer son authenticité.

## CONCLUSION



1

À moins de mention expresse d'une loi particulière quant à la nécessité de tout garder en version papier, le support technologique est légalement accepté.

2

Le présent article ayant fait le tour de certains documents pouvant être en format électronique, la jurisprudence est contradictoire pour ce qui est de certains autres documents.

3

Ainsi, en cas de doute, nous vous suggérons de garder à bord du véhicule, le document dans un format papier.

9 chapitre T-12, r. 16

10 Idem

11 chapitre T-12

12 chapitre T-12, r. 8

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

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

[camo-route.com](http://camo-route.com) • [cftc.qc.ca](http://cftc.qc.ca) • [cftr.ca](http://cftr.ca)





## Adoption du Règlement sur les mécanismes de prévention et de participation en établissement (**RMPPÉ**)

Le 10 septembre dernier, une étape importante a été franchie, avec l'adoption officielle, par décret (1154-2025), du *Règlement sur les mécanismes de prévention et de participation en établissement* (RMPPÉ) qui est entré en vigueur le 1<sup>er</sup> octobre 2025. Issu de la *Loi modernisant le régime de santé et de sécurité du travail* (LMRSST), ce règlement précise les modalités d'application des mécanismes de prévention et de participation des travailleuses et travailleurs en établissement. Le régime intérimaire, mis en place le 6 avril 2022, a donc pris fin le 30 septembre 2025.

Le RMPPÉ détermine les règles applicables en établissement pour les programmes de prévention, les plans d'action, le fonctionnement et la formation obligatoire du comité de santé et de sécurité (CSS) et du représentant en santé et en sécurité (RSS) ou de l'agent de liaison en santé et en sécurité (ALSS).

### Les mécanismes de prévention et de participation

L'employeur, avec la participation des travailleurs, doit élaborer des documents écrits tels que le programme de prévention ou le plan d'action. L'élaboration des documents doit suivre une démarche préventive permettant d'identifier, d'analyser, de corriger et de contrôler les risques dans les milieux de travail. Tous les établissements comptant 20 travailleurs ou plus doivent avoir mis en place un comité de santé et de sécurité (CSS) et veiller à la désignation d'un représentant en santé et en sécurité (RSS) par les travailleurs. Les établissements de 19 travailleurs et moins doivent, de leur côté, avoir un agent de liaison en santé et en sécurité (ALSS) nommé par les travailleurs.

Le RMPPÉ oblige les entreprises à documenter leurs risques, à mettre en place des mesures de prévention et à assurer la participation des travailleurs à la sécurité de leur milieu de travail. Il vise à augmenter la prise en charge de la santé et de la sécurité par les milieux de travail avec la participation des travailleurs pour implanter une culture de prise en charge de la SST dans tous les établissements.

### La démarche préventive

La démarche préventive s'applique à tous les établissements peu importe le nombre de travailleurs et la taille de l'entreprise. Toutefois, si l'entreprise a 19 travailleurs et moins, elle doit faire un plan d'action, s'il y a 20 travailleurs et plus le programme de prévention est obligatoire.

La démarche préventive comprend trois étapes: l'identification et l'analyse des risques, les mesures pour les corriger et les contrôler dans votre milieu de travail. Les risques recensés doivent être consignés par écrit dans le programme de prévention ou le plan d'action. Les risques sont de nature différente selon les activités présentes dans l'établissement. On compte donc six types de risques:

- ▶ Risques chimiques
- ▶ Risques ergonomiques
- ▶ Risques biologiques
- ▶ Risques physiques
- ▶ Risques psychosociaux
- ▶ Risques liés à la sécurité

Si, dans votre établissement, le personnel désigné pour mettre en place la démarche préventive a besoin d'aide, vous pouvez bénéficier de l'accompagnement du conseiller en prévention de Via Prévention. Des outils et des formations sont disponibles pour identifier et classer les risques dans votre milieu de travail. De plus, les formations suivantes de [Via Prévention](#) pourront vous être fort utiles :

- ▶ L'inspection des lieux de travail
- ▶ L'identification et l'analyse de risques

### **Est-ce que les mécanismes de prévention et de participation sont les mêmes pour tous les établissements ?**

Non, bien que l'objectif reste le même avec l'élimination à la source des dangers, l'application diffère selon le nombre de travailleurs dans votre établissement. Pour connaître les obligations de l'entreprise, il convient de déterminer le nombre de travailleurs.

### **Comment je peux calculer le nombre de travailleurs dans l'établissement ?**

Les travailleurs à inclure dans le calcul sont les travailleurs à temps plein ou à temps partiel, occasionnel, bénévole avec un contrat de travail ou d'apprentissage, d'agence ou dont les services sont prêtés ou loués, assigné temporairement à l'établissement, effectuant du travail sur la route ou dans un autre lieu de travail, travailleur étranger temporaire, stagiaire, étudiante ou étudiant ayant un contrat de travail.

Les travailleurs exclus du calcul sont les représentants de l'employeur, comme le gérant, le contremaître, le surintendant, le superviseur, etc.

Le nombre de personnes en emploi dans l'établissement détermine les obligations relatives au Règlement sur les mécanismes de prévention et de participation en établissement.

### **Quelles sont les obligations à mettre en place dans mon établissement ?**

Les obligations réglementaires sont un peu différentes pour les entreprises ayant 19 travailleurs et moins que pour celles ayant 20 travailleurs et plus.

Les établissements ayant 19 travailleurs et moins doivent :

- ▶ Avoir un agent de liaison en santé et sécurité (ALSS) qui doit être désigné par les travailleurs dans l'établissement. Le ALSS

facilite la communication entre les travailleurs et l'employeur sur les questions de santé et sécurité du travail. Il peut faire des identifications et des recommandations écrites des risques à l'employeur.

- ▶ L'employeur doit documenter par écrit les risques identifiés et,
- ▶ Élaborer par écrit un plan d'action, qui représente une version allégée du programme de prévention.
- ▶ Si toutefois, le nombre de travailleurs dans l'établissement augmente et atteint 20 travailleurs ou plus, l'employeur devra adapter les mécanismes de prévention et de participation afin qu'ils correspondent aux obligations.

