FÉDÉRATION DES TRANSPORTEURS PAR AUTOBUS

SCOLAIRE • NOLISÉ • SPÉCIALISÉ • URBAIN • INTERURBAIN





RAPPORT D'ACTIVITÉS 2025 2026

Mission

La Fédération des transporteurs par autobus (FTA) a pour mission de représenter l'industrie du transport collectif de personnes au Québec et protéger ses intérêts chaque fois que requis. Conséquemment, notre promesse envers nos membres est de s'assurer que nos actions auront pour objectifs de mobiliser, concerter et orienter, et ce, dans un contexte de mobilité durable.

Objectifs

Mobiliser. La FTA souhaite mobiliser tous ses membres et les encourager à participer aux diverses activités, car comme on le dit souvent: *«Une organisation n'est forte que par l'implication de ses membres»*. Cette mobilisation vise également tous les acteurs impliqués dans l'industrie du transport par autobus, y compris les gouvernements, les ministères, la Société de l'assurance automobile du Québec, la Commission des transports du Québec, les centres de services scolaires, et bien d'autres.

Concerter. La FTA est le porte-parole de l'ensemble des secteurs de transport privé par autobus. Son rôle est de les représenter auprès des autorités gouvernementales afin de défendre au mieux leurs intérêts. Elle porte un message unifié et représentatif de l'ensemble de l'industrie, une industrie en constante évolution et transformation.

Orienter. La FTA s'engage à fournir des conseils et des orientations stratégiques à ses membres. Cela peut s'agir d'informations sur les meilleures pratiques de l'industrie, des conseils sur la conformité réglementaire, des suggestions pour améliorer l'efficacité opérationnelle et des orientations sur les évolutions technologiques et les tendances du marché.



Plus de 500 membres transporteurs privés

TABLE DES **MATIÈRES**

Mot du président **4**

Mot de la direction générale **7**

Mot du trésorier **9**

Conseil d'administration **11**

Transport scolaire **12**

Transport interurbain **16**

Transport urbain **20**

Transport nolisé-touristique **22**

Ressources humaines et relations de travail **24**

Réglementation **27**

Événements 2025-2026 ..... **30**

- Tournoi de golf et congrès annuel **31**
- Bienvenue Québec **33**
- Campagne de sécurité en transport scolaire **35**
- Rendez-vous d'affaires **38**
- Fondation des transporteurs par autobus **39**

Personnel de la FTA **40**

Société de financement AZE **42**

Mot du président



Chères amies,
Chers amis,

C'est avec plaisir que je vous présente, à titre de président du conseil d'administration de la FTA, le rapport de nos activités pour l'année qui s'est terminée le 31 mars dernier.

Il va sans dire que ce fut une année excessivement chargée! À la lecture de ce rapport, vous constaterez à quel point notre fédération a été active sur le plan de la représentation auprès des autorités publiques, mais également au niveau des services qui vous ont été offerts et de l'organisation d'événements importants qui nous permettent de nous rassembler pour échanger sur nos enjeux communs et nos projets d'avenir. À chacun des rendez-vous auxquels vous avez été conviés, vous vous êtes mobilisés en grand nombre, ce qui est la preuve irréfutable de la vitalité de notre organisation, mais aussi de sa pertinence.

En effet, plus que jamais, la FTA joue un rôle central dans les interactions entre notre industrie et les organismes publics ainsi que les intervenants politiques. Les parties prenantes reconnaissent le rôle fédératif que nous jouons et savent qu'elles peuvent compter sur une interlocutrice crédible en la FTA. Ce rapport de force que nous créons nous permet de faire des gains dans le cadre de nos représentations et nous devons le développer encore davantage en prévision de grands rendez-vous qui s'en viennent pour nous. Je pense, entre autres, au renouvellement des contrats de transport scolaire en 2028. Ce n'est que par la force de notre mouvement que nous pourrons faire entendre raison au gouvernement et obtenir des clauses qui permettront d'assurer la pérennité du transport scolaire au Québec. Nous devons

Nous avons traversé bien des tempêtes ensemble et c'est dans l'unité que nous surmonterons les défis qui se présentent à notre industrie

demeurer non seulement mobilisés, mais aussi unis. Nous avons traversé bien des tempêtes ensemble et c'est ainsi que nous surmonterons la période difficile à laquelle notre industrie est présentement confrontée.

De mon côté, je suis toujours aussi animé par l'amour du transport par autobus et j'ai la volonté de continuer à écrire son histoire à vos côtés. C'est un immense privilège que de présider notre fédération, surtout lorsque l'on peut compter sur des administrateurs comme ceux de la FTA. Ils connaissent bien le terrain et ne comptent pas les heures pour défendre nos intérêts. Ils sont, sans contredit, un atout inestimable pour la Fédération et nous sommes choyés de pouvoir compter sur leur engagement. Dans notre rôle d'administrateurs, nous pouvons compter sur une équipe permanente dévouée qui est toujours disponible pour nous accompagner de manière professionnelle. Sans le personnel de la FTA, rien ne serait possible. Je tiens donc à les remercier pour leur dévouement.

En terminant, je tiens à vous remercier, vous les membres de la FTA, pour votre confiance envers notre organisation, mais surtout pour ce que vous faites au quotidien pour la société. Le transport de personnes par autobus est un service vital partout au Québec. Grâce à vous, les écoliers se rendent à l'école en toute sécurité, des jeunes peuvent retourner dans leur région le week-end après une semaine d'études loin de la maison, des personnes vivant avec un handicap peuvent se déplacer pour se rendre à leur rendez-vous et les touristes peuvent découvrir les régions de notre beau Québec. Vous jouez un rôle fondamental, ne l'oubliez jamais. De notre côté, nous nous assurerons que les gouvernements ne l'oublient pas également et qu'ils apprécieront les services à leur juste valeur !




SORTIE









Mot de la direction générale

Chers membres,

La direction générale de la Fédération des transporteurs par autobus (FTA) est heureuse de vous transmettre le rapport annuel de ses activités pour l'année débutant le 1er avril 2025 et se terminant le 31 mars 2026.

À la lecture du présent document, vous constaterez qu'à l'instar des années précédentes, la FTA a multiplié les interventions afin de faire valoir vos intérêts. En effet, de nombreux dossiers ont retenu notre attention et ont nécessité une intervention de notre part auprès des différentes autorités publiques, notamment en ce qui concerne le transport scolaire. Pensons ici, par exemple, à nos représentations dans le dossier de l'indexation insuffisante de 0,58 % des contrats de transport scolaire, à nos échanges avec le ministère de l'Éducation qui ont poussé ce dernier à réintroduire le volet d'aide à l'exploitation d'autobus électriques de la mesure 30 400, ou encore à tout le travail effectué auprès de différents intervenants pour trouver des solutions à la pénurie de main-d'œuvre dans ce secteur d'activité.

Certains enjeux en matière de transport interurbain et urbain ont également attiré notre attention en 2025-2026. Nos demandes dans le domaine ont d'ailleurs occupé une place importante dans le mémoire déposé au ministre des Finances dans le cadre de ses consultations prébudgétaires. Cet exercice a permis à la FTA de rappeler au gouvernement que le transport interurbain ne bénéficie d'aucun financement public pour son fonctionnement régulier et qu'il est temps que cette situation change. De plus, la FTA a réclamé des assouplissements au Programme d'aide au développement du transport collectif (PADTC) ainsi que le retrait des

L'année 2025-2026 démontre une fois de plus que la force de la FTA repose sur l'engagement de ses membres et la pertinence de ses actions

coupures budgétaires au volet 3 du programme. Rappelons-nous que l'aide financière admissible par ligne, déjà insuffisante, est passée de 185 000 $ à 125 000 $ annuellement. La FTA a de plus été solidaire de la position de l'Union des municipalités du Québec concernant les coupes budgétaires aux volets 1 et du 2 du PADTC pour le transport urbain.

