



Rapport **D'ACTIVITÉS**
2020-2021

**MOBILISE.
CONCERTE.
ORIENTE.**



»» SOMMAIRE

| | |
|--|----|
| Rapport du président du conseil d'administration | 2 |
| Rapport du président-directeur général | 4 |
| Conseil d'administration de la Fédération | 6 |
| Rapport du trésorier | 7 |
| Rapport comité scolaire | 8 |
| Rapport comité urbain et interurbain | 10 |
| Rapport comité nolisé-touristique | 12 |
| Rapport comité main-d'œuvre | 14 |
| Rapport comité d'électrification des transports | 16 |
| Rapport événements 2020-21 | 17 |
| • Bienvenue Québec | 17 |
| • Rendez-vous annuel des membres | 18 |
| • Fondation des transporteurs par autobus | 18 |
| Personnel de la Fédération | 19 |
| La Fédération vous représente au sein de... | 20 |



Rapport du **PRÉSIDENT** du conseil d'administration



Stéphane Lefebvre

J'aurais aimé parler d'autres choses pour ma deuxième année de mandat à la présidence de notre conseil d'administration, mais malheureusement, la Covid-19 en a décidé autrement. La pandémie aura marqué au fer rouge cette dernière année et ébranlé notre industrie, dont la majorité de nos secteurs en subissent encore les contrecoups. Chose certaine, je ne peux qu'être fier de notre organisation, car cette période tumultueuse aura été marquée par la solidarité et la résilience des membres de notre Fédération. La crise qui nous a frappé n'a épargné aucune de nos entreprises. Force est de constater que tous les efforts que nous avons déployés au cours des 12 derniers mois ont été bénéfiques. Nous avons pu traverser les différentes vagues, avec tous les aléas opérationnels qu'elles comportaient, en minimisant les impacts.

À ce jour, on ne nous rapporte aucune fermeture d'entreprise parmi nos membres due à la pandémie. Si notre industrie a évité le pire, c'est grâce au travail de notre Fédération qui a joué un rôle important sur tous les fronts. Elle a représenté ses membres, tous les secteurs d'activités confondus, auprès des

gouvernements, et ce, sur une base régulière. La permanence a pu compter sur le support indéniable de tous les comités sectoriels, formés d'administrateurs et de transporteurs, qui ont contribué de façon importante dans l'élaboration des stratégies d'actions concertées. Vous pourrez le constater à la lecture des bilans des comités sectoriels contenus dans ce rapport d'activités.

Sans avoir tenu la comptabilité du nombre d'échanges et de rencontres avec les ministres, les cabinets et les fonctionnaires, je peux affirmer sans trop me tromper que nous avons certainement battu un record. Jamais dans l'histoire de notre Fédération nous n'avons eu autant d'interactions avec les intervenants gouvernementaux, en une seule année. Que ce soit au provincial ou au fédéral, ministères de l'Éducation, des Transports, du Tourisme, de l'Économie, en passant par la CNESST, la santé publique et j'en passe... tous les efforts ont été déployés pour que les transporteurs soient soutenus. Nous avons multiplié les rencontres virtuelles afin que notre industrie soit reconnue à sa juste valeur pour que les transporteurs

puissent bénéficier de programmes d'aide, même si certains nous excluaient au départ. Nous avons persévéré et tous nos secteurs ont bénéficié d'une aide gouvernementale.

Le transport interurbain a notamment obtenu une aide d'urgence afin de rétablir les lignes principales et planifier la reprise des lignes secondaires. Les transporteurs scolaires ont vu leurs contrats honorés à 100 % en début de pandémie, puis payés à 50 % par la suite. Seuls les remboursements des frais liés à la Covid-19 restent nébuleux, car certains transporteurs ont vu leurs frais remboursés et d'autres non. Le transport nolisé, le plus touché de tous nos secteurs, a finalement pu bénéficier du programme de prêt avantageux dédié à l'industrie touristique où une portion, allant jusqu'à 40 %, pouvait être pardonnée selon certains paramètres.



Chose certaine, je ne peux qu'être fier de notre organisation, car cette période tumultueuse aura été marquée par la solidarité et la résilience des membres de notre Fédération.



Parallèlement aux dossiers pandémiques, la Fédération a aussi œuvré sur les enjeux capitaux pour nos entreprises, notamment la main-d'œuvre et l'électrification des transports. La Fédération a poursuivi ses actions afin de supporter les entreprises dans leur quête d'employer spécialement des conducteurs et des mécaniciens en créant le microsite «prendsplace.com». Le site a été appuyé par une campagne média qui avait pour objectif de promouvoir le métier de conducteur d'autobus et de stimuler le recrutement.

La bonne nouvelle, s'il y en a une, c'est que le pire est derrière nous. Le Québec s'approche de l'immunité collective et j'ose espérer que le retour à la normale est pour bientôt. Cela dit, nous aurons du pain sur la

planche au cours des prochains mois, car les enjeux qui nous préoccupaient ne se sont pas volatilisés avec le virus. La pénurie de main-d'œuvre, la rétention à l'emploi, l'électrification des autobus scolaires et surtout les prochaines négociations des contrats de transport scolaire occuperont une part importante de notre agenda.

Je tiens à souligner dans ce rapport tous les efforts des transporteurs, des administrateurs, des membres fournisseurs, des partenaires et membres de notre permanence tout au long de la pandémie. Si nous avons pu traverser cette période difficile, parfois épuisante, voire même déstabilisante à l'occasion, c'est grâce à la collaboration, à la concertation et à la mobilisation dont nous avons su faire preuve.

En terminant, je remercie de façon particulière chaque membre de la permanence pour tous les efforts colossaux des derniers mois. C'est une équipe dévouée qui contribue à l'avancement et au bon fonctionnement de notre Fédération, peu importe les difficultés. Je remercie également notre président-directeur général, Luc Lafrance, pour la qualité de son travail, son dévouement et son support.

Aux membres du conseil d'administration, je vous remercie pour votre collaboration et votre implication dans les différents comités. Finalement, merci à tous les membres transporteurs qui m'ont fait confiance et ont participé activement à la vie associative de notre Fédération.