Les établissements ayant 20 travailleurs et plus doivent :

- ▶ Avoir un représentant en santé et sécurité (RSS) désigné par les travailleurs, qui travaille conjointement avec le comité de santé et de sécurité (CSS) et l'employeur, il doit faire des inspections du milieu de travail et des recommandations au CSS. Il peut également faire le suivi des plaintes SST et assurer un accompagnement lors des enquêtes d'accident.
- ▶ Élaborer un programme de prévention, dans lequel sont recensés les dangers et les mesures de contrôle prévues, ainsi que la formation et la surveillance de la santé.
- ▶ Mettre sur pied un comité de santé et de sécurité (CSS), composé de représentants de l'employeur et de travailleurs. Le comité participe à l'analyse des risques, fait des recommandations écrites à l'employeur, s'assure de l'application du programme de prévention.
- ▶ L'approche multiétablissements est possible sous certaines conditions. Par exemple, s'il y a plusieurs établissements d'une même entreprise, ayant des activités de même nature avec des risques semblables. Il est possible de consigner une seule analyse des risques pour l'ensemble des établissements, ainsi qu'un seul RSS désigné et un seul CSS formé pour l'ensemble des établissements de ce regroupement.

- ▶ Se conformer aux programmes de santé au travail (PS) élaborés par la CNESST. Plusieurs modèles sont disponibles par thème, bruit, risques biomécaniques, etc.

### **Est-ce que la mise en place des mécanismes prévus au RMPPÉ est obligatoire ?**

Oui, cette mise en place est obligatoire dans tous les milieux de travail.

### **Dois-je connaître le niveau de risque de mon établissement ?**

Oui, il est important de connaître le niveau de risque de votre établissement parce qu'il détermine vos obligations concernant les fréquences minimales des réunions du CSS et le temps minimal que le RSS doit consacrer mensuellement à ses fonctions. Le classement des établissements est prévu par la CNESST à l'Annexe I du RMPPÉ. Les établissements appartenant aux secteurs d'activité ayant le même code SCIAN, se voient attribuer un niveau de classement spécifique qui correspond au taux et à la gravité des accidents. Quatre niveaux de risques sont prévus, le niveau 1 correspond au risque faible, le 2<sup>e</sup> et le 3<sup>e</sup> sont de risque modéré et le niveau 4 est le risque le plus élevé. Ces niveaux de risque servent à la priorisation et à l'action. Le transport de personnes est classé niveau 4, les risques sont élevés et le CSS doit faire au moins 9 rencontres par année sauf sous entente par les membres du CSS.

### **De nouveaux risques à prendre en considération ?**

#### **Les risques psychosociaux (RPS)**

Ce type de risque englobe le harcèlement psychologique ou sexuel au travail, la violence en milieu de travail, la violence conjugale ou familiale, les événements potentiellement traumatiques.

Depuis le 27 septembre 2024, l'employeur doit élaborer une politique en matière de harcèlement psychologique ou sexuel. Cette politique devra être incluse dans le programme de prévention ou le plan d'action de l'établissement. Lors de l'entrée en vigueur du régime permanent sur les mécanismes de prévention et de participation les mesures suivantes doivent être mises en place :

- ▶ La formation
- ▶ Le processus d'enquête
- ▶ La confidentialité du traitement des plaintes

Via Prévention offre deux formations :

- ▶ Reconnaître les risques psychosociaux pour mieux les prévenir
- ▶ Prévenir la violence dans le transport scolaire

### **L'exposition au bruit**

Depuis le 16 mai 2023, des changements sur les dispositions réglementaires encadrant le bruit en milieu de travail ont été apportés au *Règlement sur la santé et la sécurité du travail* (RSST). Ces changements visent à prévenir l'exposition au bruit dans les milieux de travail. L'employeur doit avoir identifié les machines, les outils et toute autre source de bruit dans son milieu de travail pour le contrôler et maintenir son seuil en dessous de 85 dB pour une exposition de 8 heures, tel qu'indiqué dans le *Règlement sur la santé et la sécurité du travail*. Les données ainsi recueillies doivent être inscrites dans le programme de prévention ou dans le plan d'action afin de mettre en place les mesures préventives nécessaires.

L'employeur ayant plus de 20 travailleurs dans son entreprise, doit se conformer au programme de santé au travail sur le bruit élaboré par la CNESST (PS bruit).

### **Comment être formé ?**

Le *Règlement sur les mécanismes de prévention et de participation en établissement* (RMPPÉ), prévoit que des formations seront obligatoires pour les membres du comité de santé et de sécurité (CSS), pour le représentant en santé et en sécurité et pour l'agent de liaison en santé et en sécurité.

**Pour rester informé, continuez de suivre Via Prévention.**

**M<sup>e</sup> EMMANUELLE FORTIN**  
Avocate, FTA



## Loi visant à considérer davantage les besoins de la population en cas de grève ou de lock-out : **Vers un encadrement de l'exercice du droit de grève dans l'intérêt de la population**

Le 30 novembre 2025, entrera en vigueur la *Loi visant à considérer davantage les besoins de la population en cas de grève ou de lock-out* (la loi) du projet de loi n° 89. Cette loi modifie le *Code du travail*<sup>1</sup> en créant une nouvelle catégorie, celle des « services assurant le bien-être de la population ». Elle confère ainsi des pouvoirs au gouvernement, au Tribunal administratif du travail et au ministre du Travail pour encadrer l'exercice du droit de grève et de lock-out lorsqu'un conflit touche des services essentiels au bien-être de la population.

Alors que les conflits de travail dans des secteurs jugés essentiels se sont multipliés au cours des dernières années, cette réforme vise à mieux concilier l'exercice du droit de grève ou de lock-out avec la protection du public contre les effets disproportionnés de certaines interruptions de service, notamment à l'égard de personnes en situation de vulnérabilité. Bien que le *Code du travail* prévoit déjà des mécanismes de maintien de services essentiels dans le secteur public, le nouveau projet de loi élargit considérablement cette approche au secteur privé, notamment dans des domaines où des impacts sociaux, économiques ou environnementaux sont jugés préoccupants. Ces dispositions s'appliquent à l'ensemble des employeurs et des associations accréditées du Québec, conformément au *Code du travail*, à l'exception des secteurs public et parapublic.

Le présent article présente les principales dispositions de cette nouvelle loi et en expose le fonctionnement.