En plus de sa mission de représentation, la FTA est demeurée très engagée dans les services qu'elle offre à ses membres. À titre d'exemple, elle a accompagné plusieurs transporteurs dans des dossiers de gestion des ressources humaines, de relations de travail ainsi que d'application de la réglementation. La FTA a aussi fait la promotion d'outils et de services contribuant à une meilleure gestion de la santé et de la sécurité au travail en entreprise.

Finalement, la FTA a continué de se distinguer en offrant des événements de grande qualité à ses membres qui furent tous des moments privilégiés pour discuter des enjeux de l'industrie, trouver des pistes de solution et échanger sur les meilleures pratiques. Que 360 personnes se soient déplacées pour le congrès annuel à La Malbaie et que 100 délégués acheteurs ainsi que 215 délégués vendeurs aient participé à Bienvenue Québec, est la preuve que les événements de la FTA demeurent des forums privilégiés par tous les acteurs de l'industrie.

Toutes les avancées et les réussites de la FTA ne pourraient être des réalités sans votre appui, chers membres, et sans l'implication d'un conseil d'administration dévoué ainsi que d'une équipe permanente professionnelle et engagée. À tous, la FTA vous dit le plus grand des mercis!

Le poste de PDG a été occupé par Luc Lafrance du 1er avril au 30 juin, par Chantale Dugas du 1er juillet au 25 novembre et de manière intérimaire par Luc Lafrance du 26 novembre au 31 mars.

Rapport du trésorier

Pierre Tourville



Comme chaque année, j'ai le plaisir de vous présenter le rapport financier de la FTA pour l'exercice terminé au 31 mars 2026.

Dans l'ensemble, les résultats financiers reflètent une organisation qui maintient une gestion rigoureuse de ses ressources tout en poursuivant ses activités de représentation et de services aux membres dans un contexte marqué par plusieurs défis et changements organisationnels.

Parmi les principaux éléments à souligner, les revenus de cotisation affichent une hausse attribuable principalement à l'indexation annuelle de 1,5 % appliquée aux membres transporteurs. L'arrivée de nouveaux fournisseurs a également contribué positivement à la croissance de ces revenus.

Les revenus de placements ont diminué au cours de l'exercice. Cette situation s'explique par l'échéance de certains placements qui ont dû être réinvestis à des taux d'intérêt inférieurs à ceux dont nous bénéficions auparavant. De plus, la diminution des honoraires de gestion facturés provient des modifications apportées par la BIC dans la gestion des dossiers.

Les activités de représentation demeurent une priorité pour la FTA. À cet égard, les travaux entourant la préparation des prochaines négociations des contrats scolaires continuent d'avoir un impact sur nos résultats financiers. Les dépenses associées aux relations gouvernementales et aux activités de représentation ont notamment été plus importantes afin de soutenir les démarches entreprises au nom de nos membres.

La santé financière de la Fédération demeure une priorité constante

Nos événements annuels, notamment le Congrès et Bienvenue Québec, ont également été touchés par la hausse généralisée des coûts. L'augmentation des dépenses liées aux repas, à la location des salles ainsi qu'à la main-d'œuvre spécialisée en technique événementielle a eu pour effet de réduire la rentabilité de ces activités malgré les efforts de contrôle budgétaire déployés.

Sur le plan administratif, l'abolition d'un conseil provincial a permis de réduire les dépenses associées aux assemblées et aux rencontres. Cette mesure a contribué à limiter la croissance des coûts de fonctionnement.

Par ailleurs, les dépenses liées aux technologies de l'information ont connu une augmentation, particulièrement en ce qui concerne les services infonuagiques. Ces investissements s'inscrivent dans le cadre de la modernisation de nos infrastructures technologiques et de la préparation des changements à venir concernant notre environnement informatique.

Pour l'ensemble des autres postes budgétaires, les dépenses sont demeurées conformes aux prévisions approuvées par le conseil d'administration, témoignant ainsi du respect des orientations financières établies en début d'exercice.

Je tiens à souligner que la santé financière de la FTA demeure une priorité constante. Un suivi rigoureux des revenus, des dépenses et des placements est effectué tout au long de l'année afin d'assurer une gestion responsable et prudente des ressources qui nous sont confiées.

En conclusion, je souhaite exprimer ma sincère reconnaissance à l'ensemble de l'équipe de la FTA pour son professionnalisme, son engagement et la rigueur dont elle fait preuve dans l'accomplissement de ses responsabilités. Je remercie également les membres du conseil d'administration pour leur soutien, leur confiance et leur collaboration soutenue tout au long de l'exercice.

Le trésorier

CONSEIL **D'ADMINISTRATION** 2025 2026

Conseil exécutif



Pierre Tremblay
Autobus Tremblay & Paradis Inc.
Président



Nicolas L. Maheux
Les Autobus Maheux
Vice-président division transport public



Stéphane Boisvert
Groupe Autobus Séguin Inc.
Vice-président division transport scolaire



Pierre Tourville
Autobus B. Dion (Windsor) Inc.
Trésorier

Administrateurs(trices)



Claudia Boissonneault
Autocar Excellence



Pascal Charbonneau
Transdev Québec inc.



David Cossette
Bell-Horizon



Martin Désilets
Autobus Désilets



Robert Forest
Autobus Auger



Laurie Henner
Autobus Transco (1988)



Stéphane Lefebvre
Groupe Autocar Jeannois



Philippe Plante
Autobus Plante



Pascal Ouellet
Énersco Inc.



Michel Tremblay
Interbus (9226-2930 Québec Inc.)

TRANSPORT **SCOLAIRE**



ENJEUX

Les contrats de transport scolaire de 6 ans, signés en 2022 par les centres de services scolaires, arriveront à échéance en juin 2028, tandis que les règles budgétaires fixant leurs paramètres financiers se termineront en juin 2027.

Indexation 2025-2026 et insuffisance de la formule financière

- La formule actuelle de 0.58 % (combinant l'IPC Québec et le prix du diesel), bien qu'efficace au départ pour les contrats de 6 ans signés en 2022, elle ne répond plus du tout aux réalités économiques et aux hausses réelles subies sur le terrain.
- La FTA a multiplié ses interventions visant à exiger une révision immédiate du calcul de l'indexation annuelle afin d'intégrer un taux plancher minimum de 3 %, garantissant une prévisibilité essentielle pour la survie de l'industrie.

Fin de l'obligation d'électrification

- Levée gouvernementale en juillet 2025 de l'obligation décrétée en 2022 de ne renouveler les flottes que par des autobus électriques, une décision motivée par la crainte de bris de service faute de disponibilité des autobus, ce qui a permis d'éviter que plus de 1 000 autobus scolaires ne dépassent la limite d'âge légale de 12 ans pour le transport des élèves.
- Bris de service, non seulement à cause du manque de main-d'œuvre, mais en raison d'un manque criant d'autobus, plusieurs transporteurs n'ont plus les capacités financières d'assumer le vieillissement de leur flotte.
- Aussi, la compagnie Lion a repris ses activités en avril 2025 et la production de nouveaux autobus scolaires électriques a repris en août 2025 à la rentrée scolaire.