Rapport du **PRÉSIDENT-DIRECTEUR GÉNÉRAL**

Luc Lafrance

Il me fait plaisir, encore cette année, de vous présenter le rapport d'activités de la Fédération des transporteurs par autobus. Pour une deuxième année, les activités de notre Fédération se sont passées sous le signe des restrictions et des mesures sanitaires. En effet, peu importe le secteur d'activité, nous avons tous subi les effets de la pandémie.

Le transport scolaire qui malgré la reprise des cours en présentiel a dû composer avec plusieurs restrictions telles que le nombre de passagers, les mesures de protection des conducteurs et conductrices, la désinfection des véhicules, sans parler des problèmes de main-d'œuvre.

Du côté du transport interurbain, celui-ci a aussi subi les effets de la pandémie. Après un arrêt complet des opérations, une reprise partielle du service s'est effectuée grâce, entre autres, au programme d'urgence mis en place par le ministère des Transports, mais encore là, les activités sont limitées par le nombre de passagers autorisés et au peu de déplacements entre les régions.

Pour ce qui est du transport nolisé, la situation a été encore plus critique. Les frontières étant toujours fermées, les attraits touristiques pratiquement tous fermés et l'annulation des croisières ont fait en sorte que l'industrie a subi des pertes énormes durant la dernière année et la reprise ne semble pas au rendez-vous, à court terme.

Afin de pallier ou d'amoindrir tous ces impacts négatifs, la FTA a multiplié les interventions auprès des différents partenaires gouvernementaux tant au fédéral, qu'au provincial, dont vous trouverez les détails dans les différentes sections de ce rapport d'activités.

Quant à l'organisation interne de la Fédération, tout a été mis en place afin d'assurer les meilleurs services aux membres. C'est le cas notamment, du côté de la direction des services juridiques dont les personnes-ressources ont multiplié les interventions et demandes auprès de la Santé publique et de la CNESST afin de faire valoir les intérêts de nos secteurs d'activité et d'obtenir le plus d'informations possible afin de les transmettre aux membres de la FTA.

Bien sûr la pandémie nous a limité dans l'organisation de nos événements et rencontres. Notre congrès n'a pas eu lieu pour une deuxième année, tout comme les conseils provinciaux en présentiel qui ont été remplacés par des rendez-vous annuels des membres et des séances d'information par vidéoconférence.

Malgré ces embûches et nouvelles façons de diffuser l'information, plusieurs d'entre vous ont participé à ces vidéoconférences.

Du côté politique, la Fédération a été très active au cours de la dernière année. Que ce soit pour le transport scolaire, où plusieurs interventions ont été faites afin de maintenir la rémunération des contrats de transport lors des journées pédagogiques ou des congés supplémentaires décrétés par le MEQ, pour préparer les règles budgétaires de l'année scolaire 2021-22 et pour le projet d'électrification des autobus scolaires où, suite aux interventions de la FTA, des mesures transitoires ont été incluses dans ces règles.

En terminant, je ne peux passer sous silence, le programme d'électrification des autobus scolaires. La Fédération a, au cours de l'année 2020-21, multiplié les interventions auprès du MTQ pour lui faire part, entre autres, de l'expérience vécue jusqu'à présent par les transporteurs qui opèrent des autobus scolaires électriques, mais aussi expliquer la réalité des transporteurs partout sur le territoire québécois et leurs appréhensions versus ce changement majeur que représente l'électrification des autobus scolaires. Malgré toutes nos interventions, le MTQ a annoncé son programme qui couvre une partie des frais reliés à l'acquisition des autobus électriques et une partie des frais reliés aux installations électriques. Ces mesures, bien qu'elles soient intéressantes, ne sont pas suffisantes pour assurer une transition sans trop d'impacts négatifs pour les transporteurs scolaires. À suivre!

Pour en revenir aux activités internes de la Fédération, je voudrais souligner le travail de tous les membres de l'équipe de la permanence.

« Afin de pallier ou d'amoindrir tous ces impacts négatifs, la FTA a multiplié les interventions auprès des différents partenaires gouvernementaux tant au fédéral, qu'au provincial. »

Le transport interurbain n'est pas en reste, à la suite des démarches de la FTA, le MTQ a mis en place un programme d'urgence afin d'assurer la reprise partielle des lignes principales. Ce programme a été reconduit à deux reprises durant la dernière année.

Quant au transport nolisé-touristique, malgré toutes les interventions politiques faites par la Fédération à plusieurs reprises, pour couvrir les pertes des transporteurs, la seule aide disponible demeure les programmes de prêt et garanties de prêt qui, malgré tout ont pu aider des transporteurs nolisés.

Je voudrais aussi remercier les membres du conseil d'administration pour leur collaboration et implication dans les différents dossiers.

Enfin, je tiens à souligner le travail et l'implication de notre président du conseil d'administration, M. Stéphane Lefebvre, qui tout au long de l'année nous a épaulé.

Conseil **D'ADMINISTRATION**



**STÉPHANE
LEFEBVRE**
Président
du conseil
d'administration



**CAROLINE
VALLÉE**
Vice-présidente,
secteur public



**PIERRE
TREMBLAY**
Vice-président,
secteur scolaire



**PIERRE
TOURVILLE**
Trésorier



**LOUISE
GIROUX**
Administratrice



**LURIE
HENNER**
Administratrice



**MARTIN
DÉSILETS**
Administrateur



**PASCAL
OUELLET**
Administrateur



**PIERRE
MAHEUX**
Administrateur



**PHILIPPE
PLANTE**
Administrateur



**STÉPHANE
BOISVERT**
Administrateur



**CLAUDIA
BOISSONNEAULT**
Administratrice



**KARINE
LA SALLE**
Administratrice



Rapport du **TRÉSORIER** du conseil d'administration



Pierre Tourville

Il me fait plaisir, à titre de trésorier de la Fédération des transporteurs par autobus, de vous présenter la situation financière de notre Fédération.