### **Les services assurant le bien-être de la population**

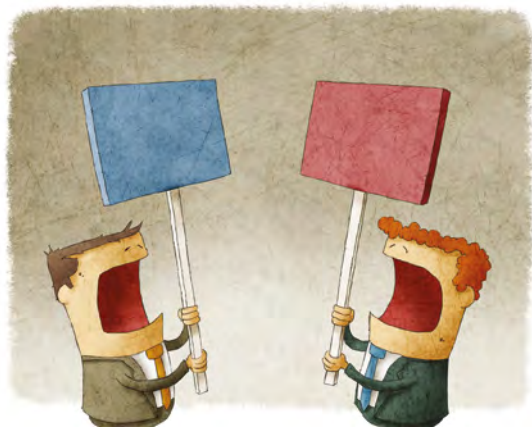
Aux termes de la récente législation, on entend par « Services assurant le bien-être de la population » les services minimalement requis pour éviter que ne soit affectée de manière disproportionnée la sécurité sociale, économique ou environnementale de la population, notamment celle des personnes en situation de vulnérabilité.

Cette définition large ouvre la porte à une intervention gouvernementale dans de nombreux secteurs d'activités, incluant notamment le transport de personnes.

### **Pouvoir de désignation par décret**

Cette nouvelle loi confère au gouvernement le pouvoir de désigner, par décret, une association accréditée et un employeur à l'égard desquels le Tribunal administratif du travail pourra se prononcer sur la nécessité de maintenir certains des services assurant le bien-être de la population en cas de grève ou de lock-out. Elle accorde également au Tribunal le pouvoir d'ordonner le maintien de ces services, à la demande de l'une des parties désignées par décret, et ce, pour la seule phase des négociations en cours.

<sup>1</sup> *Code du travail* (chapitre C-27)



## Procédure de négociation

Une fois désignées, les parties disposent d'un délai de sept jours ouvrables pour s'entendre sur les services à maintenir.

Si aucune entente n'est conclue, ou si le Tribunal juge les services proposés insuffisants, il déterminera lui-même les services à maintenir pour assurer le bien-être de la population en cas de grève ou de lock-out ainsi que les modalités de leur maintien.

Cette procédure se veut rapide, reflétant la volonté du législateur d'éviter des interruptions de service dommageables à la population.

## Maintien de la grève ou lock-out

La loi prévoit que la grève ou le lock-out en cours se poursuit même en cas de décision du Tribunal ordonnant le maintien de services assurant le bien-être de la population, à moins que le Tribunal juge que des circonstances exceptionnelles justifient la suspension de l'exercice du droit de grève ou de lock-out. Des dispositions pénales sont également prévues pour encadrer ces mesures.

## Interventions possibles du ministre du Travail

Le ministre du Travail dispose d'un pouvoir d'intervention directe dans certaines situations exceptionnelles.

Ainsi, le ministre peut intervenir lorsque les deux conditions suivantes sont réunies :

1. Une grève ou un lock-out cause ou menace de causer un préjudice grave ou irréparable à la population;
2. L'intervention d'un conciliateur ou d'un médiateur s'est avérée infructueuse.

Dans un tel cas, le ministre peut déférer le différend à l'arbitrage. L'arbitre désigné est alors chargé de déterminer les conditions de travail applicables aux

salariés de l'unité de négociation visée par le conflit. Elle exclut notamment de l'application de ce pouvoir les secteurs public et parapublic.

Par ailleurs, la loi encadre les règles sur le droit de grève et le lock-out dans les services publics, en prévoyant que les affaires touchant aux services essentiels ou au bien-être de la population soient traitées en priorité par le Tribunal.

## Application au secteur du transport scolaire

Le cabinet du ministre du Travail nous a précisé que le secteur privé du transport scolaire, bien qu'exclu du régime des services essentiels applicable au secteur public, est expressément visé par les nouvelles dispositions. Compte tenu de son rôle central dans le système d'éducation québécois, une grève ou un lock-out prolongé dans ce domaine pourrait compromettre de manière significative la sécurité et la régularité de l'accès à l'école pour des milliers d'enfants, ce qui pourrait justifier une intervention.

Cependant, il convient de préciser que l'application des nouvelles dispositions dépend toujours du contexte spécifique de chaque situation. Il demeure néanmoins clair que le secteur privé du transport scolaire entre dans le champ d'application des pouvoirs d'intervention prévus par la nouvelle loi.

La loi confère au ministre du Travail le pouvoir d'intervenir auprès des entreprises privées, y compris les transporteurs scolaires lorsqu'une grève ou un lock-out cause ou menace de causer un préjudice grave ou irréparable à la population. Dans une telle situation, et après l'échec d'une tentative de médiation-conciliation, le ministre peut obliger les parties à soumettre leur différend à l'arbitrage, ce qui met fin au conflit de travail et permet de fixer les conditions de travail applicables.

Ces pouvoirs concernent principalement les entreprises privées, qui constituent la majorité du secteur du transport scolaire au Québec.

Concernant le maintien de services minimums assurant le bien-être de la population, le critère retenu sera d'éviter que sans ces services, la sécurité sociale, économique ou environnementale de la population, notamment celle des personnes en situation de vulnérabilité soit affectée de manière disproportionnée. Encore une fois, les entreprises privées sont visées.

PROGRAMME  
COMPÉTENCES



## Contactez-nous

**Stéphane Campeau**

Expert métier

[scampeau@cpiamauricie.com](mailto:scampeau@cpiamauricie.com)

**Luc Trempe**

Directeur général

CPA Mauricie

[ltrempe@cpiamauricie.com](mailto:ltrempe@cpiamauricie.com)

# Programme Compétences VÉ

Formations en véhicules lourds hybrides et électriques disponibles à travers le Québec.

Rendez-vous sur [competencesve.ca](http://competencesve.ca)

## Formations adaptées

Choisis celle qui te convient!

- **ÉLECTRICITÉ**  
De base et intermédiaire
- **APPROCHE SÉCURITAIRE**
- **ÉLECTRICITÉ/HAUTE TENSION**



**Vidéo  
explicative**

## BONUS

La subvention, un avantage  
à ne pas manquer.



