



Les grèves locales des conducteur·trice·s d'autobus scolaire au Québec en 2023-2024 et le cas de Transco-Montréal/First Student

AVRIL 2025

Anthony Desbiens

Doctorant - Analyse sociale et culturelle
Université Concordia



RÉDACTION

Anthony Desbiens

COMITÉ ÉDITORIAL

Yanick Noiseux et Christophe Cinq-Mars

Pour citer ce document :

Desbiens, Anthony. (2025). « Les grèves locales des conducteur·trice·s d'autobus scolaire au Québec en 2023-2024 et le cas de Transco-Montréal / First Student », Chronique des conflits de travail, no. 8. GIREPS : Montréal

DOI : <https://doi.org/10.69777/321821>

ISBN : 978-2-924284-20-9

Dépôt légal – Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2025

© GIREPS, 2025.

Le GIREPS a bénéficié du soutien du Fonds de recherche du Québec (FRQ) pour la réalisation de cette chronique.

Les chroniques des conflits de travail (CCT) consistent à documenter l'histoire, les revendications, les actions et les enjeux, notamment juridiques, de conflits du travail, passés ou présents. Par là, elles veulent contribuer à alimenter les recherches sur les pratiques de résistance et de mobilisations collectives des travailleurs et des travailleuses en lutte contre l'exploitation.

Cette chronique porte sur les conflits de travail entre des syndicats locaux de conducteur·trice·s¹ de véhicules scolaires et des compagnies de transport qui ont marqué différentes régions québécoises au cours de l'année 2023 et au début de l'année 2024².

Après une brève mise en contexte retraçant l'état de syndicalisation dans le secteur du transport scolaire (1), nous exposons le fonctionnement et les mécanismes de financement propres à ce secteur (2) pour brosser ensuite un portrait des conditions de travail et des enjeux qui sont au cœur des revendications portées par les syndiqué·e·s (3). La section qui suit propose une chronologie des grèves dans le secteur du transport scolaire au cours des deux dernières années (2023-2024) (4), et ce, en fonction de l'affiliation des syndicats locaux à différentes centrales (4.1 et 4.2). Nous présentons ensuite une brève étude du cas de la plus grande entreprise multinationale de transport scolaire au Québec et en Amérique du Nord, Transco/*First Student* (5). Nous insistons en particulier sur le cas de la grève chez Transco-Montréal, car celle-ci fut la plus longue et la plus importante au cours de cette période (6). En guise de conclusion, nous ferons un premier bilan des gains réalisés par les chauffeur·euse·s à l'issue de ces conflits de travail et discuterons des rôles joués par l'État et les Centres de services scolaires (CSS), dans le cadre de ces conflits, ainsi que des avenues possibles en termes de stratégies syndicales futures (7).

Précisions méthodologiques : cette chronique s'appuie principalement sur des articles de journaux, des communiqués syndicaux, des informations et documents disponibles sur le site web du Gouvernement du Québec ainsi que sur ceux des transporteurs. Par ailleurs, au moment où nous avons terminé la première version de cette chronique, plus précisément au mois de juillet 2024, deux syndicats locaux dans la région de l'Estrie n'étaient toujours pas arrivés à une entente avec leurs employeurs.

Nous avons fait le choix de présenter les grèves par ordre chronologique afin d'éviter de noyer les dynamiques régionales qui les traversent et d'obscurcir le rôle prépondérant joué, dans certains cas, par les Centres de services scolaires (CSS). Cette nécessité, qui s'est imposée au cours du processus de recherche, repose sur le constat que le cas de Transco-Montréal fut beaucoup plus médiatisé, alors que le plus vaste mouvement de grèves locales dans lequel il s'est inscrit a très peu retenu l'attention médiatique.

¹ Lorsque nous utilisons le terme transporteur, nous faisons explicitement référence aux compagnies de transport privé et non aux travailleurs·euse·s qui conduisent des autobus scolaires. Pour ces dernier·ière·s nous avons choisi les appellations de « conducteur·trice·s » et « chauffeur·euse·s ».