Encore cette année, les activités de la Fédération se sont déroulées sous le signe de la stabilité, et ce, malgré les impacts subis par les membres transporteurs avec cette pandémie qui perdure.

Bien que notre Fédération n'ait pu tenir l'ensemble de ses activités, la FTA a quand même réalisé un léger surplus d'opérations grâce, entre autres, aux subventions salariales qu'elle a pu bénéficier.

Le conseil a dû aussi autoriser des dépenses extraordinaires non prévues au budget, afin de faire réaliser différentes études pour défendre des intérêts de notre industrie. C'est le cas, notamment, pour le transport nolisé-touristique où un mandat a été donné pour la réalisation d'une étude sur les impacts de la pandémie dans ce secteur d'activité.

Un autre mandat a été donné pour la réalisation d'une étude sur l'impact de l'arrivée de l'électrification des autobus scolaires dont une mise à jour a été réalisée récemment.

De plus, le conseil d'administration a autorisé une dépense importante pour la création d'une nouvelle base de données, outil essentiel et important de travail pour l'équipe de la permanence.

Du côté de la cotisation annuelle, celle-ci a été faite en deux temps afin de permettre aux membres de mieux absorber les effets de la pandémie et du ralentissement des activités. Par ailleurs, à ce jour, la plupart, pour ne pas dire la totalité des membres ont renouvelé leur cotisation. Les seuls changements sont en lien avec la vente, le transfert ou la fusion d'entreprises.

Pour ce qui est de la garantie d'exécution, celle-ci est demeurée au même taux que les dernières années, la seule variation est due à l'indexation des contrats.

Je profite de l'occasion pour souligner le travail et le suivi rigoureux effectué par l'équipe de la permanence et plus particulièrement, la coordonnatrice à la comptabilité et à l'administration, Mme Céline Mercier.

En terminant, je veux aussi remercier mes collègues du conseil d'administration pour leur collaboration.



Rapport comité **TRANSPORT SCOLAIRE**

Laurie Henner, Louise Giroux, Pierre Tourville, Pierre Tremblay,
Stéphane Boisvert, Pascal Ouellet

La dernière année scolaire aura été l'année de tous les défis. Chose certaine, elle aura démontré la grande capacité d'adaptation des transporteurs scolaires à la grandeur de la province. La pandémie a impacté significativement nos opérations en modifiant nos façons de faire et nos équipements. L'important est que nous avons su maintenir un transport sécuritaire pour tous les élèves transportés quotidiennement malgré les nombreuses contraintes. Nous avons, somme toute, traversé le nœud de la crise sans trop d'écueils. Le yo-yo constant entre arrêt des services, reprise des services, re-arrêt et re-reprise aura laissé des marques sur nos entreprises. Notre main-d'œuvre a été la plus impactée par l'irrégularité et les nombreux changements de protocoles de la santé publique. La rétention à l'emploi fut extrêmement difficile, et ce, malgré les programmes mis en place par les deux paliers de gouvernement. La liste des enjeux auxquels nous avons dû faire face durant cette pandémie est longue... en voici donc les grandes lignes.

Main-d'œuvre

Notre Fédération a travaillé d'arrachepied auprès du ministère de l'Éducation, des centrales syndicales, de la Santé publique, de la Commission des normes, de l'équité, de la santé et de la sécurité au travail (CNESST) et de la Fédération des centres de services

scolaires en formulant de multiples recommandations afin de minimiser les impacts des normes sanitaires imposées par la santé publique sur les opérations quotidiennes des transporteurs. Par exemple, la diminution du nombre d'élèves à bord des autobus a eu pour effet d'augmenter le nombre de véhicules, sans toutefois avoir des conducteurs disponibles pour pallier ces ajouts. D'autant plus qu'étant donné la moyenne d'âge élevée des conducteurs et des conductrices, plusieurs d'entre eux ne pouvaient travailler, car ils étaient considérés comme personnes à risque d'avoir des complications graves dues au virus.

Au cours de la dernière année, la Fédération a participé aux travaux du comité, créé par le ministère de l'Éducation, qui avait pour objectif de trouver des solutions quant à la rétention à l'emploi des conducteurs et conductrices d'autobus scolaires. Ces travaux ont mené à la création du Programme d'aide financière visant la rétention des conducteurs d'autobus scolaire (PAFCAS) avec une enveloppe annuelle de 19,1 M\$ pendant cinq ans.

Dès la mise en place de ce programme, nous avons soulevé auprès des autorités le manque de concertation entre le gouvernement fédéral et provincial en ce qui a trait au traitement des sommes allouées

aux conducteurs par l'Assurance-emploi. Nous avons également soulevé les problèmes liés au service à la clientèle par le gestionnaire du programme notamment pour la révision des dossiers problématiques.

Quoique ce programme connaisse des ratés en début de parcours, ce soutien financier demeure tangible et contribuera, autant que possible, à garder nos conducteurs à l'emploi.

Mesures sanitaires

Les normes sanitaires ont également apporté leurs lots de défis. Nous avons jonglé avec les cloisons, les équipements de protection individuelle, la distanciation, la désinfection et la réglementation. Nous avons communiqué à maintes reprises avec le ministère de l'Éducation faisant valoir plusieurs aspects de sécurité concernant le déploiement des cloisons à bord des autobus. Nous avons émis de nombreuses recommandations afin que les transporteurs puissent opérer adéquatement en sécurisant les élèves transportés ainsi que leurs conducteurs. Le dossier des cloisons a nécessité de nombreuses démarches auprès de Transports Canada, de la SAAQ et des ministères des Transports et de l'Éducation. La SAAQ a donc produit un document précisant les conditions et les matériaux à utiliser pour la pose des cloisons. Avec ou sans cloison, les services ont été donnés et aucune éclosion ne nous a été rapportée à bord d'un autobus scolaire.