Explosion des coûts d'acquisition

- Explosion du prix des véhicules au cours des trois dernières années, les autobus thermiques ayant subi une hausse substantielle de plus de 60 % et les autobus électriques étant passés de 310 000 $ à 425 000 $, ce qui représente une hausse de 37 % malgré la bonification de la subvention à 240 000 $.
- Avec toutes ces hausses de prix et la réduction de certains programmes, les coûts d'acquisition ont augmenté de 10 % par rapport à la valeur des contrats de transport scolaire, ne laissant plus aucune marge de manœuvre au transporteur, sachant que ces coûts supplémentaires sont supérieurs au seuil de rentabilité de leurs contrats scolaires.

Abolition et révision des mesures de soutien financier

- Retrait du volet acquisition de la mesure 30 400 (soutien à l'électrification), ce qui laisse environ 1 200 autobus électriques en circulation sans aucune aide financière à l'achat, le programme se limitant désormais au volet exploitation de 5 000 $ par année par autobus.
- À la lumière de ces informations, les représentants de la FTA ont multiplié les rencontres afin que le gouvernement réintroduise la mesure 30 400.

- Après plusieurs rencontres, le ministère de l'Éducation (MEQ) a convenu de réintroduire le volet aide à l'exploitation d'autobus électriques de la mesure 30 400.
- La FTA a continué ses représentations afin que le volet acquisition, pour les 1500 autobus scolaires électriques acquis depuis la mise en place du programme, puisse bénéficier de ce volet.

Carburant

Plus récemment, soit en mars dernier, suite au déclenchement de la guerre entre les États-Unis et l'Iran, les transporteurs scolaires subissent une importante augmentation du prix du carburant diesel.

Plusieurs représentations sont faites auprès du gouvernement afin que celui-ci rétablisse la mesure dont bénéficiaient les transporteurs scolaires avant 2022, soit une compensation pour le prix du carburant basée sur le kilométrage effectué pour chaque contrat.

Pénurie de main-d'œuvre dans ce secteur

- Efforts de recrutement afin d'attirer de nouveaux conducteurs. Pour tous les détails, nous invitons le lecteur à se référer à la section intitulée *Ressources humaines et relations de travai*l du présent rapport;
- Programme de rétention du gouvernement visant les conducteurs d'autobus scolaire (PAFCAS) administré par la firme Collecto toujours en place : volet Rétention, Attraction et Référence. Surveillance de sa reconduction/bonification d'une année à l'autre;
- Au cours de la dernière année, la FTA a reçu plusieurs mises en demeure en vertu de l'engagement d'exécution qui est requis, notamment par les centres de services scolaires. Suivant des échanges avec les transporteurs concernés, une grande partie des bris de service invoqués par les CSS est due à la pénurie de main-d'œuvre et ce malgré les nombreuses actions prises par les transporteurs pour recruter des conducteurs. La FTA continue ses représentations auprès du MEQ et de la Fédération des centres de services scolaires (FCSSQ) afin de les sensibiliser à la pénurie de main-d'œuvre et l'enclenchement de la Garantie d'exécution par les centres de services scolaires;
- Participation de la FTA au Comité de Camo-Route visant à continuer de développer des formations adaptées à la réalité des conducteurs. Par exemple, la gestion des comportements à bord, dont la violence et l'intimidation. Cette démarche renforce les compétences de la main-d'œuvre existante et contribue à la rétention.
- Recours aux pénalités au contrat accru par les centres de services scolaires. Démarches auprès des différents intervenants, dont notamment la FCSSQ;
- Soutien aux membres dans la compréhension des clauses présentes dans les contrats de transport scolaire liées aux bris de service;

Sécurité en transport scolaire

- Malheureusement, la dernière année a été l'un des pires bilans en matière de sécurité routière impliquant des autobus scolaires. Plusieurs transporteurs ont vécu de près ces situations et ont mis en place des interventions internes.
- La FTA a participé à plusieurs comités en matière de sécurité en transport scolaire, notamment avec Contrôle routier Québec, la SAAQ, Transport Canada, etc.;
- Dans cette optique, la FTA a participé au comité mis en place par le Centre de services scolaire de Laval afin d'élaborer une formation pour les conducteurs d'autobus scolaire visant notamment à renforcer les meilleures pratiques en matière d'embarquement et débarquement d'élèves. D'autres activités de prévention dans ce secteur sont aussi mises de l'avant.
- Considérant ces tribunes, la FTA amène les différents enjeux, dont les transporteurs lui font part. Pour tous les détails, nous invitons le lecteur à se référer à la section intitulée *Réglementation* du présent rapport;

FORUM JEUNESSE

Fondé en 2017, le Forum jeunesse a été créé par la FTA dans le but de permettre à la nouvelle génération de transporteurs et aux futurs gestionnaires d'exprimer leur point de vue sur les différents enjeux de l'industrie du transport par autobus, le tout afin d'enrichir une réflexion commune et rester alerte aux pistes de solution envisageables.

Le Forum jeunesse se réunit en présentiel environ deux fois par année, soit lors du conseil provincial de l'automne et au congrès. Des rencontres en virtuel sont également organisées de façon sporadique. Ce comité a donc siégé à plusieurs reprises pendant l'année visée par le présent rapport. Au cours de la dernière année, le Forum jeunesse a principalement travaillé sur :

- Les situations de violence qui peuvent survenir dans le transport d'élèves, soit entre élèves ou envers le conducteur. Il a été discuté des difficultés vécues, de l'absence de plans d'action uniformes d'un établissement scolaire à un autre et des balises légales. Il a été question des formations existantes qui peuvent être suivies ainsi que des expériences vécues par les transporteurs.

TRANSPORT **INTERURBAIN**



ENJEUX

Le transport interurbain par autobus est un mode de transport collectif particulier, puisqu'il ne bénéficie d'aucun financement public pour son fonctionnement régulier. Les usagers en assument l'ensemble des coûts, incluant l'exploitation ainsi que les infrastructures et équipements, ce qui en fait, à notre connaissance, le seul mode de transport collectif au Québec entièrement financé par sa clientèle.

Cette situation exerce une pression importante sur la viabilité du service et contribue à la réduction progressive de l'offre observée depuis plusieurs années. À la suite de la pandémie, les transporteurs ont maintenu une offre réduite par rapport à 2019 afin de limiter leurs coûts, ce qui a entraîné une diminution supplémentaire du service et, dans certains cas, la perte de desserte de certaines municipalités.

Par ailleurs, la baisse continue de l'achalandage au cours des dernières décennies a fragilisé la rentabilité des corridors interurbains, menant à une restructuration de l'offre. En 2015, cette situation a conduit à la mise en place du volet 3 du *Programme d'aide au développement du transport collectif* (PADTC), visant à soutenir le maintien de services régionaux déficitaires par du financement public ciblé.

***Programme d'aide au développement du transport collectif* (PADTC)**

Le volet 3 repose sur des modalités qui ne tiennent pas suffisamment compte de la réalité interrégionale des services offerts. L'exigence d'un engagement financier des municipalités à ce volet du programme, un transporteur interurbain doit s'adresser à un organisme admissible (généralement une MRC) et la convaincre de financer 25 % du déficit à combler afin que le PADTC finance l'autre 75 %. En réalité, vu le territoire desservi, le transporteur doit habituellement s'adresser à plusieurs MRC à la fois, les convaincre d'investir pour le maintien du service et demander à l'une d'elles d'agir comme porteur de dossier. Il doit le faire pour chaque ligne déficitaire auprès d'organismes différents et recommencer l'ensemble de la démarche chaque année. Par ailleurs, les élus locaux hésitent à payer pour des services de transport qui desservent d'autres régions que la leur, ce qui a entraîné une sous-utilisation des enveloppes budgétaires disponibles.