² Cette chronique a été rédigée entre les mois de mars 2024 et juillet 2024 et ne couvre donc pas les conflits ayant émergé au courant de l'automne 2024.

1. Mise en contexte : la syndicalisation dans le secteur du transport scolaire

À notre connaissance, deux organisations syndicales se partagent la syndicalisation du transport scolaire au Québec, soit la section locale 106 des Teamsters, affiliée à la Fédération des travailleurs et travailleuses du Québec (FTQ) et la Fédération des employées et employés des services publics (FEESP), qui est rattachée à la Confédération des syndicats nationaux (CSN).

La majorité des syndicats locaux de conducteur·trice·s d'autobus scolaire sur le territoire québécois sont ainsi membres du secteur du transport scolaire de la Fédération des employées et employés des services publics de la Confédération des syndicats nationaux (FEESP-CSN), qui regroupe un total de 63 syndicats représentant plus de 3000 salarié·e·s³. Le secteur du transport scolaire de la Fédération a été fondé il y a plus de vingt ans et s'est mobilisé à de nombreuses reprises afin d'obtenir une augmentation du financement public du transport scolaire ainsi qu'une amélioration des conditions de travail des chauffeur·euse·s⁴.

Quant aux chauffeur·euse·s d'autobus scolaire au Québec qui sont membres des Teamsters, iels constituent environ 1 000 des 8 500 membres de la section locale 106. Celle-ci a été fondée en 1947 et regroupait initialement des travailleur·euse·s du transport routier. Au cours des deux dernières décennies, la section 106 a élargi ses effectifs en y incluant, outre les salarié·e·s du transport scolaire, des travailleur·euse·s œuvrant dans les CHSLD, les résidences privées pour aînés (RPA), les compagnies de transport intermunicipales ainsi que « dans plusieurs autres des secteurs d'activités tels que l'hôtellerie, la restauration et la fabrication d'habits pour homme »⁵.

2. Fonctionnement et financement du secteur du transport scolaire : entre public et privé

De manière schématique, le transport scolaire fonctionne de la manière suivante : l'État québécois accorde des fonds aux CSS de la province et ceux-ci négocient ensuite avec des entreprises de transport scolaire en ce qui a trait aux modalités de l'offre de service et de l'embauche des chauffeur·euse·s. L'État et ses CSS sous-traitent ainsi le transport scolaire à des compagnies privées.

Pour autant, les fonds publics dédiés au transport scolaire ne sont pas nécessairement utilisés à cette fin par les CSS, lesquels peuvent décider autrement de l'orientation des fonds. Et c'est cette utilisation « détournée » qui est contestée non seulement par les travailleur·euse·s, mais également par le ministre de l'Éducation, Bernard Drainville. En effet, en 2023, celui-ci déclarait que les « chauffeurs[euses] d'autobus scolaire doivent avoir leur juste part »⁶ en faisant notamment référence à l'augmentation de 130 millions \$ du financement du transport scolaire pour l'année 2022-2023, dont 112 millions \$ étaient – théoriquement – destinés aux transporteurs scolaires. Le ministre

³ FEESP-CSN. « [Secteur Transport scolaire](#) », 22 février 2023.

⁴ FEESP-CSN. « [75e FEESP: Faits saillants historiques - Secteur du transport scolaire](#) », 29 avril 2022.

⁵ Teamsters Local 106. « [Notre histoire](#) ».

⁶ Olivier Bossé. « [Transport scolaire "Les chauffeurs doivent avoir leur juste part" dit Drainville](#) », *Le Soleil*, 31 janvier 2023.

refusait cependant de s'engager davantage, affirmant que « ce n'est pas à nous [au gouvernement] de trancher cette juste part [et que] [ç]a doit faire partie de la négociation »⁷.