**Formation entièrement  
subventionnée**



**Manuels de formation et  
gants classe 0 fournis**



**Remboursement salarial  
de 25 \$/h maximal**



**Frais administratifs  
de 12,50 \$/h**

**INNŌVISTE**  
COMITÉ SECTORIEL DE MAIN-D'ŒUVRE  
DES VÉHICULES MOTORISÉS

Vos  
**cpa**

Avec la participation financière de :

**Québec**

Enfin, aucune liste prédéterminée d'employeurs ou d'associations accréditées ne sera automatiquement assujettie à ces mesures. Une fois la loi en vigueur, les décisions par décret gouvernemental seront prises au cas par cas, en fonction des circonstances propres à chaque négociation collective. Sa mise en œuvre exigera une vigilance constante afin de préserver l'équilibre entre protection du public et respect des droits syndicaux.

## Conclusion

La Loi visant à considérer davantage les besoins de la population en cas de grève ou de lock-out crée un nouveau mécanisme d'intervention dans les conflits

de travail, centré sur la protection du bien-être de la population en introduisant la notion de services assurant le bien-être de la population. En introduisant la notion de services assurant ce bien-être, elle établit des procédures pour assurer le maintien de certains services essentiels et mieux protéger la population, notamment les personnes vulnérables, contre les effets disproportionnés de certaines grèves ou lock-out. Tout en maintenant formellement le droit de grève et de lock-out, la portée exacte de ces dispositions se précisera à travers leur mise en œuvre concrète par le gouvernement, le Tribunal administratif du travail et le ministre du Travail dans le secteur privé.

## EN RÉSUMÉ



1

Entrée en vigueur : 30 novembre 2025.

2

L'objectif est d'encadrer l'exercice du droit de grève ou de lock-out dans le secteur privé lorsque des services essentiels au bien-être de la population sont en jeu.

3

Les services visés: Ceux dont l'interruption pourrait affecter de manière disproportionnée la sécurité sociale, économique ou environnementale, notamment des personnes en situation de vulnérabilité.

Nouveaux pouvoirs :

- Décret gouvernemental : Le gouvernement peut désigner, par décret, les parties à un conflit pour permettre l'intervention du TAT.
- Tribunal administratif du travail : Peut ordonner le maintien de certains services pendant la grève ou le lock-out.
- Ministre du Travail : Peut imposer un arbitrage obligatoire si un conflit cause un préjudice grave ou irréparable à la population, mettant ainsi fin à la grève ou au lock-out.

5

Application au transport scolaire: Le transport scolaire privé est spécifiquement visé par la loi, en raison de son impact potentiel sur l'accès à l'éducation.

6

Aucune liste prédéfinie d'employeurs ou de syndicats, les désignations se feront au cas par cas.

**KARINE PARENT**

Directrice événements et communications, FTA



”

## La campagne M’as-tu vu? 2026: Une continuité engagée et des outils renouvelés

Après une 37<sup>e</sup> édition marquée par un élan collectif et une visibilité sans précédent, la campagne M’as-tu vu? s’apprête à poursuivre sur sa lancée en 2026. Fidèle à sa mission de sensibiliser la population à la sécurité autour des autobus scolaires, la Fédération des transporteurs par autobus (FTA) dévoile les grandes lignes de la prochaine édition, inscrite dans la continuité de sa nouvelle stratégie de sensibilisation.

### Des partenaires engagés « toujours à bord »

Le succès de la campagne repose depuis toujours sur la force du partenariat. Pour 2026, plusieurs alliés de longue date réitèrent leur appui et leur confiance envers la FTA: le ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD), le ministère de l’Éducation (MEQ), la Société de l’assurance automobile du Québec (SAAQ), la Fédération des centres de services scolaires du Québec (FCSSQ), ainsi que Cain Lamarre et Intact Assurance.

À leurs côtés, les transporteurs scolaires, les corps policiers et les intervenants du milieu scolaire jouent un rôle essentiel dans la réussite de la campagne. Leur présence sur le terrain, leur vigilance et leurs initiatives de sensibilisation permettent de maintenir, année après année, une mobilisation concrète et durable pour la sécurité des jeunes.

La FTA compte sur ses membres transporteurs scolaires pour continuer à simplifier activement dans la diffusion des messages, l’organisation d’activités locales et la promotion des bons comportements à adopter autour des autobus scolaires.

### Des outils modernisés

Pour sa 38<sup>e</sup> édition, la campagne s’enrichit de nouveautés conçues pour renforcer la visibilité du message et susciter l’intérêt des jeunes.

Parmi les nouveautés :

- ▶ un réflecteur clignotant à l’effigie de Bubusse
- ▶ un macaron en métal rond et au design plus moderne
- ▶ un visuel revisité pour la bannière autoportante de Bubusse



Sans oublier le fameux toutou Bubusse, la banderole « Usagers de la route » et le jeu de cartes à collectionner. Ce dernier, à la fois éducatif et amusant, permet aux enfants d'apprendre les consignes de sécurité tout en jouant. Ils peuvent collectionner les 16 cartes exclusives, les échanger entre amis et même s'affronter en duel pour tester leurs réflexes et leurs connaissances!



Ces outils viennent compléter la trousse de communication déjà bien établie de la campagne, afin d'offrir encore plus de moyens concrets pour sensibiliser et mobiliser sur le terrain.

L'objectif demeure inchangé: rappeler à tous — automobilistes, parents, élèves, conducteurs, brigadiers et enseignants — que chaque geste compte pour protéger les jeunes qui prennent l'autobus scolaire.

## Une belle reconnaissance pour la campagne

# M'AS-TU VU?

Nous sommes fiers d'annoncer que la campagne de sécurité 2025 est **finaliste au concours Format Libre** dans la catégorie *Stratégie de relations publiques*. Un grand bravo à notre partenaire de longue date, l'agence de communication TACT, avec qui nous collaborons chaque année pour faire rayonner nos messages de sensibilisation à la sécurité en transport scolaire.

La remise de prix se tiendra le 20 novembre. En cas de victoire, nous aurons le plaisir d'apporter le trophée au Conseil provincial le lendemain afin de souligner ensemble cette belle réussite.



## Bienvenue Québec : le rendez-vous d'affaires de l'industrie touristique

La 37<sup>e</sup> édition de Bienvenue Québec s'est tenue les 27, 28 et 29 octobre derniers à Rivière-du-Loup, réunissant les acteurs clés de l'industrie touristique autour d'un même objectif : promouvoir et commercialiser les voyages de groupe et individuels au Québec.