Le remboursement des frais liés à la Covid a été une autre source de préoccupation, car pour certaines entreprises, cela représente des sommes importantes. Une fois de plus, la Fédération a suggéré au ministère d'établir un montant de remboursement uniforme pour l'ensemble des transporteurs à l'échelle de la province afin que toutes les entreprises reçoivent une compensation. Il faut souligner que les directions émises par le ministère de l'Éducation aux centres de services scolaires et commissions scolaires, à cet effet, étaient vagues, laissant les centres de services interpréter et gérer ce volet. Cela a créé une disparité au sein du réseau privé de nombreux transporteurs aux remboursements de ces frais exceptionnels causés par la Covid.

Respect des contrats

Dès le début de la pandémie, votre Fédération a communiqué avec le ministre de l'Éducation, son cabinet et son ministère afin que les contrats de transport

scolaire soient honorés, et ce, malgré la suspension des cours dans les écoles du Québec. Nous avons fait valoir que les contrats types n'ont pas été rédigés afin de répondre à une crise pandémique suivant laquelle les gouvernements décrètent mondialement l'état d'urgence. Nous avons proposé le maintien des contrats de transport scolaire à même l'enveloppe dédiée, afin que les entreprises puissent continuer à payer leurs employés, tout comme les travailleurs du secteur de l'éducation. Cette recommandation permettait aux entreprises d'avoir les ressources nécessaires advenant une relance en cours d'année tout en couvrant un minimum des frais supplémentaires en lien avec la Covid.

Les transporteurs ont eu droit à 100 % de la valeur de leur contrat durant les premières semaines, puis 50 % pour la durée de la fermeture des écoles.

Autres enjeux

Évidemment, la pandémie aura mis sous le tapis d'autres enjeux, pas moins importants pour autant, comme la gestion de la discipline à bord des autobus scolaires, les divers équipements de sécurité supplémentaires sont l'objet d'un sondage par Transports Canada tel que les caméras d'infraction, le bras d'arrêt prolongé, les caméras extérieures 360 et le freinage d'urgence automatique. Ces dossiers reviendront sur la pile des priorités lorsque nous aurons droit à un retour à la vraie normalité, sans une énième vague dû à un variant quelconque.

Nous devons également composer (encore) avec certains enjeux liés à la pandémie et l'évolution des mesures sanitaires lors de la prochaine année. Tous les transports effectués pour les étudiants des cégeps et des universités restent encore aujourd'hui un enjeu non résolu pour ce type de clientèle.

Chose certaine, la prochaine année sera en grande partie accaparée par la renégociation de nos contrats scolaires, le renouvellement des règles budgétaires et la révision du contrat type. Plusieurs discussions sont à prévoir notamment avec l'obligation d'électrifier les flottes d'autobus.



Rapport comité **URBAIN ET INTERURBAIN**



Karine La Salle et Pierre Maheux

Le transport interurbain aura été l'un des secteurs le plus touché, avec le transport nolisé-touristique, par la pandémie. Devant les mesures d'urgence décrétées par le gouvernement, notamment le confinement des régions et l'interdiction des déplacements interrégionaux, les transporteurs interurbains n'ont eu d'autre choix que de suspendre leurs opérations pour une période indéterminée. Aucun service aux usagers n'a été donné pendant plus de trois mois, mettant ainsi la rentabilité de chaque ligne du réseau interurbain dans un état de précarité sans précédent. Grâce à tous les efforts déployés depuis le début de la pandémie, les transporteurs interurbains ont pu bénéficier d'une aide gouvernementale permettant d'éponger une partie des pertes.

Avant la pandémie, les transporteurs avaient réussi à freiner l'érosion de l'achalandage grâce au plan de relance de l'industrie, au programme d'aide gouvernemental et au travail collaboratif avec le ministère des Transports du Québec (MTQ). Un pas dans la bonne direction, mais la rentabilité n'était toujours pas au rendez-vous pour 80% des lignes interurbaines. Au mois de mars 2020, la Covid-19 a replongé cette industrie dans l'incertitude et la précarité.

Rapidement, une cellule de crise, composée des six transporteurs interurbains membres de la FTA, a été formée afin d'établir les actions et les représentations à faire auprès du gouvernement pour supporter les entreprises à travers la crise. Plusieurs propositions et demandes ont été effectuées auprès du ministère des Transports. Dans un premier temps, nous leur avons demandé de décréter la suspension temporaire des procédures de modification d'horaires, ou de fréquences, et des obligations d'affichage, ainsi que le pouvoir de la Commission des transports du Québec (CTQ) de refuser une demande de suppression partielle ou totale de services de transport interurbain. Ces demandes étaient évidemment devenues nécessaires afin de protéger les transporteurs, car il était impossible dans ces conditions de remplir les obligations liées à leurs permis. L'objectif de cette demande de suspension temporaire était évidemment d'accorder plus de flexibilité aux transporteurs aux prises avec une situation pandémique historique, les contraignant à devoir obligatoirement procéder à des modifications d'horaires ou des réductions de fréquences ou même, à des arrêts complets de service sur certaines lignes. Il était donc essentiel pour les transporteurs de pouvoir le faire sans les contraintes de temps habituellement requises dans le cadre des procédures administratives et quasi-judiciaires de la Commission des Transports du Québec (CTQ). Cela dit, le décret demandé n'a

jamais été émis. Toutefois, la CTQ a été tolérante tout au long de la crise et les transporteurs interurbains lui en sont très reconnaissants.

Par la suite, la Fédération a travaillé à ce que les transporteurs puissent bénéficier d'une aide financière pour traverser la crise et leur permettre de reprendre leurs services le temps voulu. Les transporteurs ont élaboré et soumis au MTQ un plan de reprise graduel des services selon l'évolution de l'achalandage. Le ministère a adapté ses programmes d'aide financière afin de favoriser la reprise des services selon le plan proposé. Autre élément qui a été proposé pour alléger le fardeau financier des transporteurs est la suspension des frais de la Gare centrale de Montréal durant l'absence des services de transport interurbain. Bien qu'adressée au MTQ, cette demande a aussi été entendue par la direction de la gare et son propriétaire l'ARTM qui ont accepté d'ajuster à la baisse les coûts habituels compte tenu de l'arrêt complet des services pendant trois mois et d'un achalandage très réduit depuis la reprise partielle des services.