Cette attitude de « fausse neutralité » du gouvernement québécois témoigne d'une déresponsabilisation à l'égard de ces travailleur·euse·s. Le « laisser-faire » en matière de négociation et d'octroi du financement fait par ailleurs en sorte que les CSS sont laissés à eux-mêmes afin d'assurer les services en cas de non-prestation de la part des entreprises privées de transport. Par exemple, encore récemment, le CSS des Affluents, dans Lanaudière, a dû mettre sur pied sa propre équipe volante de chauffeur·euse·s, composée de six membres, afin de faire face à des bris de services⁸. Nous avons également constaté que d'autres CSS ont emboîté le pas dans les derniers mois. Dans ce contexte, le ministère de l'Éducation a annoncé le financement de « cinq projets pilotes visant à « optimiser » le transport scolaire dans diverses régions, dont les Laurentides et la Montérégie »⁹. Ainsi, plutôt que d'augmenter le budget dédié au secteur du transport scolaire, l'État fait plutôt le choix de financer en parallèle des mesures – ponctuelles et à la pièce – visant à atténuer les bris de services liés, notamment, au manque de main-d'œuvre¹⁰.

Eu égard aux difficultés de recrutement de main-d'œuvre, nous avons relevé au moins deux initiatives mises de l'avant par le gouvernement québécois. La première initiative s'inscrit dans le cadre du *Programme d'aide financière - Rétention des conducteurs d'autobus scolaire* (PAFCAS). Ce programme, administré par l'organisme Collecto, en vigueur depuis le 20 octobre 2020, a été instauré dans la foulée d'une campagne menée par la section locale 106 des Teamsters¹¹. Elle vise spécifiquement, sur une base individuelle, les conducteur·trices qui travaillent pour une compagnie de transport et promet aux personnes admissibles « une aide financière annuelle maximale de 2 400 \$ répartie sur trois périodes de paiement »¹². Une seconde initiative, la *Mesure 20108 - Solutions innovantes pour pallier aux bris de service*¹³ s'adresse directement aux CSS. Ces derniers peuvent désormais soumettre une demande de projet pilote afin d'obtenir une allocation de la part de l'État. Parmi l'ensemble des projets déposés, l'État procède à une évaluation des CSS ayant les pires situations de bris de service et prend ensuite la décision de financer, ou pas, les projets, soit en partie, soit en totalité¹⁴.

En somme, nous assistons progressivement à l'institutionnalisation d'une petite armée de réserve de travailleur·euse·s, pratiquement « sur appel », et embauché·e·s ponctuellement par les CSS afin d'assurer un service en cas de non-prestation de la part des entreprises privées de transport. Ceci s'explique en partie par le fait que, d'un côté, l'État québécois prétend se « désengager » du

⁷ Ibid.

⁸ Concernant le fonctionnement de ces équipes volantes, une personne reçoit les annulations de service de transport scolaire le matin et les affections sont octroyées à la dernière minute aux conducteur·trice·s, qui empruntent les véhicules que leur fournit leur CSS. Pour plus d'information, consulter l'article de Marie-Ève Cousineau. « [Face aux bris de service, des CSS prennent le transport des élèves en main](#) », *Le Devoir*, 25 janvier 2024.

⁹ Ibid.

¹⁰ À cet égard, en mars 2023, on estimait qu'il manquait approximativement 1 500 conducteur·trice·s afin d'assurer une couverture de l'ensemble des régions du Québec sur le plan du transport scolaire. Pour davantage d'information, voir Zacharie Goudreault. « [Parents et enfants écopent de la pénurie de chauffeurs d'autobus scolaire](#) ». *Le Devoir*, 4 mars 2023. La « pénurie » semblant en grande partie découler du caractère rébarbatif des conditions de travail offertes, nous préférons ici parler de « manque de main-d'œuvre » plutôt que de « pénurie ».