Par ailleurs, la FTA déplore depuis plusieurs années que les sommes prévues pour soutenir les lignes interurbaines dans le cadre du PADTC sont insuffisantes. Le gouvernement du Québec a présenté récemment le renouvellement du PADTC, qui couvre la période du 1er avril 2026 au 31 mars 2028. L'enveloppe autrefois disponible est passée de 1,2 milliard à 998 millions. La nouvelle mouture du PADTC a été revue à la baisse, avec des coupes allant jusqu'à 200 millions de dollars. Dans le volet 3, dédié au transport interurbain, l'aide financière admissible par ligne, déjà insuffisante, est passée de 185 000 $ à 125 000 $ annuellement.

- Recueil de données chiffrées auprès des transporteurs afin d'étoffer l'argumentaire de l'industrie;
- Démarches constantes auprès des intervenants concernés au ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD) afin de faire changer les modalités du programme;

- Concertation des membres transporteurs urbains-interurbains (G6);
- Transmission des enjeux/priorités et solutions du transport interurbain au MTMD.

Frais de gare

Le cadre de négociation, la méthodologie retenue ainsi que les conditions proposées par l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) ont soulevé des enjeux importants quant à la viabilité de plusieurs services interurbains. Ces éléments ne reflètent pas pleinement la réalité économique du secteur et soulèvent également des préoccupations en matière d'équité entre les différents utilisateurs des terminus métropolitains.

Dans ce contexte, une approche de contribution basée sur le nombre réel de départs effectués à partir des terminus a été proposée à l'ARTM. Cette méthode visait à établir un lien direct, objectif et vérifiable entre l'utilisation effective des infrastructures et la contribution financière exigée.

Au cours de la période, des démarches soutenues ont également été effectuées auprès de l'ARTM, incluant la transmission d'une correspondance officielle à la présidente du conseil d'administration, afin de faire valoir les préoccupations du secteur et de proposer des ajustements au cadre en vigueur.

Seul mode de transport collectif assumé à 100 % par les usagers

- Au-delà de ces considérations destinées à rendre fonctionnel le programme déjà existant, le problème de fond pour le transport interurbain est que ce mode de transport collectif ne bénéficie d'aucune forme de financement public dans son fonctionnement régulier. Il s'agit, à notre connaissance, du seul mode de transport collectif pour lequel les usagers doivent assumer 100 % de tous les coûts confondus, y compris les coûts d'exploitation ainsi que les équipements et infrastructures;
- Cette réalité explique en grande partie la longue et constante réduction de l'offre de service observée partout sur le réseau. Après la pandémie, la majorité des transporteurs ont normalisé une offre de services réduite par rapport aux niveaux de 2019, principalement afin de contrôler les coûts en l'absence de support financier direct ou indirect. C'est ainsi que, depuis la dernière année, l'offre de service a diminué et des dizaines de municipalités ont carrément perdu l'accès au service de transport interurbain;
- Nous avons eu l'occasion de participer à plusieurs panels, conférences et événements organisés par des organismes tels que l'Union des municipalités du Québec (UMQ), l'Alliance de l'industrie touristique du Québec, l'Union des transports adaptés et collectifs du Québec (UTACQ) et l'Association du transport urbain du Québec (ATUQ). Tous ces acteurs reconnaissent que l'offre de transport interurbain par autobus est insuffisante dans une perspective de mobilité durable et que l'enjeu fondamental de ce problème est le financement, qui repose exclusivement sur la part de l'usager.

Il s'agit, à notre connaissance, du seul mode de transport collectif pour lequel les usagers doivent assumer 100 % de tous les coûts

Compétition déloyale

Le gouvernement tolère actuellement l'existence d'une concurrence qui n'est pas assujettie aux mêmes exigences en matière de sécurité et de fiabilité que le cadre réglementaire applicable.

Dans ce contexte, il apparaît pertinent de :

- renforcer l'encadrement des conducteurs qui offrent des services de covoiturage à des fins commerciales par l'entremise de plateformes initialement conçues pour le covoiturage volontaire ou bénévole;
- intensifier les interventions à l'égard des personnes physiques et morales exerçant des activités de transport rémunéré de personnes non conformes à la réglementation sur le transport rémunéré de personnes par automobile (TRPA);
- corriger l'ouverture réglementaire introduite involontairement lors de la mise en œuvre du régime TRPA, afin d'éviter la mise en place de services de transport interurbain sous ce régime entre des localités déjà couvertes par un permis de transport interurbain délivré par la Commission des transports du Québec (CTQ).

TRANSPORT **URBAIN**



Cette décision a des répercussions directes sur la capacité des municipalités et des sociétés de transport à maintenir des services adéquats

ENJEUX

***Programme d'aide au développement du transport collectif* (PADTC)**

La FTA s'est jointe à la position de l'Union des municipalités du Québec (UMQ) concernant la coupe non anticipée des volets 1 et 2 du Programme d'aide au développement du transport collectif (PADTC). Cette décision a des répercussions directes sur la capacité des municipalités et des sociétés de transport à maintenir des services adéquats, ainsi qu'à poursuivre le développement de réseaux essentiels à la mobilité de la population.

Bien que le ministre Julien ait annoncé son intention de compenser les pertes pour l'année 2025, plusieurs organismes de transport collectif anticipent néanmoins la nécessité d'envisager des mesures d'ajustement. Celles-ci pourraient inclure, à moyen terme, des réductions de services dans plusieurs régions du Québec.

TRANSPORT
NOLISÉ - TOURISTIQUE



ENJEUX

Le secteur du transport nolisé-touristique par autocar continue de faire face à des défis importants, notamment la pénurie de conducteurs, la hausse des coûts d'exploitation et du carburant, ainsi que les défis opérationnels, tels que le manque d'espaces de stationnement pour les autocars dans les grands centres urbains et les contraintes liées à la circulation. La saisonnalité de la demande et l'évolution des attentes de la clientèle nécessitent également une adaptation constante des services. Dans ce contexte, l'innovation, l'attraction de la main-d'œuvre et l'amélioration de l'efficacité opérationnelle demeurent essentielles à la compétitivité et au développement du secteur.

Impact du contexte américain sur les voyages de groupes

Le contexte politique et économique aux États-Unis constitue un facteur d'incertitude pour l'industrie du transport nolisé touristique par autocar. Les mesures associées à l'administration Trump, notamment les tensions commerciales, les politiques frontalières et le climat politique général, peuvent influencer les décisions de voyage de certains groupes et organisations.

Cette situation a affecté plus particulièrement les voyages scolaires et les excursions organisées vers les États-Unis, alors que certaines clientèles ont plutôt privilégié les destinations canadiennes. Dans un contexte déjà marqué par la hausse des coûts d'acquisition et d'exploitation, l'évolution de la demande pour les voyages transfrontaliers demeure un enjeu à surveiller pour les transporteurs.