Toutefois, les règles sanitaires imposées par la Santé publique compliquent la reprise et ralentissent considérablement le retour à la rentabilité. La distanciation physique limite le nombre de passagers à un maximum de 50 % de la capacité totale de l'autocar, ce qui est nettement insuffisant. D'autre part, le transport de travailleurs a beaucoup progressé en matière de capacité dans les derniers mois. En effet, le 17 juin dernier, l'*Institut national de santé publique du Québec (INSPQ)* a publié *une mise à jour de son guide COVID-19: Recommandations générales pour les milieux de travail, hors milieux de soins, par palier d'alerte*.^[1] Ainsi, en palier d'alerte verte, lors du transport de travailleurs en groupe, **la distanciation physique n'est plus nécessaire**, mais le masque de qualité doit être porté par tous durant le transport^[2]. Cette recommandation a d'ailleurs été reprise par la CNESST^[3].

Nous sommes donc d'avis que cette règle applicable au transport de travailleurs devrait se transposer dans le transport interurbain pour la clientèle transportée. Des représentations ont donc été effectuées afin d'uniformiser les règles sanitaires comme dans les autres modes de transport, soit aérien, ferroviaire et

maritime. Malheureusement, nous avons eu comme réponse que, contrairement aux autres modes, le transport par autocar est sous juridiction provinciale et non fédérale. Même si cette notion de juridiction est tout à fait vraie, cette différence dans l'application de cette mesure sanitaire est incompréhensible aux yeux des usagers et inéquitable pour les transporteurs interurbains.

La pandémie aura chambardé le plan d'action prévu. Le plan de relance de l'industrie, entamé il y a déjà quelques années, a fait place à un plan d'urgence. Les travaux de la Table sur le transport collectif régional et interrégional promis par le MTQ en janvier 2020 ont été suspendus tout comme la réflexion sur le modèle de financement du transport collectif interrégional. Les discussions allaient bon train avec l'ARTM et le MTQ concernant les frais de la gare d'autobus de Montréal, mais la Covid a repoussé l'échéancier. Nous comptons reprendre ces discussions et ces travaux au cours de la prochaine année afin de solidifier la reprise des transporteurs/utilisateurs de la gare de Montréal, si la situation pandémique le permet évidemment. Ces enjeux cruciaux devront être adressés en vue d'un retour à ladite normalité.

Transport urbain

Exo, l'organisme qui opère le transport collectif urbain dans les couronnes nord et sud de la communauté urbaine de Montréal, avait informé les entreprises sous contrats qu'elle souhaitait revoir leur modèle d'opération en devenant propriétaire des véhicules et des installations et contracter la gestion des opérations aux transporteurs. Lors d'une rencontre avec Exo, la Fédération a fait valoir que ce modèle causerait potentiellement la fermeture de certaines entreprises, ce qui restreindrait considérablement son bassin. Nous avons également questionné l'aspect économique du modèle, car la construction d'infrastructures et l'achat de véhicules viendraient remplacer ce qui existe déjà.

Malgré nos recommandations, Exo a entamé son virage vers son nouveau modèle d'affaires. Cela dit, cette transition prendra des années et Exo aura besoin des transporteurs en place pour maintenir les services actuels. Les discussions reprendront sûrement au cours de la prochaine année.

^[1] COVID-19 : Recommandations générales pour les milieux de travail, hors milieu de soins, par palier d'alerte | INSPQ

^[2] COVID-19: Mode d'organisation du travail « Fly in Fly out » (FIFO) ou « Drive in Drive out » (DIDO) | INSPQ

^[3] Ajustements des mesures de prévention dans les milieux de travail en palier vert | Commission des normes de l'équité de la santé et de la sécurité du travail - CNESST (gouv.qc.ca)



Rapport comité transport **NOLISÉ-TOURISTIQUE**



Louise Giroux, Caroline Vallée et Claudia Boissonneault

Le transport nolisé touristique est de loin le secteur le plus touché par cette pandémie mondiale. De mémoire, jamais notre secteur n'a vécu une crise aussi majeure de toute son histoire. Les impacts de la Covid-19 sur l'industrie du transport nolisé sont catastrophiques. La fermeture des frontières et les mesures sanitaires, notamment la distanciation physique, réduisent considérablement toute possibilité de reprise. Chose certaine, la mobilisation des transporteurs nolisés fut remarquable tout au long de la crise. La Fédération a pu bénéficier de la collaboration des membres afin d'amasser toutes les données économiques pertinentes et brosser un portrait exhaustif de notre industrie. Ils ont participé activement aux opérations de presse et de représentations auprès des élus provinciaux et fédéraux. Ce rapport fait donc état de l'ensemble des actions menées au cours des douze derniers mois pour sauver notre industrie.

Impacts majeurs

Avec l'arrêt complet des services de transport nolisé-touristique par autocar causé par la COVID-19, les transporteurs ont subi l'anéantissement quasi complet de leurs revenus depuis le mois de mars 2020. Alors que la saison estivale leur permettait habituellement de générer la majorité de leurs revenus, les membres ont plutôt subi des pertes de revenus allant de 80 % à 100 % par rapport à 2019. Ces pertes de revenus colossales ont mis en péril la survie de plus de 4 000 emplois directs. Depuis le 13 mars 2020,

plusieurs milliers de contrats ont été annulés en raison de la fermeture prolongée des frontières et de l'annulation de tous les voyages culturels, sportifs et éducatifs. Au total, les pertes financières ont été estimées à plus 240 M \$.

Gestion de crise

Dès le début de la pandémie, la Fédération a créé une cellule de gestion de crise composée de cinq transporteurs nolisés, dont trois administrateurs. Ces mêmes transporteurs ont participé à un groupe de travail de l'industrie du voyage de groupe formé d'agences réceptives, de voyagistes et ARF-Québec afin de planifier une relance de l'industrie, et ce, sans connaître l'évolution de la pandémie dans le temps. Ils ont participé activement à la proposition d'un plan de mesures sanitaires auprès de la Santé publique. Dans les premières semaines de la crise, la Fédération a produit une vidéo, démontrant l'état critique de l'industrie, qui a été diffusée dans les réseaux sociaux.