¹¹ Teamsters Québec Section Locale 106. « [Le programme d'aide financière pour la rétention des chauffeurs d'autobus scolaire est déployé](#) », 5 janvier 2021.

¹² Pour plus d'informations sur les critères d'admissibilité, ainsi que l'aide financière, voir les pages 7 et 8 de ce document. « [Rétention des conducteurs d'autobus scolaire. Programme d'aide financière \(PAFCAS\) - Année scolaire 2023-2024](#) »

¹³ Pour plus d'information, voir la page 9 du document « [Règles budgétaires pour les années scolaires 2022-2023 à 2026-2027 - Transport scolaire, Éducation préscolaire et enseignement primaire et secondaire](#) ».

¹⁴ Ibid.

processus de négociation alors que, de l'autre, il s'engage très timidement en débloquant de petites sommes ponctuelles dans le cadre de mesures spéciales mises sur pied à des fins de rétention de personnel.

3. Les conditions de travail dans le secteur du transport scolaire

Selon la Fédération des transporteurs par autobus (FTA), il y a approximativement 11 000 conducteur·trice·s de véhicules scolaires au Québec. La proportion des hommes et des femmes est respectivement de 56 et 44 % et la moyenne d'âge est de 55 ans¹⁵. Malgré l'absence de données officielles sur le taux de syndicalisation dans le secteur du transport scolaire, en additionnant le nombre de syndiqué·e·s des deux organisations syndicales (3000 + 1000) et en rapportant ce nombre au total des chauffeur·euse·s d'autobus scolaire au Québec (11 000), on obtient un taux de syndicalisation avoisinant les 36 %. Pour rappel, ce pourcentage est largement supérieur au taux de présence syndicale dans le secteur privé, estimé à 23 % pour l'ensemble du Québec¹⁶.

Le salaire moyen d'un·e conducteur·trice de véhicule scolaire varie entre 20 et 25 000 \$¹⁷ annuellement, pour « environ 25h par semaine »¹⁸, ce qui les situe largement en deçà du « revenu viable » au Québec pour une personne seule, lequel était évalué à 27 205\$ en 2022¹⁹. Plus encore, les chauffeur·euse·s d'autobus scolaire n'ont, sauf exception, accès à aucune assurance collective ou de régime de retraite²⁰.

Outre ce salaire insuffisant pour vivre dignement, les conditions de travail et d'emploi, en particulier les horaires atypiques, rendent le travail très peu attrayant. Comme le rappelle la présidente du secteur du transport scolaire de la FEESP, Josée Dubé, le métier de chauffeur·euse d'autobus scolaire au Québec a historiquement été exercé par des « fermiers[ières] ou des agriculteurs[trices] qui tenaient des cabanes à sucre ²¹ » et qui tentaient ainsi de joindre les deux bouts. Daniel Lajeunesse, président du syndicat des travailleuses et travailleurs de Transco Québec (CSN) d'une entreprise de transport à Saint-Jérôme, note qu'encore aujourd'hui, il leur est souvent nécessaire de jongler entre des horaires impossibles et un second emploi :

¹⁵ Ces données sont tirées de la page 8 de ce document de la Fédération des transporteurs par autobus. [Mémoire sur la sécurité dans le transport par autobus](#)

¹⁶ À titre informatif, le taux de syndicalisation regroupe uniquement les travailleurs·euse·s membres d'un syndicat, tandis que le taux de présence syndicale inclut l'ensemble des personnes dont les conditions de travail sont encadrées par une convention collective. Pour consulter les données sur le taux de présence syndicale, voir *Institut Statistique du Québec*. « [Taux de présence syndicale, résultats selon le sexe pour diverses caractéristiques de la main-d'œuvre et de l'emploi, 2006-2023 Québec, Ontario et Canada](#) », 8 février 2024.

¹⁷ Marie-Ève Cousineau. « [Face aux bris des services, des CSS prennent le transport des élèves en main](#) », *Le Devoir*, 25 janvier 2024.