Événement bilingue incontournable, Bienvenue Québec a une fois de plus confirmé son rôle de catalyseur pour le développement du tourisme d'ici. Cette édition a rassemblé des acheteurs provenant des États-Unis (15%), de l'international (12%), du Québec (40%) et du reste du Canada (33%). Plus de 150 vendeurs, issus de 21 régions touristiques, ont mis en valeur la richesse et la diversité de notre province.

Amélie Dionne, ministre du Tourisme, était également présente à l'événement et a d'ailleurs été photographiée aux côtés de transporteurs en nolisé-touristique (voir page de couverture).

Nous remercions chaleureusement nos membres transporteurs pour leur précieuse contribution au service de transfert et de navette tout au long de l'événement: Autabus Fleur de Lys, Autabus Transco, Autocar Excellence, Groupe Autocar Jeannois, Groupe Bell-Horizon, Limotour et Unitours.



Gina Bélanger du Groupe Autocar Jeannois, Frédérique Guignard d'Autocar Bas-St-Laurent, Stéphanie Morneau d'Autobus Fleur de Lys et Karine Parent de la FTA



Soirée du 50<sup>ème</sup> anniversaire

# 50<sup>e</sup> anniversaire du **Groupe Autocar Jeannois**



Stéphane Lefebvre lors de son discours  
au 50<sup>ème</sup> anniversaire



Stéphane Lefebvre, accompagné de ses fils,  
Édouard et Olivier et sa femme Mélissa Paillé

Le 3 mai dernier, le Groupe Autocar Jeannois (GAJ) a souligné son 50<sup>e</sup> anniversaire en inaugurant son nouveau siège social, situé dans un nouveau quartier industriel écoresponsable.

Pour l'occasion, plus de 425 personnes ont participé à l'événement : au premier chef les employé(e)s, des personnalités du milieu sociopolitique, des clients, des représentants de fournisseurs qui ont contribué à la croissance de l'organisation au cours des années, ainsi que parents et amis de la famille Lefebvre et Paillé.

Le GAJ a été fondé par Serge Lefebvre qui, au fil des années, a assuré sa croissance par des acquisitions. L'arrivée de Stéphane Lefebvre d'abord à titre de directeur général en 2001 ensuite en tant que propriétaire et président-directeur général en 2008, ont marqué la croissance rapide de l'organisation.

D'abord comme transporteur scolaire, le GAJ s'est ensuite développé dans le transport nolisé, le transport par berlines, le transport collectif, le transport aéroportuaire et, au cours des dernières années, dans le transport adapté. Depuis plusieurs années, le développement immobilier fait également partie de nouveaux créneaux exploités.

Le GAJ comptait à ses débuts quelques véhicules et une dizaine d'employés. Il compte maintenant sur un nombre grandissant d'employés et possède une flotte importante d'autobus scolaires, d'autocars et de minibus de luxe.



Stéphane Lefebvre, avec son père, Serge Lefebvre

Pour répondre aux besoins de cette croissance, le GAJ a dû déménager son siège social dans le premier quartier industriel écoresponsable de la ville d'Alma. Il est le premier à s'y installer, devenant ainsi un précurseur pour le milieu almatois.

Stéphane Lefebvre, dans le cadre de son développement immobilier, a acquis au cours des ans des terrains en ayant en tête qu'un jour ils seraient utiles et pourraient servir. Le nouveau siège social représente l'aboutissement de ces investissements.

Pour parvenir à rendre cet établissement efficient pour répondre aux besoins d'aujourd'hui et de demain, plusieurs membres du comité de direction ont participé à sa conception. Le directeur du transport, Robin Desbiens et le directeur stratégique des opérations, David Waye Tong, ont parfois perdu des nuits de sommeil pour rendre l'établissement conforme aux nouveaux impératifs qu'impose entre autres l'électrification des transports.

Comment concilier les besoins et le bien-être des employés? Cette vision a été au cœur des réflexions pour la réalisation du nouvel établissement. Il allie modernité et cherche aussi à mettre les employés dans un climat sain et bienveillant. Des aires de repos ont été installées aux étages près des principaux départements; une salle de conditionnement

accessible à tous a été aménagée; les espaces planifiés pour la mécanique permettent aux mécaniciens de respirer et de travailler dans des espaces répondant aux normes les plus avancées; une grande salle de réunion, de formation et de rencontre pouvant réunir plus de 150 personnes; les espaces de bureau ne manquent dorénavant plus lorsque du personnel s'ajoute. En fait, ce nouvel établissement permet aussi de rêver à un accroissement éventuel si la situation se présentait.

Rien de tout cela n'aurait été possible sans la présence d'un personnel dévoué à tous les niveaux: conducteurs, mécaniciens, personnel administratif et de direction... Tous et toutes ont contribué, à leur façon, au succès de l'organisation.

Nos clients qui ont cru en nous, nos partenaires de toujours, qui nous ont accompagnés, parfois à travers des difficultés temporaires, ont contribué à faire de nous une entreprise plus forte, plus résiliente.

La grande famille des transporteurs de personnes est un socle qui a permis de bâtir, de croître et de croire à un futur meilleur. Serge et Stéphane Lefebvre se sont impliqués activement dans la Fédération des transporteurs par autobus, dans l'ancienne association ainsi que dans la Fondation. Stéphane continue actuellement de s'impliquer pour contribuer au maintien et au développement de nos secteurs d'activités.



**Depuis maintenant 50 ans,**  
le GAJ existe et se prépare à  
faire face aux 50 prochaines.

**L'Histoire continue...**

# Propulsé vers l'avenir



Découvrez le pouvoir de l'électrique avec Girardin Blue Bird.



Subvention  
PETS de  
240 000\$

**Blue Bird Vision EV**  
194 kW



Autonomie de 240 km



Jusqu'à 77 passagers



325 ch



Subvention  
PETS de  
240 000\$

**Micro Bird G5e**  
140 et 175 kW



Autonomie de 300 km



Jusqu'à 27 passagers



335 ch





## Et maintenant, **on fait quoi avec le salaire des travailleurs étrangers temporaires (TET) ?**

Dans un processus d'immigration temporaire lié à un permis de travail fermé avec une entreprise, déterminer le salaire offert est souvent un casse-tête pour les dirigeants. C'est un point important puisqu'il sera analysé dans le dossier d'immigration. Il faut d'abord savoir que les salaires sont réglementés dans le Programme des travailleurs étrangers temporaires (PTET). L'Étude d'impact sur le marché du travail (EIMT) a principalement pour but de mesurer l'effet de l'embauche d'un TET vis-à-vis de travailleurs canadiens. Il est donc normal que le salaire devienne un des éléments de référence pour l'étude de l'offre d'emploi en question.