> *Dans ce contexte, l'innovation, l'attraction de la main-d'oeuvre et l'amélioration de l'efficacité opérationnelle demeurent essentielles à la compétitivité et au développement du secteur*

RESSOURCES **HUMAINES** et RELATIONS **DE TRAVAIL**



ENJEUX

Gestion

- Présence de violence dans le transport scolaire. Enjeu qui occupe toujours de plus en plus de place dans le quotidien des conducteurs. Recherches diverses sur la question. Présentation de l'information aux membres, sur demande, ainsi que dans divers articles de la FTA (Transporteur Express et le Magazine *Le Transporteur*). Avantages à être membre de la Mutuelle de prévention de la FTA. Existence d'outils sur la question élaborés par des préventionnistes en transport. Se référer également à la section intitulée *Transport scolaire* du présent rapport;
- Soutien nécessaire en matière d'interprétation de certaines clauses des conventions collectives et appui lors de griefs;
- Soutien dans la mise à jour des politiques et information sur les nouvelles règles en lien avec la nouvelle loi visant à prévenir et à combattre le harcèlement psychologique et sexuel en milieu de travail;
- Soutien accru en matière d'enquêtes des Centres de services visant des conducteurs suivant l'application des clauses du contrat de transport;
- Sensibilisation au respect des échéances en matière d'équité salariale, surtout en milieu syndiqué où un processus de participation doit être mis sur pied;
- Promotion des outils et des services contribuant à une meilleure gestion de la santé et de la sécurité au travail en entreprise. Exemples: les services de *Via prévention*, de la *Mutuelle de prévention* de la FTA, information accrue en matière de changements législatifs sur la question, etc.;
- Gestion des élèves présentant des besoins particuliers dans le transport scolaire. Parfois, manque de communication marquée avec les institutions d'enseignement et manque de clauses contractuelles à cet effet.

Pénurie et recrutement

- Dans le cadre de la campagne de sécurité annuelle de la FTA, présence d'un volet visant à valoriser le métier de conducteur/conductrice scolaire et, conséquemment, à stimuler le recrutement;
- Programme de rétention du gouvernement visant les conducteurs d'autobus scolaire (PAFCAS) administré par la firme *Collecto* toujours en place: volet Rétention, Attraction et Référence. Surveillance de sa reconduction/bonification d'une année à l'autre;
- Promotion de programmes de formation subventionnés en mécanique électrique. Il est ici question du *Programme Compétences VÉ*[1] ainsi que de la *Formation continue en mécanique d'autobus électriques*[2]. Il est nécessaire de surveiller leur bonification et/ou leur reconduction ainsi que l'apparition d'autres formations du genre dans le temps;

1 Véhicule lourd | Compétences VÉ (competencesve.ca)
2 Formation Continue en Mécanique d'Autobus Électriques - Camo-Route

- Promotion de formations existantes en lien avec la gestion comportementale en transport scolaire. Plus précisément, celles mises sur pied par Camo-Route[3] et Via-prévention[4], partenaires importants de l'industrie;
- Participation au comité mis en place par le Centre de services scolaire de Laval afin d'élaborer une formation pour les conducteurs d'autobus scolaire;
- Participation au Comité de Camo-Route visant à continuer de développer des formations adaptées à la réalité des conducteurs. Par exemple, la gestion des comportements à bord, dont la violence et l'intimidation;
- Intervention auprès des intervenants compétents concernant les bris de service qui surviennent en raison de la pénurie de main-d'œuvre, et ce, dans divers milieux de transport, pas seulement dans le transport scolaire;
- Projet pilote du ministère de l'Éducation : Centres de services scolaires qui recrutent des conducteurs de manière accrue. Réflexion sur une possible vampirisation de l'industrie en place;
- Application de la procédure interne de la Garantie d'exécution de la FTA suivant la réception de plusieurs mises en demeure de centres de services scolaires en lien avec les bris de service causés par la pénurie de main-d'œuvre;
- Poursuite de notre sensibilisation auprès de la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) à savoir que l'industrie a un réel besoin de rendre plus efficace l'accessibilité à l'obtention de la classe 2 (permis de conduire);
- Enjeux particuliers dans l'industrie liés à l'utilisation de la nouvelle plateforme gouvernementale *SAAQclic*. Concernant notamment le traitement des dossiers liés à la reconnaissance des permis étrangers, la transmission parfois défectueuse des dossiers médicaux nécessaires à l'obtention de permis de classe 2, les délais et difficultés à obtenir des plages horaires pour la passation d'examens théoriques/pratiques liés à l'obtention de la classe 2, la disponibilité des dossiers de conduite des conducteurs via le compte de l'entreprise de transport qui les emploie, les dossiers médicaux des conducteurs, etc. Nous avons transmis ces enjeux à la SAAQ et continuerons à la conscientiser;
- Mise à jour du plan de formation en entreprise de la FTA en lien avec l'application de l'article 45 du Règlement sur les permis. En effet, un aspirant au permis de classe 2 peut passer par une formation chapeautée par un exploitant de véhicules lourds en règle, et ce, suivant le paragraphe 2° de l'alinéa 1 de cet article.

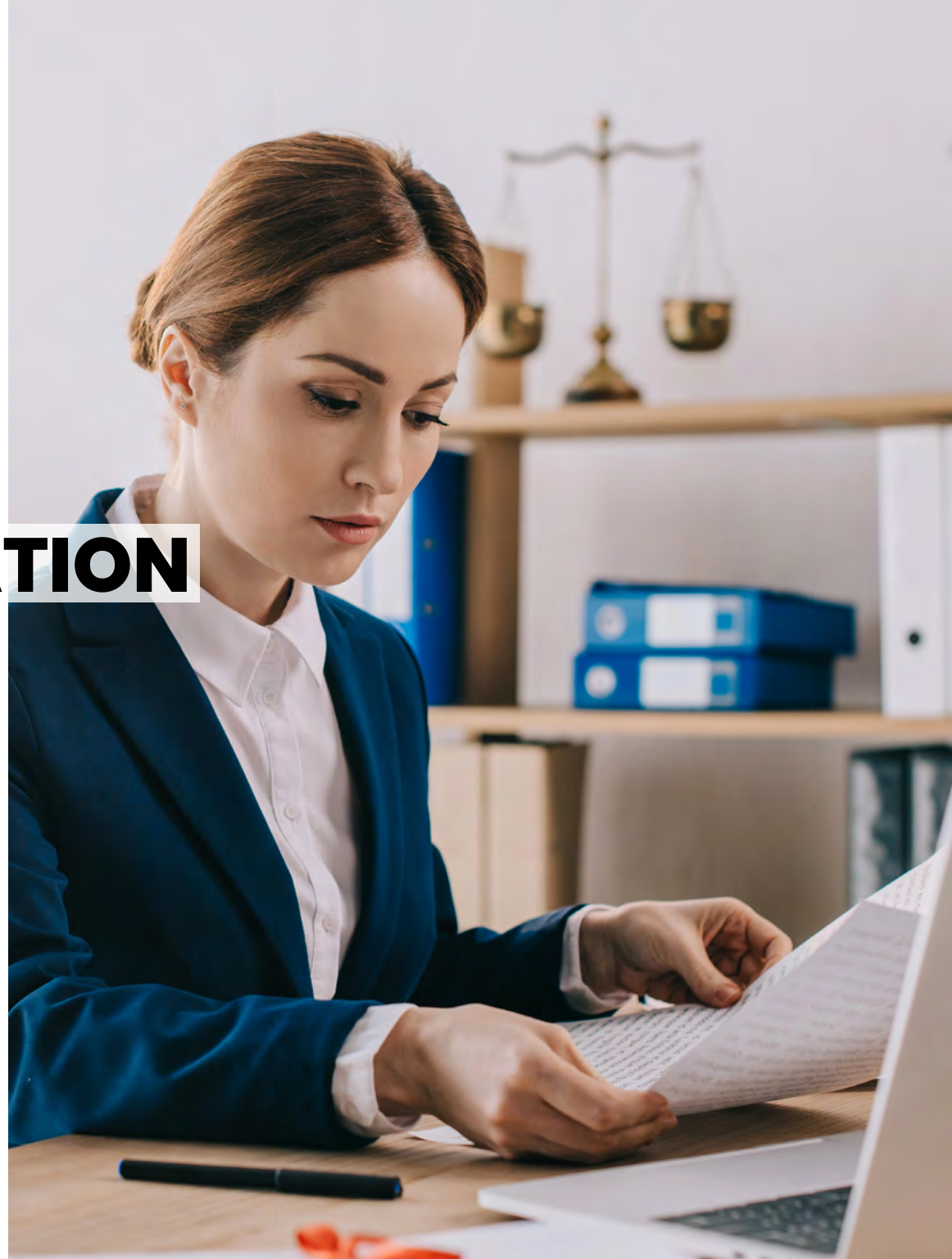
Immigration/recrutement international

- Nécessité de développer un réseau de contacts en la matière étant donné la complexité du processus et des questions qui sont posées à la FTA par les membres à ce sujet;
- Participation au comité travailleurs étrangers temporaires et sécurité routière organisé par la SAAQ.