¹⁸ Dominique Scali. « [Pénurie de conducteurs: des jeunes sans transport scolaire chaque semaine](#) », *Le Journal de Montréal*, 6 décembre 2022.

¹⁹ *Observatoire québécois des inégalités*. « [Combien de personnes sont en situation de pauvreté au Québec?](#) », 7 septembre 2023.

²⁰ Si l'on se fie au propos de Josée Dubé, présidente du syndicat des travailleurs des Autobus Gil-Ber et du secteur du transport scolaire de la FEESP-CSN. Pour plus d'info, voir l'article suivant : « [Les conducteurs et conductrices de véhicules scolaires exigent une hausse de leur salaire pour "sauver le transport scolaire"](#) », 14 mai 2022.

²¹ Guillaume Marchal. « [Les chauffeurs d'autobus scolaire sous pression](#) », *Le Nord*, 24 mai 2022.

« Quand tu es chauffeur[euse], tu commences à 6h. Tu dois te réveiller à 5h et, ensuite, tu transportes des élèves jusqu'à 10h. Après une pause jusqu'à 14h, tu travailles jusqu'à 18h²². Aussi, pour compléter ces salaires insuffisants pour vivre dignement, certaines personnes font de la surveillance scolaire. Mais ça leur fait des journées de 12 à 13h de travail, ce n'est pas viable, surtout si tu as une famille à côté »²³.

Josée Dubé insiste sur le fait que cette situation n'est pas intrinsèquement liée au métier de conducteur d'autobus. Pour illustrer ce point, elle compare le statut des chauffeur·euses scolaires à celui des chauffeur·euses des transports en commun dans les centres urbains :

« [C]ontrairement aux chauffeurs[euses] de la STM [Société de transport de Montréal] qui sont des employé[e]s de l'État, nous, nous sommes employés par des entreprises privées [...] Les Centres de services scolaires reçoivent une enveloppe du gouvernement à répartir dans les différents secteurs reliés à l'éducation. On est en bout de file de la démarche »²⁴.

Et de fait, force est de constater que les conditions de travail dans le secteur public et privé sont sans commune mesure pour un travail globalement similaire. En comparant les conditions de travail et d'emploi des conducteur·trice·s du secteur transport scolaire à celles du secteur du transport en commun, on constate d'importants écarts, tant sur le plan salarial que sur celui des conditions de travail. Eu égard aux salaires, le président du Syndicat des chauffeurs d'autobus, opérateurs de métro et employés des services connexes de la Société de transport de Montréal (STM), Frédéric Therrien, estime que « le taux horaire commence à 28,10 \$ au premier échelon et peut aller jusqu'à 34,60 \$ »²⁵. À cela peuvent venir s'ajouter certaines primes, comme celles « d'amplitude pour des horaires coupés et atypiques »²⁶. Sur une année, et considérant une semaine de 40 heures, le salaire d'entrée équivaut à 58 000 \$. Après trois ans, celui-ci passe à 71 261 \$²⁷, soit plus de deux, voire trois fois le montant cumulé par ceux et celles œuvrant dans le secteur du transport scolaire, et ce, sans compter qu'ils bénéficient également d'assurances collectives et de régimes de retraite. On relèvera également que les femmes sont bien moins représentées dans le sous-secteur du transport en commun (71,9 % des employé·e·s sont des hommes et 28,1 % sont des femmes²⁸) que dans celui du transport scolaire (44% de femmes).

Face à ces conditions de travail délétères et aux revendications des chauffeur·euse·s d'autobus scolaire, le gouvernement, en collaboration avec les associations des transporteurs, a timidement tenté d'encadrer le métier. Ainsi, en janvier 2015, un comité de travail a été mis sur pied pour fixer

²² Ibid.

²³ Ibid.

²⁴ Ibid.