Comme mentionné plus haut, le transport nolisé n'a jamais eu besoin de support gouvernemental, car c'était une industrie mature et autonome. Le revers de la médaille est que nous ne figurions nulle part dans les programmes d'aide des gouvernements. De nombreuses représentations ont été nécessaires auprès des ministères des Transports, du Tourisme et de l'Économie afin, d'une part, de faire connaître notre industrie et notre rôle dans l'écosystème

touristique québécois et d'autre part, de plaider en faveur d'une aide spécifique pour notre secteur outre les programmes de prêt. Tant au niveau fédéral que provincial, la Fédération a multiplié les correspondances et les occasions pour s'adresser aux ministres et députés. Notre président, Stéphane Lefebvre, a été invité à une audition du Comité permanent des finances à Ottawa pour exposer la situation critique des transporteurs nolisés.

S'outiller pour mieux nous représenter

Pour appuyer nos démarches et nos représentations, la Fédération a mandaté la firme Raymond Chabot Grant Thornton afin de faire état des impacts économiques engendrés par les services d'autobus nolisés au Québec. De façon plus spécifique, les objectifs de l'étude étaient d'établir un portrait des services d'autobus nolisés au Québec, de documenter les impacts structurants qualitatifs qui découlent de ces activités et de calculer les retombées économiques que cette industrie génère.

La Fédération a également été active dans les médias et les réseaux sociaux. Notre président et plusieurs transporteurs ont donné de multiples entrevues. Pour nous épauler dans nos démarches politiques et médiatiques, nous avons mandaté la firme de relation publique Tact, dont l'aide a été fort utile, surtout dans nos démarches auprès du gouvernement fédéral.

Nos demandes

La Fédération a demandé aux deux paliers de gouvernement une aide spécifique adaptée à la réalité de notre secteur. Malgré des ententes de congé de remboursement du capital des emprunts, les immobilisations importantes des entreprises et la structure de financement ne permettent pas aux transporteurs nolisés-touristiques de se diriger vers l'accumulation de nouveaux emprunts. Nous avons donc demandé que les transporteurs puissent être éligibles à des prêts avec pardon afin de couvrir un minimum des frais fixes des entreprises.

Autre demande en vue d'une reprise des activités, une subvention pour la remise à niveau des autocars. Après plus d'un an stationnés sous la neige, sans avoir roulé, les autocars auront besoin d'une sérieuse mise à niveau. Les systèmes de freinage, tous les systèmes électroniques, d'air climatisé ainsi que plusieurs composantes touchant le moteur et les alternateurs seront à réparer, à nettoyer ou encore à changer. On évalue cette mise à niveau à 23 000 \$ par véhicule afin d'être conforme aux lois et règlements.

Des partenariats importants

Au niveau national, la Fédération a initié des rapprochements avec ses homologues ontariens et canadiens soit Ontario Motor Coach Association (OMCA) et Motor Coach Canada (MCC) afin que l'industrie puisse parler d'une seule voix avec un discours et des demandes cohérentes et unifiées. Cette collaboration se poursuivra, car la Fédération siège dorénavant sur le conseil d'administration de MCC.

Au provincial, étant membre de l'Alliance de l'industrie touristique du Québec en tant qu'association sectorielle, nous avons pu compter sur l'appui du réseau touristique québécois et bénéficier de leurs représentations au nom de l'industrie touristique.

Les résultats

Nos efforts ont porté fruit. Le ministère du Tourisme a finalement inclus le secteur nolisé au volet tourisme du programme PACTE. Ces prêts pardonnables aideront les transporteurs à couvrir leurs frais fixes et leur permettront de respirer et de traverser cette crise afin d'être présents lors de la reprise des activités touristiques.

Toutes les démarches effectuées auprès des divers ministères auront servi à faire connaître et démystifier le secteur du transport nolisé-touristique quant à l'importance de son rôle dans l'écosystème touristique.

Relance de l'industrie

Tous s'entendent pour dire que la relance de notre industrie sera longue. Nous devons toutefois nous préparer, et ce, malgré les conditions difficiles. Cette relance passera inévitablement par le sentiment de sécurité des touristes qui voyageront en groupe en autocar. De ce côté, nous sommes prêts. Notre plan sanitaire pour les voyages en autocar a été approuvé par la Santé publique. Évidemment, il est appelé à évoluer au rythme de la pandémie. La capacité à bord des véhicules reste l'enjeu majeur à l'heure actuelle, car elle est limitée à un maximum de 40 passagers selon la conception du groupe.

La Fédération a maintenu et adapté sa bourse touristique Bienvenue Québec afin de stimuler la reprise. Nous espérons de tout cœur que cette pandémie sera derrière nous et que nous pourrons redémarrer en 2022.

Nos efforts pour la prochaine année seront donc consacrés à la relance de notre industrie.



Rapport comité **MAIN-D'ŒUVRE**

» Laurie Henner, Louise Giroux, Claudia Boissonneault,
Pierre Tourville et Martin Désilets

Depuis plusieurs années, notre industrie peine à recruter et à maintenir à l'emploi des conducteurs, des mécaniciens et des répartiteurs dans tous nos secteurs d'activités. Cet enjeu de main-d'œuvre s'aggrave de plus en plus au fil des ans. Le conseil d'administration a donc décidé de créer un comité afin de trouver des pistes de solution pour supporter nos entreprises vis-à-vis cette problématique sans cesse grandissante. Évidemment, la pandémie qui a frappé les transporteurs n'a fait que compliquer davantage la situation.