Ces derniers temps, nous entendons malheureusement le terme « cheap labour » dans les médias pour désigner les TET sous-payés par rapport aux salaires offerts aux Québécois. C'est exactement ce que l'EIMT vise à éviter. Il est aussi bon à savoir qu'une entreprise qui utilise ce programme a des obligations à respecter, c'est pourquoi il est important de s'y attarder et d'être informé des règles à suivre puisque l'acceptation positive d'un dossier d'immigration en dépend grandement. De plus, lors d'une inspection, les autorités valident les conditions définies dans l'étude, notamment le respect des conditions de travail, dont la rémunération constitue le premier élément vérifié.

Avec les nombreuses annonces en immigration que nous avons vécues au cours de la dernière année, il est facile de s'y perdre et de ne plus savoir s'il est encore possible pour vous d'avoir recours à l'immigration ou non. Les changements ont été

nombreux, mais également très rapides. Certaines informations ont été publiées sur les sites officiels du gouvernement en même temps que dans les médias ce qui a créé de la confusion puisque les résumés n'y étaient pas toujours précis ni même exacts.

Je vous propose donc les grandes lignes de la rémunération des TET, regroupées par section pour plus de clarté.

### **Salaires d'entrée dans la profession**

Dans le cadre d'une EIMT au Québec, nous devons d'abord respecter le salaire minimal de la profession imposé par la province. Pour cela, il faut préalablement déterminer le code de classification nationale des professions (CNP) correspondant à l'offre d'emploi en question, puis se référer au guide des salaires du gouvernement du Québec.

Sur le site du gouvernement du Québec, il est possible de consulter les salaires par quartile. Le salaire offert au TET doit être égal ou supérieur au seuil salarial provincial, soit au salaire du premier quartile en vigueur pour l'emploi visé au Québec.

Par exemple, pour le poste de mécanicien d'autobus de la CNP 72410, les informations indiquent une fourchette salariale variant généralement de 21,50\$ à 30,92\$ de l'heure. À partir de cette référence, l'employeur peut offrir un salaire correspondant aux responsabilités du poste, à l'expérience exigée et à l'échelle salariale interne de l'entreprise, tout en respectant un taux horaire minimum de 21,50\$.



Dans le cas où l'entreprise est syndiquée, le salaire indiqué dans la convention collective prévaut. Le volet « salaire » de l'EIMT doit alors s'y référer pour s'assurer de la conformité.

### Haut et bas salaire

Commençons par ce volet, qui a toujours été déterminant dans le PTET. Dans certains articles récents, on a pu lire qu'un « nouveau salaire » de 34,62\$ s'appliquait aux TET. Ce n'est absolument pas le cas. Ce montant correspond en réalité à l'augmentation du salaire médian horaire au Canada. Cette donnée est la référence utilisée pour déterminer si un poste relève du volet haut salaire ou du volet bas salaire dans le cadre d'une EIMT.

Autrement dit, ce chiffre ne dicte pas le salaire que vous devez offrir, mais constitue bien un seuil de référence. En revanche, il va de soi que cette hausse entraîne des conséquences pour certaines entreprises, puisqu'elle peut modifier la catégorie d'EIMT applicable à un dossier.

Le programme des TET est divisé en deux grandes catégories : haut salaire et bas salaire. La distinction entre les deux dépend du salaire médian provincial ou territorial établi par le gouvernement fédéral. C'est ce salaire médian, qui a connu deux hausses importantes au cours de la dernière année, et qui est actuellement fixé à 34,62\$ l'heure au Québec (depuis mai 2025).

En résumé, si le salaire offert est inférieur à 34,62\$/h, le dossier relève du volet **bas salaire**. L'employeur doit alors respecter des conditions particulières : calcul de quotas de TET à respecter au sein d'une entreprise et/ou d'un lieu de travail, limites par région administrative selon le taux de chômage applicable, prise en charge des frais de transport du travailleur, etc.

Si le salaire offert est égal ou supérieur à 34,62\$/h, le dossier relève du volet **haut salaire**. Dans ce cas, l'employeur n'a pas à effectuer les calculs de quotas, ni à respecter les règles liées aux régions administratives, et il n'est pas tenu de payer les frais de déplacement du travailleur.

Outre le salaire minimal exigé par la CNP, vous pouvez offrir le salaire que vous jugez approprié selon vos critères internes, par exemple l'expérience, les compétences acquises sur différents véhicules, le dossier de conduite pour un chauffeur, ou encore les certifications spécialisées en mécanique.

Ainsi, vous êtes libre d'offrir un salaire plus élevé à un mécanicien spécialisé en diagnostic ou encore en solutions de problèmes électriques qu'à un mécanicien de maintenance. En somme, vous pouvez et devez appliquer la même logique que lorsque vous faites une offre d'emploi à un travailleur québécois.

### Augmentation de salaire

Dans le cadre du PTET, il existe une légère flexibilité durant la période de validité du permis de travail pour effectuer des augmentations de salaire minimales sans devoir déposer une nouvelle EIMT. Une augmentation de salaire peut être envisagée si elle est égale ou inférieure au plus élevé des éléments suivants : 2%, ou pour s'accrocher au salaire en vigueur de la province si celui-ci a été revu à la hausse, ou pour s'accorder avec le taux d'inflation annuel moyen de l'année précédente (soit 2,4 % pour 2025). Tout cela est possible à condition que le poste, les tâches et les responsabilités restent identiques à ceux énoncés dans la demande principale.

Si vous avez des modifications salariales à effectuer, il est recommandé de consulter un agent de Service Canada ou encore une firme d'immigration certifiée (avocat ou consultant réglementé).

Si votre entreprise est régie par une convention collective ou si vous avez déjà déclaré des ajustements salariaux dans l'EIMT, des règles spécifiques peuvent s'appliquer pour les augmentations.