[3] Formation en Gestion des comportements dans le transport scolaire - Camo-Route
[4] Prévenir la violence dans le transport scolaire - Via prévention

”

RÉGLEMENTATION



- Services aux membres toujours en demande pour l'ensemble de leurs interrogations en matière de réglementation;
- Accompagnement et/ou représentation des membres transporteurs en médiation auprès de la Commission des normes, de l'équité et de la santé et de la sécurité au travail (CNESST);
- Soutien des membres dans leur équité salariale (initiale, maintien et enquêtes);
- Soutien aux membres en lien avec l'application des contrats de transport scolaire;
- Rédaction d'articles juridiques dans le Transporteur Express et le Magazine *Le Transporteur*;
- Échanges avec nos partenaires selon les questionnements reçus (ex.: SAAQ, CTQ, MTMD, MEQ, cabinets d'avocats, etc.). Poursuivre l'agrandissement de notre réseau de contacts;
- Siéger sur différents comités afin de faire valoir les enjeux vécus par les membres transporteurs;
- Veille législative hebdomadaire via les gazettes officielles, autant au fédéral qu'au provincial;
- Suivis et/ou interventions spécifiques effectués par la FTA en matière de réglementation, principalement :
    - Veiller au respect de la procédure d'application de la garantie d'exécution de la FTA;
    - Échanges avec la SAAQ afin de maintenir l'application de l'Arrêté ministériel autorisant temporairement la conduite d'un minibus à roues doubles avec un permis de classe 4B ou la rendre permanente;
    - Échanges avec le président de la CTQ afin de discuter du nouveau *Règlement intérieur et de procédure de la Commission des transports du Québec* (CTQ), plus particulièrement au sujet du processus entourant les conférences de gestion et l'autorisation des oppositions, de l'accès à la documentation par les parties et du délai des décisions rendues, le tout dans un objectif de proportionnalité et d'efficacité;
    - Participation à une séance d'information et de consultation organisée par la SAAQ (consultation de l'industrie), concernant le projet de mise à jour du *Règlement sur les normes de sécurité des véhicules routiers* et transmission de nos commentaires;
    - Surveillance et mise à jour constantes des activités de lobbyisme au Québec afin de s'assurer de la conformité des activités de représentation de la FTA au bénéfice de ses membres;
    - Échanges et transmission de commentaires soumis à la Direction des affaires juridiques de la SAAQ suite au jugement *9135-0868 Québec inc. c. Directeur des poursuites criminelles et pénales, 2025 QCCS 4403* en lien avec les heures de conduite et de repos;
    - Dépôt de plaintes à la SAAQ, à la CTQ et au MTMD à la suite des sorties médiatiques en lien avec le fait que les sociétés de transport concluent des ententes contractuelles avec l'industrie du taxi en leur déléguant des services de transport collectif adapté assurés par minibus;

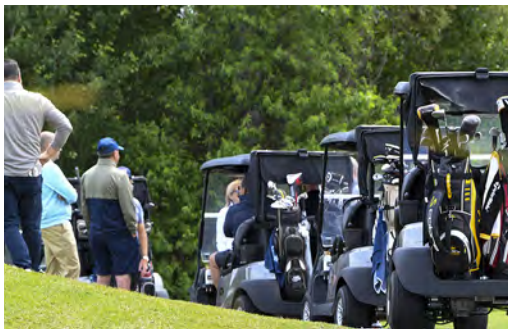
- Veille législative du *Règlement modifiant le Règlement sur les mécanismes de prévention et de participation en établissement*;
- Veille législative du Projet de loi n° 101, Loi visant l'amélioration de certaines lois du travail;
- Veille législative suite à la publication du *Règlement concernant les mesures pour prévenir ou faire cesser une situation de violence à caractère sexuel*;
- Veille législative fédérale du *Règlement modifiant certains règlements pris en vertu du Code canadien du travail*;
- Veille législative du Projet de loi 13 – Transfert du contrôle routier Québec au ministère de la Sécurité intérieure;
- Transmission de commentaires à la Direction de la normalisation technique du MTMD sur le Projet de Règlement - Normes de charges et de dimensions applicables aux véhicules routiers et aux ensembles de véhicules routiers;
- Mémoire présenté au MTMD ainsi qu'au ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs au regard du projet de règlement nommé « *Règlement modifiant le règlement sur les véhicules routiers affectés au transport des élèves* » (Projet RVRATE), tel que publié à la Gazette officielle du Québec le 11 juin 2025. Le Projet RVRATE met fin à l'obligation d'achat d'autobus électriques, en abrogeant l'article 6.1, permettant ainsi aux transporteurs d'avoir une autre alternative, soit l'achat d'autobus thermiques;
- Mémoire présenté au MEQ en regard du projet de règlement nommé « *Règlement modifiant le règlement sur le transport des élèves* » (Projet RTE), tel que publié à la Gazette officielle du Québec le 11 juin 2025. Le projet RTE propose une ouverture des contrats de transport scolaire en obligeant, aux articles 2 et 3, les centres de services scolaires (CSS) à inclure aux contrats une stipulation suivant laquelle le transporteur est autorisé à utiliser jusqu'à la fin de l'année scolaire en cours des autobus et des minibus d'une durée de vie supérieure à 12 ans;
- Mémoire présenté au ministre des Finances, M. Éric Girard, pour formuler des commentaires dans le cadre des consultations prébudgétaires qui s'inscrivent dans le processus de préparation du budget 2026-2027;
- Mémoire présenté au ministre délégué à l'Économie et aux Petites et Moyennes Entreprises, afin de formuler des commentaires sur les enjeux possibles en regard du projet de loi n° 11 intitulé « *Loi modifiant diverses dispositions principalement aux fins d'allègement du fardeau réglementaire et administratif* » déposé à l'Assemblée nationale le 4 décembre 2025.

ÉVÉNEMENTS **2025•2026**



CONGRÈS ANNUEL ET TOURNOI DE GOLF





La FTA a eu le plaisir de réunir ses membres du 26 au 28 juin 2025 au Fairmont Manoir Richelieu de La Malbaie à l'occasion de son tournoi de golf et de son congrès annuel. Cet événement a offert un cadre privilégié pour favoriser les échanges entre les acteurs de l'industrie, encourager le partage d'expertise et alimenter la réflexion sur les enjeux et les perspectives d'avenir du secteur. Il a également permis de renforcer les liens entre les participants grâce à de nombreuses opportunités de réseautage.



Deux conférences portant sur la mobilisation des équipes et l'évolution des stratégies d'entreprise ont été présentées. Les participants ont ensuite assisté à une présentation consacrée à l'intelligence artificielle et à ses répercussions pour l'industrie, notamment sous l'angle réglementaire et juridique. Un atelier pratique animé par un cabinet d'avocats et Me Christine Deslauriers a par la suite permis d'explorer les enjeux juridiques liés aux constats d'infraction ainsi que leurs impacts sur les dossiers PEVL. Le congrès s'est conclu sur une note conviviale avec une activité ludique mettant à l'épreuve les connaissances des participants sur l'industrie.