En transport scolaire, les conditions de travail durant la pandémie ont été difficiles, considérant la moyenne d'âge des conducteurs et des conductrices. Bon nombre d'entre eux étaient considérés vulnérables et ont été confinés à la maison pour éviter qu'ils soient en contact avec le virus. Le programme d'aide fédéral, la prestation de soutien pour les particuliers (PCU) et les prestations de relance économique ont ralenti considérablement le retour au travail pour certains causant des maux de tête aux transporteurs pour

comblent leurs circuits. Les défis ont été bien présents au niveau de la rétention à l'emploi étant donné les conditions difficiles rencontrées comme le port d'équipements de protection plus ou moins confortables et pragmatiques pour la conduite et l'ajout de tâches quotidiennes comme la désinfection et la gestion de l'assignation des sièges imposée par la santé publique.

Dans les premiers mois du confinement, la Fédération a diffusé et accompagné les membres transporteurs dans leurs démarches pour la conservation des liens d'emploi notamment les règles en lien avec les mises à pied, temporaires ou non, et les références aux prestations de soutien pour employeurs comme la *Subvention salariale d'urgence du Canada* qui paie une partie des salaires pour la conservation de la main-d'œuvre.

Malgré le contexte pandémique, plusieurs actions ont été posées par la Fédération pour pallier le plus possible au manque de main-d'œuvre. Dans un premier



Malgré le contexte pandémique, plusieurs actions ont été posées par la Fédération pour pallier le plus possible au manque de main-d'œuvre.



temps, nous avons effectué un sondage provincial auprès des transporteurs, nous permettant d'amasser des informations pertinentes pour broser un portrait exhaustif de la situation et ainsi bâtir notre stratégie sur la valorisation des métiers de notre industrie.

Forte des connaissances acquises, la Fédération a créé un site internet dédié aux métiers du transport des personnes, Prends place.com. On retrouve sur cette plateforme toute l'information pertinente sur les métiers les plus en demande pour nos entreprises, soit conducteur, mécanicien, répartiteur et laveur. En plus de fournir tous les renseignements aux futurs candidats, le site permet à ces derniers d'acheminer leur CV à une ou plusieurs entreprises à la fois.

Pour donner suite à la mise en ligne du site, la Fédération a investi dans une campagne publicitaire pour une période d'un an afin de faire connaître la plateforme. Une fois de plus, le contexte pandémique a rendu la tâche plus difficile. La campagne a été retardée de 3 mois et les résultats ont été plutôt mitigés. Cela dit, la Fédération maintiendra ses actions de communications pour stimuler l'emploi dans le secteur du transport par autobus et informer la population des nombreuses opportunités d'emploi dans notre secteur.

En parallèle, la Fédération a préparé une boîte à outils, accessible via l'intranet de son site internet, pour aider les entreprises dans leur recrutement. Une trousse comprenant des conseils et des astuces pour créer et gérer des campagnes de recrutement sur les réseaux sociaux a été créée. On retrouve également dans cette boîte à outils des liens vers des sites internet pertinents ainsi que des programmes pour supporter les membres dans leurs démarches.

Finalement, le comité a poursuivi ses pourparlers avec *Québec International* afin de planifier les prochaines missions de recrutement à l'étranger. La Covid-19 a ralenti énormément nos efforts notamment, en raison de la fermeture des frontières et des mesures sanitaires sévères.

La main-d'œuvre demeurera malheureusement un enjeu pour de nombreuses années. Le comité continuera donc de travailler avec et pour les membres de la Fédération afin d'atténuer les effets de la crise de la main-d'œuvre sur nos entreprises.



Rapport comité **D'ÉLECTRIFICATION** des transports



Louise Giroux, Laurie Henner, Caroline Vallée,
Stéphane Boisvert et Pascal Ouellet

Le Gouvernement du Québec s'est fixé des objectifs ambitieux en ce qui concerne l'électrification des autobus scolaires. Les différentes politiques, plans d'action et plans directeurs démontrent la volonté gouvernementale dans ce vaste projet de société. L'électrification des autobus n'est plus qu'une simple tendance, c'est maintenant une réalité pour notre industrie. Les transporteurs doivent aujourd'hui s'adapter et revoir leurs façons d'opérer leur flotte avec cette nouvelle technologie.

La dernière année a été tout de même très chargée et ce, malgré la pandémie. La Fédération a été sollicitée par divers organismes tels qu'Équiterre, Innové et Hydro-Québec pour travailler en collaboration, afin de faciliter ce virage pour les transporteurs. Plusieurs études et sondages ont été menés afin de mieux connaître l'industrie du transport scolaire et cerner les enjeux liés à l'électrification, car cette technologie entraîne une série d'ajustements qui dépassent le simple achat. La Fédération a mandaté une firme afin d'analyser l'impact de l'électrification de la flotte d'autobus scolaires au Québec. Cette étude avait notamment pour objectifs d'identifier les besoins d'aide gouvernementale requis pour atteindre la cible de 65% du gouvernement du Québec en 2030 et doter les membres de la FTA d'un outil d'analyse permettant de favoriser la transition énergétique.

Ces collectes de données se sont avérées nécessaires, car elles sont venues combler un manque au sein de la Fédération et compléter l'unique source disponible, soit celle des fabricants. Ces statistiques sont primordiales pour les futures représentations auprès des divers ministères. Cela fait quelques années déjà que l'on échange avec le ministère des Transports et le ministère de l'Éducation sur les enjeux de l'électrification sur le financement et les opérations des transporteurs. Comme déjà mentionné, l'électrification des autobus scolaires va au-delà du simple achat de véhicule. Les modifications aux infrastructures peuvent s'avérer majeures pour certaines entreprises, nécessitant des investissements importants. À l'heure actuelle, les subventions sont insuffisantes pour rentabiliser ce virage et réduire le risque financier pour les transporteurs.

Dans la prochaine année, la Fédération travaillera à améliorer les conditions pour les transporteurs afin de minimiser les impacts financiers sur leurs entreprises. Nous poursuivrons nos partenariats avec les divers organismes pour faciliter le virage électrique. La FTA continuera ses représentations auprès du gouvernement notamment pour augmenter le revenu annuel par route scolaire électrique en bonifiant les programmes de subventions pour les transporteurs.