### Renouvellement d'un permis de travail pour un employé déjà en poste

Les délais de traitement doivent être pris en compte pour planifier le renouvellement. Pour un renouvellement au même poste, il est important de s'assurer que les conditions salariales et les tâches restent conformes minimalement aux conditions de la demande initiale afin d'éviter tout refus ou retard. C'est à ce moment de réflexion que je vous conseille de revoir le salaire pour la prochaine période couverte par le permis de travail.

### Points de vigilance et conseils

Avec les quotas de TET imposés par le volet bas salaire, établis à 10% dans la plupart des industries, nous avons dû recalculer à plusieurs reprises les ratios et envisager différentes solutions. Inévitablement, pour certains postes, la seule solution a été de passer le travailleur au volet haut salaire (plus de 34,62\$/h) afin

de ne pas être limité par le quota et ainsi renouveler ou embaucher un travailleur dont l'entreprise avait impérativement besoin.

Ces ajustements entraînent des répercussions à prévoir: l'équité interne peut être affectée et un budget supplémentaire doit parfois être débloqué. Je suggère toujours d'anticiper cette discussion, afin d'identifier les points de référence pour appuyer la décision et de se sentir à l'aise pour la prendre.

Il peut être judicieux de se faire accompagner par des firmes spécialisées en rémunération, comme notre partenaire de confiance: Sita rémunération humaine, qui offre ce type de conseils.

Le droit de l'immigration est étroitement lié au droit du travail et au droit des sociétés, mais la plupart de mes clients développent de bons réflexes en immigration. Souvent, il suffit d'avoir une bonne discussion, de partager nos réflexions pour trouver des solutions et ainsi constituer de beaux et solides dossiers d'immigration.

## VOTRE TRANQUILLITÉ D'ESPRIT, NOTRE PRIORITÉ.

- > Responsabilité civile
- > Dommages aux véhicules
- > Cyberrisques
- > Pollution
- > Conseils stratégiques d'assurance

Chez EgR, nous accompagnons les membres de la Fédération des transporteurs par autobus à chaque étape de leur trajet.

INVESTISSEZ. PROTÉGEZ. PROFITEZ.



STRATÈGES  
EN ASSURANCE

418 659-4848 | 1 800 463-2830

egr.ca





## L'importance d'avoir un défibrillateur cardiaque (DEA)

**Chaque minute compte lorsqu'une personne est victime d'un arrêt cardiaque. Dans une telle situation, le défibrillateur externe automatisé (DEA) est un appareil vital qui peut faire la différence entre la vie et la mort.**

Un arrêt cardiaque soudain peut survenir n'importe où, que ce soit au travail, à l'école, lors d'un événement sportif ou dans un lieu public. L'intervention rapide avec un DEA, combinée à la réanimation cardio-respiratoire (RCR), augmente considérablement les chances de survie. On estime qu'utiliser un défibrillateur dans les premières minutes peut multiplier par trois les probabilités de sauver une vie.

La preuve: un transporteur scolaire de la région de la Gaspésie a réussi à sauver la vie d'un employé grâce à l'utilisation d'un défibrillateur.

Facile à utiliser, le DEA guide l'utilisateur étape par étape grâce à des instructions vocales claires. Même sans formation médicale, toute personne peut donc intervenir rapidement.

Installer un défibrillateur cardiaque dans un milieu de vie ou de travail, c'est démontrer un engagement concret envers la sécurité et le bien-être de tous. C'est aussi offrir une tranquillité d'esprit, sachant que les outils nécessaires sont accessibles en cas d'urgence.

De nos jours, il est possible de se procurer un DEA pour une somme variant de 1500\$ à 2000\$. Un investissement des plus raisonnables pour sauver la vie d'un employé ou d'un collègue.



### Que dit la réglementation ?

Depuis 2013, toute personne peut utiliser un DEA en cas d'arrêt cardiorespiratoire. Aujourd'hui, grâce à sa facilité d'utilisation, sa technologie et son côté pratico-pratique, il n'est plus obligatoire d'avoir une formation spécifique pour utiliser le DEA. Ce changement réglementaire amène une augmentation du nombre de personnes pouvant intervenir en cas d'arrêt cardiorespiratoire. Notons toutefois que la présence d'un DEA en milieu de travail n'est pas obligatoire, mais suggérée.



**Bref, avoir un  
défibrillateur à  
portée de main,  
c'est être prêt à  
sauver des vies.**





## « J'ai sauvé une vie grâce au défibrillateur »

**Entrevue avec Diane Bouchard, co-proprétaire de l'entreprise Transport CD Bouchard & Filles qui a dû intervenir lors d'un arrêt cardiaque dans son garage.**

**FTA : Pouvez-vous nous raconter ce qui s'est passé le jour de l'incident ?**

**DB :** C'était à la mi-septembre, une journée tout à fait normale. Je discutais avec l'un de nos mécaniciens dans le garage à propos de travaux effectués sur un autobus. Soudain, il a blêmi, ses yeux se sont révulsés et il s'est effondré sans un mot. J'étais la seule présente. J'ai immédiatement composé le 911 et, ensuite, j'ai couru chercher le défibrillateur installé dans le garage. Tout s'est passé en quelques secondes, mais j'ai eu l'impression que le temps s'étirait. Les secours sont arrivés environ quinze minutes plus tard et ont pris la relève.

**FTA : Aviez-vous déjà reçu une formation en secourisme ?**

**DB :** Oui, et je crois sincèrement que c'est ce qui a fait toute la différence. Dans notre entreprise, tous les employés suivent une formation de secourisme aux trois ans, et pour nos conducteurs, c'est même une exigence du centre de services scolaire. Ces cours m'ont donné les bons réflexes : on n'a pas le temps de douter ou de chercher quoi faire, les gestes reviennent naturellement. Dans un moment de stress intense, ce que l'on a répété en formation devient un automatisme et un véritable réflexe de survie.

**FTA : Depuis quand votre entreprise possède-t-elle un défibrillateur externe automatisé (DEA) ?**

**DB :** Nous avons installé deux appareils il y a environ deux ans : un dans le garage et un autre dans le gym. Nous savions que plusieurs de nos conducteurs sont d'un certain âge, et, comme nous les propriétaires, ils ne sont pas à l'abri d'un problème cardiaque. De plus, l'un de nos employés avait déjà des antécédents cardiaques, ce qui rendait la décision encore plus évidente. On espère toujours ne jamais s'en servir, mais on veut être prêt si l'inattendu survient.