²⁵ Agence QMI. « [Transport en commun: il faudrait réduire la rémunération des chauffeurs, croit l'institut économique de Montréal](#) », 6 novembre 2023.

²⁶ Ibid.

²⁷ Francis Vailles. « [Qui gagne le plus ?](#) », *La Presse*, 21 novembre 2023.

²⁸ Il convient de prendre ces données à la légère, puisque cette catégorie regroupe les statistiques en relation à trois groupes de métier, soit 1) « conducteurs / conductrices d'autobus et de tramway » ; 2) conducteurs / conductrices d'autobus scolaire et 3) opérateurs / opératrices de métro et de système légers sur rails. Pour plus d'information, voir la page du Gouvernement du Québec. « Conducteurs / Conductrices et opérateurs / opératrices de transport en commun ».

un « taux horaire minimal de référence à 19,14\$ de l'heure »²⁹. À la suite de la création de ce comité, la CSN, estimant ce montant insuffisant, s'est mobilisée à son tour. En 2017, elle a notamment milité pour que l'État adopte un décret³⁰ encadrant les conditions de travail des conducteur·trice·s. Cette mobilisation ne semble cependant pas avoir porté fruit à court terme³¹. En 2018, les chauffeur·euse·s gagnaient encore en moyenne 17,86 \$ de l'heure, tandis que d'autres recevaient à peine 12,07 \$³², un taux horaire à peine supérieur au salaire minimum de l'époque.

Les conducteur·trice·s sont par ailleurs encore à ce jour soumis·es à un régime juridique dérogeant au droit commun. En effet, bien que l'article 58 de la *Loi sur les normes du travail* prévoit que toute personne qui se présente au travail à la demande de l'employeur a droit à un minimum de trois heures de salaire, les conducteur·trice·s de transport scolaire - tout comme les brigadier·ière·s, surveillant·e·s dans les écoles et placier·ière·s - sont explicitement exclu·e·s des bénéfices de cette disposition d'ordre public³³. On notera à ce sujet qu'une chauffeuse d'autobus scolaire, Diane Trépanier, a fondé le groupe Facebook « Dignité pour les Chauffeurs d'Autobus Scolaires du Québec » et a fait circuler, au cours de l'été 2023, une pétition afin de modifier l'article 58 de la *Loi sur les normes du travail*³⁴.

Compte tenu de tous ces éléments, il n'est pas très étonnant que ce milieu de travail connaisse d'importantes difficultés de recrutement et de rétention de personnel depuis des années. C'est donc afin de contrer la précarisation de leurs conditions de travail et de vie que les chauffeur·euse·s d'autobus scolaire s'organisent et se mobilisent un peu partout au Québec. Les prochaines sections chercheront à rendre compte de ces vagues de protestation.

4. Grève des syndicats locaux de la FEESP-CSN et de la section locale 106 Teamsters-FTQ

L'année 2023 et le début de l'année 2024 ont été marqués par de très nombreuses mobilisations de chauffeur·euse·s scolaires un peu partout au Québec. Ces mobilisations se sont traduites non seulement par l'adoption de nombreux mandats de grève illimitée, mais également par le passage à l'acte et le recours à la grève. Nous reviendrons d'abord sur les grèves des affiliés à la FTQ, puis sur celles des travailleurs et travailleuses affiliées à la CSN.

²⁹ CSN. « [Le gouvernement doit hausser le financement du transport scolaire](#) », 5 février 2018.

³⁰ Radio-Canada. « [Des conducteurs d'autobus scolaire sans plancher salarial](#) », 23 mars 2017.

³¹ Nous ne connaissons pas les suites de cette initiative de la CSN, mais nous n'avons trouvé aucune information en lien avec l'adoption d'un décret de la part de l'État pour le secteur du transport scolaire.

³² CSN. « [Le gouvernement doit hausser le financement du transport scolaire](#) », 5 février 2018.