Rapport **ÉVÉNEMENTS 2020-21**



Bienvenue Québec, Rendez-vous annuel des membres,
Fondation des transporteurs par autobus

BIENVENUE QUÉBEC



La Fédération des transporteurs par autobus est plus que satisfaite de cette première expérience virtuelle de sa bourse touristique. Elle attribue cette réussite à tous ceux et celles qui ont saisi cette opportunité en prenant part à l'événement afin d'être fins prêts lors de la relance du tourisme québécois.

Les acheteurs étaient au rendez-vous!

Plus de 125 délégués nationaux et internationaux, représentants des agences de voyages, des agences réceptives et des voyagistes provenant des quatre

coins de la planète se sont inscrits afin de rencontrer les fournisseurs de produits et services touristiques québécois de la côte Est du Canada et des États-Unis. Une hausse importante des acheteurs internationaux confirme cet intérêt soutenu pour le développement de nouveaux programmes au Québec et autres destinations.

Cette édition virtuelle a permis aux délégués de découvrir les multiples expériences touristiques qu'offre le Québec, mais également de prendre connaissance des mesures sanitaires qui ont été développées par l'industrie touristique afin de rassurer les voyageurs et démontrer que le Québec est et sera une destination des plus sécuritaires.

Près de 200 vendeurs de 21 régions touristiques du Québec étaient également au rendez-vous. Cette édition virtuelle semble avoir comblé les attentes. Les rencontres ont permis de faire le point sur la situation et prendre le pouls de ce qui s'en vient pour les prochains mois, voire les prochaines années.

RENDEZ-VOUS ANNUEL DES MEMBRES



Évidemment, la pandémie aura impacté tous les événements de la Fédération. Compte tenu des mesures sanitaires, nous n'avons tenu aucune activité

en présentiel. Le congrès a été remplacé par un Rendez-vous annuel des membres en virtuel. Il y a eu 127 branchements à la plateforme. Plusieurs entreprises ont visionné l'événement en groupe dans la salle de conférence de leur entreprise.

Lors de cet événement, les impacts de la Covid-19 ont monopolisé les divers sujets traités. La Fédération a innové en créant un salon d'exposants virtuel avec 14 kiosques afin que les membres fournisseurs puissent échanger avec les transporteurs.

FONDATION DES TRANSPORTEURS PAR AUTOBUS



L'année scolaire 2020-2021 a été perturbée par la pandémie. On a vu au Québec, différentes fermetures temporaires pour des écoles, pour d'autres les jours de classe ont été en alternance en présentiel et à la maison et dans d'autres cas des classes ont été fermées durant un laps de temps, etc.

Étant donné la situation précaire pour les écoles, il a été convenu avec les membres du conseil d'administration de la Fondation de ne faire aucune activité pour

l'année scolaire 20-21. Ainsi, il n'était pas possible de déposer une demande d'aide ne sachant pas à l'avance si le projet pouvait être réalisé à la date prévue.

Les activités permettant des collectes de fonds, comme au congrès annuel en juin 2020, à Bienvenue Québec en octobre 2020 et le souper-bénéfice annuel en février 2021, n'ont pu avoir lieu durant l'année scolaire 2020-2021.

Pour 2021-2022, les membres du conseil d'administration de la Fondation ont pris la décision de reprendre les dépôts de demandes d'aide. Nous suivrons attentivement la situation et si une autre vague pandémique entraînait des fermetures d'école, une suspension des demandes d'aide pourrait être envisagée.

Personnel de la **FÉDÉRATION**



**LUC
LAFRANCE**
Président-directeur
général



**MARTIN
BUREAU**
Directeur général
adjoint et directeur
des communications



**MADELEINE
MAILHOT**
Adjointe à la direction
générale et aux
services juridiques



**VALÉRIE
CLOUTIER**
Directrice des affaires
juridiques et Secrétaire
corporative au conseil
d'administration



**CHRISTINE
DESLAURIERS**
Avocate



**TATIANA
M. CHAVES B.**
Avocate



**DIANE
VILLENEUVE**
Directrice des
activités
événementielles



**JULIE
BLANCHET**
Conseillère en
développement
et promotion



**KARINE
PARENT**
Chargée de projets
aux événements



**MARIE-CLAUDE
BÉLANGER**
Graphiste



**CÉLINE
MERCIER**
Coordonnatrice à
la comptabilité et
à l'administration



**ESTHER
CLOUTIER**
Adjointe aux services
aux membres



**NATHALIE
FOURNIER**
Adjointe
administrative



**VALÉRIE
BEAULIEU**
Adjointe
administrative
- Comptabilité

La FÉDÉRATION



vous représente au sein de...

- Alliance de l'industrie touristique du Québec (AITQ)
- ASRP Prévention et sensibilisation, volet véhicules lourds
- Camo-Route
- Comité consultatif du Fonds de la sécurité routière
- Comité d'analyse de collisions et d'établissement des meilleures pratiques (Northbridge)
- Comité des programmes transport de personnes par autobus
- Comité directeur du Programme enrichi d'accès à la conduite de véhicules lourds (PEACVL)
- Comité fédéral sur la sécurité dans le transport scolaire
- Comité sur la sécurité du transport des élèves
- Comité sur le programme d'excellence des conducteurs
- Comités multiples sur l'évaluation des PECVL
- Conseil des partenaires de l'industrie touristique
- Contrôle routier Québec – Comité consultatif
- Motor Coach Canada
- Table de concertation gouvernement-industrie sur la sécurité des véhicules lourds
- Table de consultation gouvernement-industrie sur les normes de charges et dimensions applicables aux véhicules routiers et à l'ensemble des véhicules routiers
- Table de concertation en transport collectif rural
- Table de réflexion sur les enjeux de main-d'oeuvre en transport scolaire
- Via Prévention



FÉDÉRATION DES TRANSPORTEURS PAR AUTOBUS

5700, boulevard des Galeries, Bureau 250
Québec, QC G2K 0H5

Téléphone: 418 476-8181 • Sans frais: 1 844 476-8181

federationautobus.com