> *Rassembler, échanger et faire avancer notre industrie: voilà l'essence du congrès annuel de la FTA*



L'événement a également été marqué par la présence de M. Bernard Drainville, ministre de l'Éducation, qui a pris le temps de s'adresser aux transporteurs scolaires et d'échanger avec eux sur les enjeux qui touchent actuellement le secteur. Sa participation a été particulièrement appréciée et témoigne de l'attention portée par le gouvernement aux réalités de notre industrie.





Le Tailgate a également constitué l'un des moments forts du congrès, offrant aux participants l'occasion de découvrir des nouveautés, d'échanger avec les fabricants d'autobus et de rencontrer de nouveaux fournisseurs de produits et services dans une atmosphère décontractée et propice aux discussions.

La soirée de clôture a été riche en émotions et en moments de reconnaissance. Les participants ont rendu hommage à Stéphane Lefebvre pour son engagement remarquable à la présidence du conseil d'administration ainsi qu'à Luc Lafrance, dont les 30 années de dévouement à l'industrie ont été soulignées avec gratitude. Cette soirée a également permis de présenter le nouveau conseil d'administration de la FTA, dirigé par son nouveau président, Pierre Tremblay, ainsi que de souligner l'entrée en fonction de Chantale Dugas à titre de présidente-directrice générale.

Plus de **360** congressistes

235 délégués transporteurs présents

136 golfeurs

3 conférences

2 ateliers

12 partenaires du congrès

17 exposants à la Place des affaires

8 exposants au Tailgate

BIENVENUE QUÉBEC





Depuis maintenant 37 ans, la FTA est fière d'organiser Bienvenue Québec, le plus important rendez-vous d'affaires consacré au voyage de groupes et FTI au Québec. Cet événement rassemble des voyagistes nationaux et internationaux (nommés acheteurs) ainsi que des fournisseurs de produits et services touristiques (nommés vendeurs) dans le but de favoriser la commercialisation des destinations québécoises et de soutenir le développement du voyage de groupes par autobus.

L'édition 2025 s'est tenue du 27 au 29 octobre à l'Hôtel Universel de Rivière-du-Loup et a une fois de plus confirmé son rôle stratégique pour l'industrie touristique québécoise.

Pendant trois jours, la formule de rendez-vous d'affaires a permis la tenue de plus de 6 000 rencontres ciblées entre voyagistes et fournisseurs. Ces échanges ont favorisé la création de nouveaux partenariats commerciaux et contribué à renforcer le positionnement du Québec sur les marchés touristiques nationaux et internationaux.

> *Depuis 37 ans, Bienvenue Québec fait rayonner le tourisme de groupes à travers le Québec*

Les retombées économiques générées par l'événement demeurent considérables. Les transactions conclues ou initiées lors de cette édition représentent un volume d'affaires estimé à 50 millions de dollars. Chaque année, les voyagistes présents à Bienvenue Québec organisent collectivement plus de 4 500 voyages en autocar à travers la province, générant ainsi des retombées importantes pour les entreprises touristiques et les économies régionales.

La ministre du Tourisme, Amélie Dionne, a également participé à l'événement. Sa présence a permis de souligner l'importance du tourisme de groupes pour l'économie québécoise.



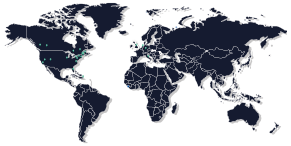




La FTA tient également à remercier chaleureusement les entreprises membres qui ont assuré les services de transport et de navettes tout au long de l'événement : Autobus Fleur de Lys, Autobus Transco, Autocar Excellence, Groupe Autocar Jeannois, Groupe Bell-Horizon, Limotour et Unitours. Leur collaboration a grandement contribué au succès logistique de l'événement.

En quelques chiffres

Près de **100** délégués acheteurs nationaux et internationaux



- **40 %** Québec
- **33 %** Canada hors-Québec
- **15 %** États-Unis
- **12 %** International (France, Allemagne, Mexique, Royaume-Uni et Italie)

215 délégués vendeurs, dont **79 %** de fournisseurs québécois répartis dans **21** régions touristiques

CAMPAGNE DE SÉCURITÉ EN TRANSPORT SCOLAIRE

Du 26 janvier au 6 février 2026, la FTA a déployé la 38e édition de la campagne de sensibilisation à la sécurité en transport scolaire **M'as-tu vu ?**, en collaboration avec ses partenaires.



Dans la continuité du virage stratégique amorcé en 2025, cette édition visait à maintenir la mobilisation des partenaires et à renforcer les actions de sensibilisation auprès des usagers de la route, des élèves, des parents et du milieu scolaire. Le message central de la campagne demeurait clair : lorsqu'un autobus scolaire active son panneau d'arrêt, s'immobiliser n'est pas une option.

Une problématique toujours préoccupante

Les données de la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) démontrent que les comportements à risque persistent. En 2024, 909 conducteurs ont été sanctionnés pour avoir omis de respecter le signal d'arrêt d'un autobus scolaire. Le nombre d'infractions a augmenté de 15 % au cours des quatre dernières années et plus de la moitié (51,8 %) des contrevenants sont âgés de 25 à 44 ans.

Face à ce constat, la FTA a poursuivi ses efforts de sensibilisation en misant sur une approche directe et percutante rappelant que la sécurité des enfants doit toujours primer, peu importe les contraintes ou les urgences du quotidien.

Une importante visibilité médiatique

La campagne a bénéficié d'un important rayonnement médiatique. Une entrevue exclusive accordée à La Presse Canadienne a permis de faire connaître à l'échelle nationale les enjeux liés au non-respect du signal d'arrêt des autobus scolaires. En parallèle, un palmarès régional fondé sur les données de la SAAQ a mis en lumière les régions présentant les taux d'infraction les plus élevés, soit Laval, Montréal et les Laurentides.

> *La sécurité en transport scolaire est une responsabilité collective qui nécessite l'engagement de tous*

Entre le 26 et le 29 janvier 2026, la campagne a généré 263 mentions dans les médias traditionnels. Au total, 31 entrevues ont été réalisées par des représentants de la FTA.

Une mobilisation forte sur le terrain



La campagne a pu compter sur l'appui renouvelé de plusieurs partenaires majeurs, soit le ministère des Transports et de la Mobilité durable, le ministère de l'Éducation, la Société de l'assurance automobile du Québec, la Fédération des centres de services scolaires du Québec, Cain Lamarre et Intact Assurance.

La collaboration soutenue de ces organisations, combinée à celle des transporteurs scolaires, des corps policiers et du réseau scolaire, demeure essentielle à la diffusion des messages de prévention et à la réalisation des activités de sensibilisation à travers le Québec.

Lancement de l'Opération M'as-tu vu ?

Afin de valoriser davantage les initiatives réalisées sur le terrain, la FTA a lancé l'Opération M'as-tu vu ? Cette nouvelle formule participative remplace les anciens Prix M'as-tu vu ? et repose sur un principe simple : chaque geste compte. Qu'elles soient de petite ou de grande envergure, toutes les actions réalisées pour promouvoir la sécurité en transport scolaire méritent d'être reconnues. Les initiatives recueillies sont mises en valeur dans les communications de la FTA et présentées lors du congrès annuel afin de souligner l'engagement des transporteurs.