³³ Article 58 de la *Loi sur les normes du travail* : « Une personne salariée qui se présente au lieu du travail à la demande expresse de son employeur ou dans le cours normal de son emploi et qui travaille moins de trois heures consécutives, a droit, hormis le cas de force majeure, à une indemnité égale à trois heures de son salaire horaire habituel, sauf si l'application de l'article 55 lui assure un montant supérieur. La présente disposition ne s'applique pas dans le cas où la nature du travail ou les conditions d'exécution du travail requièrent plusieurs présences de la personne salariée dans une même journée et pour moins de trois heures à chaque présence, tels un brigadier scolaire ou un[e] chauffeur[euse] d'autobus. Elle ne s'applique pas non plus lorsque la nature du travail ou les conditions d'exécution font en sorte qu'il est habituellement effectué en entier à l'intérieur d'une période de trois heures, tel un[e] surveillant[e] dans les écoles ou un[e] placier[e] ».

³⁴ Simon Carmichael. « [Les normes du travail "injustes et discriminatoires" pour les chauffeurs d'autobus](#) », *Le Droit*, 18 août 2023.

À travers les multiples exemples évoqués plus bas, notre objectif est de mettre en lumière à la fois l'ampleur des mobilisations des travailleur·euse·s, qui dans certains cas, feront la grève pendant de nombreux mois, mais également le caractère particulier de ces grèves, qui, contrairement au cas de Transco-Montréal (voir section 7), sont menées face à des entreprises locales de transport. Nous verrons que les gains obtenus sur le plan salarial sont relativement similaires pour les deux organisations syndicales, mais que certains syndicats locaux ont réussi à décrocher des ententes plus « généreuses », comprenant entre autres une bonification des congés maladie, des journées de vacances ou une indexation de leur salaire. On notera également que la durée des grèves varie de manière importante, et ce, notamment, en fonction de l'attitude des transporteurs locaux ou des CSS. Quelques transporteurs locaux n'ont pas attendu que les chauffeur·euse·s fassent grève pour soumettre des propositions décentes, tandis que certaines CSS ont pris les devants face à la lenteur des négociations.

4.1 Grève des syndicats locaux de la section locale 106 des Teamsters-FTQ (année 2023)

Les Teamsters-FTQ, qui représentent de nombreux petits syndicats de chauffeur·euse·s un peu partout au Québec, ont connu une année 2023 particulièrement mouvementée. Le 7 avril, Autobus Campeau, une compagnie offrant du transport scolaire dans la région des Laurentides et de l'Outaouais, met en lock-out 10 de ses chauffeur·euse·s qui sont chargé·e·s de transporter les élèves du séminaire Sacré-Cœur³⁵. En réponse à l'intransigeance du transporteur, le 3 mai, une centaine de chauffeur·euse·s – qui travaillent également pour Autobus Campeau – et qui effectuent le transport pour « le Centre de services scolaires des Draveurs, le CSS du Portage, ainsi que les écoles privées Collège Saint-Joseph (Hull) et Collège St-Alexandre (Gatineau) »³⁶ entrent en grève. Les 10 syndiqué·e·s du séminaire Sacré-Cœur vont finalement conclure une entente de principe – d'une durée prévue de 6 ans – à la fin du mois de mai, comprenant « une importante hausse de salaire, ainsi qu'une indexation pour les années à venir »³⁷.

³⁵ Teamsters Québec Section Locale 106. « [Transport Scolaire: Autobus Campeau mets en lock out les chauffeurs et chauffeuses du séminaire Sacré-Cœur](#) », 7 avril 2023.

³⁶ Teamsters Québec Section Locale 106. « [100 chauffeurs d'autobus scolaires forcés à leur tour de déclencher une grève en Outaouais](#) », 3 mai 2023.

³⁷ Teamsters Québec Section Locale 106. « [Fin de la grève dans le transport scolaire chez Autobus Campeau à Lachute](#) », 30 mai 2023.