**FTA : Quel type d'entretien demande un DEA ?**

**DB :** Honnêtement, c'est très simple. Notre modèle possède un voyant lumineux vert qui indique que tout est en ordre. S'il s'éteint ou vire au rouge, cela signifie qu'une vérification est nécessaire, que ce soit pour la batterie ou pour les électrodes. Nous faisons une inspection régulière pour nous assurer que l'appareil est bien fonctionnel.

**FTA : Les instructions du DEA étaient-elles faciles à suivre lors de l'intervention ?**

**DB :** Absolument. Le défibrillateur est conçu pour guider même une personne sous stress. Il y a une illustration très claire qui montre où placer les électrodes, puis une voix explique chaque étape, du début à la fin. L'appareil indique s'il faut ou non administrer un choc et il se verrouille automatiquement si ce n'est pas nécessaire. Dans une situation aussi stressante, ce soutien vocal est rassurant : on se sent accompagné, on sait que l'on agit correctement.

**FTA : Cet événement a-t-il changé votre vision de l'importance d'un DEA sur le lieu travail ?**

**DB :** Je croyais déjà à son utilité, c'est pour cela que je l'avais installé. Mais vivre une telle expérience enlève tout doute. Les secours m'ont confirmé que le massage cardiaque seul n'aurait probablement pas suffi. Sans le DEA, mon mécanicien n'aurait pas survécu. Aujourd'hui, je me sens fière et soulagée d'avoir pris cette décision en amont.

**FTA : Quel conseil donneriez-vous à d'autres transporteurs qui hésitent à s'en procurer un ?**

**DB :** Je leur dirais de ne pas attendre. L'achat d'un DEA représente un coût, bien sûr, mais il est minime comparé à une vie humaine. Il peut sauver la vie d'un employé, d'un client, ou même d'un membre de votre famille. Quelques temps après l'incident, notre mécanicien est venu nous remercier en personne et je sais que cet appareil lui a sauvé la vie.

## Application mobile "DEA-Québec"

Développée par la Fondation Jacques-de Champlain, cette application gratuite (iOS et Android) offre trois fonctions :



- Localiser en quelques secondes le défibrillateur le plus proche.
- Informer en fournissant des rappels simples sur la réanimation cardio-respiratoire (RCR).
- Enregistrer un nouvel appareil directement dans le registre provincial.

Une ressource pratique qui peut faire gagner de précieuses minutes en situation d'urgence.

### Pour en savoir plus :

<https://www.jacquesdechamplain.com/projet-dea/>

L'application est disponible sur diverses plateformes :



## Entretien essentiel d'un DEA

### Inspection mensuelle

Vérifier que le voyant vert est allumé et que l'appareil reste facilement accessible.



### Batterie

Durée de vie moyenne de 3 à 5 ans; la remplacer dès qu'un message ou un voyant d'alerte apparaît.

### Électrodes

Surveiller la date d'expiration (2 à 4 ans) et les changer après chaque utilisation, même sans choc.

### Tests automatiques

La plupart des DEA effectuent des autotests quotidiens ou hebdomadaires.

### Registre

Consigner chaque inspection, remplacement de batterie ou d'électrodes, et toute utilisation.

**ASSURANCE COLLECTIVE EXCLUSIVE AUX MEMBRES DE LA FÉDÉRATION**

GCGF SA GE Assurances et rentes collectives

**ÉCONOMIQUE - FLEXIBLE - PERSONALISÉ**

**PLUSIEURS NOUVEAUTÉS EN 2025**  
**POUR INFORMATION 888-686-3264 POSTE 3225**



# LA FONDATION EN CHIFFRES

Vous souhaitez  
faire un don ?



## 829 431 \$

DISTRIBUÉS AUPRÈS DES ÉCOLES  
À TRAVERS LE QUÉBEC

## 998 PROJETS FINANCÉS DANS LES ÉCOLES

**FONDATION**  
DES TRANSPORTEURS PAR AUTOBUS

Prochaine activité  
bénéfice au profit de  
la Fondation

# 27 mars 2026

## 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

341\$ + 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](http://www.camo-route.com/fr/formations)

Un projet de :  
**CAMO ROUTE**  
CENTRE SECTORIEL LE MURRAY VEILLEUX  
DE L'INDUSTRIE DU TRANSPORT ROUTIER

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

Centre de formation  
de compétence  
**Lac-Abitibi**  
Centre de formation  
de compétence  
de Lac-Abitibi

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

# AGENDA 2025 • 2026

**21-22 novembre 2025**

Conseil provincial

– DoubleTree by Hilton Québec à Québec

**26 janvier au 6 février 2026**

Campagne de sécurité en  
transport scolaire provinciale

**27 mars 2026**

Rendez-vous d'affaires et  
activité-bénéfice à Québec



**COMPRESSEURS  
DRUMMOND**  
VENTES • PIÈCES • SERVICES

## PROGRAMME EXCLUSIF POUR VOTRE MAINTENANCE PRÉVENTIVE.

🕒 Toutes vos pièces, prêtes  
à l'emploi.

🔧 Simplifiez l'entretien  
de vos compresseurs!

📍 Peu importe votre  
compresseur, peu importe  
votre région, on est là pour vous.

**CONTACTEZ MICHEL**

[michel.labrie@compresseursdrummond.ca](mailto:michel.labrie@compresseursdrummond.ca)

819 397-5654



Le Transporteur est une publication de la Fédération des transporteurs par autobus. Elle est tirée à 960 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](mailto:courrier@federationautobus.com)

### Rédaction

Pierre Tremblay  
Chantale Dugas  
M<sup>e</sup> Christine Deslauriers  
M<sup>e</sup> Emmanuelle Fortin  
Karine Parent  
Aurélie Maynard

### Collaborateurs

M<sup>e</sup> Stéphane Lamarre  
Sabina Samperi  
Chantale Côté

### Publicité

Aurélie Maynard

### Conception graphique

Marie-Claude Bélanger

### Crédit photo

Normand Huberdeau  
– Groupe NH Photographes  
Depositphotos

### Impression

Solisco numérique  
Téléphone: 418 842-0850

# 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.**  
**Thomas**  
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](mailto:info@autobusthomas.com)

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

[autobusthomas.com](http://autobusthomas.com)





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

Fière de faire un bout de chemin avec la  
Fédération des transporteurs par autobus.