Développement de nouveaux outils de sensibilisation

Dans le cadre de cette 38e édition, plusieurs outils ont été développés ou actualisés afin de soutenir les activités de promotion et d'éducation :

- Réflecteur clignotant à l'effigie de Bubusse;
- Nouveau macaron métallique au design modernisé;
- Mise à jour de la bannière autoportante de Bubusse;
- Production et diffusion du toutou Bubusse;
- Réimpression de la bande-role « Usagers de la route »;
- Conception d'un jeu de cartes éducatif comprenant 16 cartes à collectionner portant sur les règles de sécurité en autobus scolaire.



Ces outils sont venus enrichir la trousse de communication offerte aux partenaires de la campagne et contribuent à transmettre les messages de sécurité de manière accessible, interactive et adaptée aux jeunes publics.

Rayonnement et reconnaissance



À l'automne 2025, la campagne M'as-tu vu? a également été finaliste au concours Format Libre dans la catégorie Stratégie de relations publiques. Cette nomination est venue souligner le travail réalisé avec l'agence TACT afin d'accroître la portée des messages de prévention liés à la sécurité en transport scolaire.

Par l'ensemble de ces actions, la FTA poursuit sa mission de sensibilisation et contribue activement à promouvoir des comportements sécuritaires autour des autobus scolaires afin de protéger les milliers d'élèves qui utilisent ce mode de transport chaque jour.

Bilan de la campagne ***en chiffres !***

VOLET PRESSE

35 mentions
dans les médias traditionnels
entre le 26 et le 29 janvier 2026

31 entrevues
réalisées par la FTA

VOLET MÉDIAS

8 782 880 impressions
sur Facebook, Instagram,
La Presse et Radio-Canada

Publicité promotionnelle
diffusée en télévision

RENDEZ-VOUS D'AFFAIRES



Le 27 mars 2026, la FTA a tenu à Québec la deuxième édition de son Rendez-vous d'affaires, un événement exclusivement réservé à ses membres transporteurs.

Réunissant près de 90 participants, cette journée a permis d'aborder plusieurs enjeux stratégiques liés à la gestion d'entreprise, au développement des affaires et à l'évolution du contexte économique et politique. Ce rendez-vous printanier s'inscrit désormais comme un complément aux événements traditionnels de la FTA et témoigne de sa volonté d'offrir à ses membres des occasions de formation, d'échanges et d'accompagnement adaptées à leurs réalités.

Les participants ont assisté à plusieurs conférences et présentations portant notamment sur :

- la prévention de la fraude en entreprise;
- les programmes et solutions de Services Québec en matière de main-d'œuvre et de gestion des ressources humaines;
- le dévoilement du nouveau site Web de la FTA et de ses principales fonctionnalités;
- la gestion des crises humaines en entreprise, sous l'angle du leadership et de la résilience;
- l'analyse de l'actualité politique et économique et de ses répercussions sur les entreprises;
- le suivi des travaux entourant la négociation des contrats de transport scolaire.

Cette journée a également favorisé le partage d'expériences entre les transporteurs et permis aux participants de repartir avec des outils concrets pour soutenir leurs activités et relever les défis de leur secteur.

FONDATION DES TRANSPORTEURS PAR AUTOBUS



Retour des activités de financement

Depuis sa création en 2007, la Fondation des transporteurs par autobus poursuit sa mission de favoriser l'épanouissement des jeunes en soutenant financièrement des projets éducatifs, culturels, sportifs et communautaires dans les écoles primaires et secondaires du Québec.

Grâce à la générosité des membres transporteurs, des fournisseurs et partenaires, ainsi qu'aux dons et campagnes de financement, la Fondation a financé 1 071 projets à travers le Québec, pour un total de 918 883 $ remis en 19 ans.

Pour l'année scolaire 2024-2025, la Fondation est particulièrement fière d'avoir attribué 81 845.01 $ à 144 projets sélectionnés parmi les nombreuses demandes reçues. Ces projets ont permis à des élèves de participer à des activités qui complètent leur parcours scolaire, favorisent l'estime de soi, la persévérance et le développement de leur plein potentiel.

Chaque contribution témoigne de la volonté collective de faire une différence concrète dans la vie des jeunes, en leur donnant accès à des opportunités qu'ils n'auraient pas eues autrement.

Activités-bénéfice 2025-2026

SOUPER-BÉNÉFICE

27 mars 2026, Québec

À la suite du Rendez-vous d'affaires, transporteurs et fournisseurs se sont rassemblés en grand nombre afin de soutenir la Fondation des transporteurs par autobus.

La soirée a débuté par un cocktail à l'Hôtel Le Bonne Entente, avant de se poursuivre à la Distillerie Arsenal & CO., où les participants ont pu découvrir l'économusée et déguster une sélection de gins et de whiskys artisanaux. Les échanges se sont ensuite prolongés autour d'un repas convivial au restaurant adjacent.

Grâce à la générosité des participants et des partenaires, un montant de 23 468 $ a été remis à la Fondation.



PERSONNEL DE LA **FTA** 2025 2026

DIRECTION GÉNÉRALE



Luc Lafrance

Président-directeur général par intérim



Me Christine Deslauriers

Directrice générale adjointe et secrétaire corporative



Céline Mercier

Directrice services administratifs



Karine Parent

Directrice événements et communications



Racha Aoura

Adjointe administrative

ÉQUIPE ADMINISTRATION

Sous la direction de Céline Mercier



Valérie Beaulieu

Technicienne comptable



Stéphanie Chevalier-Picard

Technicienne comptable et services aux membres (AZE-FTA)

ÉQUIPE ÉVÉNEMENTS ET COMMUNICATIONS

Sous la direction de Karine Parent



Marie-Claude Bélanger
Graphiste



Laurence Blanchet
Technicienne marketing événementiel



Aurélie Maynard
Conseillère communication et marketing

ÉQUIPE JURIDIQUE

Sous la direction de Me Christine Deslauriers



Me Tatiana M. Chaves B.
Avocate

ANCIENNES EMPLOYÉES



Nancy Boulet
Adjointe à la direction générale
(départ juillet 2025)



Nathalie Fournier
Agente de bureau
(départ novembre 2025)



Chantal Dugas
Présidente directrice-générale
(départ novembre 2025)



Esther Cloutier
Adjointe services aux membres
(départ à la retraite déc. 2025)



Me Emmanuelle Fortin
Avocate
(fin de contrat mars 2026)

SOCIÉTÉ DE FINANCEMENT AZE



En 2022, la FTA a créé la Société de financement AZE après que la Banque d'infrastructure du Canada eut mis à disposition jusqu'à 400 000 000 $ pour le financement de l'achat d'autobus et de minibus électriques. Les membres de la FTA peuvent profiter d'un programme de financement avantageux avec un prêt à 1 %, excluant les frais de gestion, et remboursable sur une période de 8 à 10 ans, selon le choix du transporteur. Les demandes de financement sont acceptées jusqu'en décembre 2026.

Depuis le lancement du programme, la Société de financement AZE a financé 94 539 460 $ pour l'achat de 124 minibus et 928 autobus. À ce jour, plus de 110 membres ont bénéficié de cette solution de financement.

Pour plus d'informations sur le programme de financement, vous pouvez écrire à **financement.aze@federationautobus.com**.

Depuis sa création en 2014,
la Fédération des transporteurs par autobus
s'engage résolument à tenir sa promesse
– Mobiliser, Concerter, Orienter –*,*
car ces objectifs représentent l'essence
même de son engagement.

FÉDÉRATION DES TRANSPORTEURS PAR AUTOBUS

5700, boulevard des Galeries, bureau 250
Québec (Québec) G2K 0H5

Téléphone : 418 476-8181
Sans frais : 1 844 476-8181
federationautobus.com

FÉDÉRATION DES TRANSPORTEURS PAR AUTOBUS