Photo : Radio-Canada / Nelly Alberola

Les 100 grévistes d'Autobus Campeau auront davantage de difficulté à obtenir une entente. Deux mois après le déclenchement de la grève, une grande majorité d'entre elles et eux (76 %) rejettent l'offre patronale³⁸. Face à la détermination des travailleur·euse·s et au non-respect du contrat de travail par le transporteur, le CSS des Portages-de-l'Outaouais (CSSPO) finit par s'impliquer dans la négociation. Le CSSPO envoie une mise en demeure à Autobus Campeau à l'automne 2023³⁹. Selon le syndicat, cette implication, minimale et tardive, a tout de même « débloqué » le processus de négociation. Celui-ci stagnait depuis des mois, car l'État aurait, de manière totalement irresponsable, toujours selon le syndicat, laissé le conflit s'éterniser. Ceci aurait ainsi eu pour effet que « près de 25 % des grévistes [ont] quitté les piquets de grève pour se trouver un autre emploi »⁴⁰. Dans la même semaine, une rencontre avec le conciliateur en chef du Québec, l'employeur et le syndicat est finalement organisée⁴¹. Les deux parties s'entendent enfin autour d'une convention collective d'une durée de 6 ans incluant « une augmentation salariale de 3 \$ l'heure [établissant] la rémunération à 26 \$ l'heure dès [l'automne 2024] »⁴².

Au printemps 2023, des chauffeur·euse·s œuvrant pour Autobus Rive-Sud ont quant à eux entamé leur première journée de grève⁴³. Ils accepteront assez rapidement une entente de quatre ans dont nous ne connaissons pas les modalités, mais qui impliquerait, selon le syndicat, « une importante hausse de salaire⁴⁴ ». À peu près au même moment, 20 conducteur·trice·s d'Autobus Yamaska ont

³⁸ Radio-Canada. « [Grève des autobus scolaire: une offre rejetée par les chauffeurs d'Autobus Campeau](#) », 20 juillet 2023.

³⁹ Radio-Canada. « [Grève des autobus scolaire : "Le CSSPO sert une mise en demeure à Autobus Campeau"](#) », 1er septembre 2023.

⁴⁰ Radio-Canada. « [Grève dans le transport scolaire: près de 25 % des grévistes auraient quitté leur emploi](#) », 14 juin 2023.

⁴¹ Radio-Canada. « [Les chauffeurs d'Autobus Campeau de retour sur les routes dès jeudi](#) », 5 septembre 2023.

⁴² Radio-Canada. « [Les chauffeurs d'Autobus Campeau de retour sur les routes dès jeudi](#) », 5 septembre 2023.

⁴³ Teamsters Québec Section Locale 106. « [56 chauffeurs d'Autobus Rive-Sud entament une grève](#) », 24 avril 2023. «

⁴⁴ Teamsters Québec Section Locale 106. « [Fin de la grève dans le transport scolaire chez Autobus Rive-Sud \(Sogesco\), à Sainte-Julie](#) », 1er juin 2023.

également déclenché une grève qui va durer sept semaines à Bedford, en Estrie⁴⁵. À la mi-juin, les syndiqué·e·s acceptent finalement une nouvelle entente de quatre ans, qui fera passer leur salaire horaire moyen de 24,92 \$ à un peu plus 26 \$ de l'heure⁴⁶. Toujours à la même période, les travailleur·euse·s de Bigras Transport en Outaouais et d'Autobus Lasalle dans la MRC de Pontiac mènent respectivement des grèves de sept et presque huit semaines. Les premiers adoptent leur nouvelle convention à 98 %, qui prévoient « un taux horaire qui dépassera 26 \$ de l'heure [...] garanti pour les années à venir grâce à une clause d'indexation »⁴⁷. Quant aux travailleur·euses d'Autobus Lasalle, iels acceptent à 81 % leur nouvelle convention la semaine suivante, laquelle comporte des gains salariaux équivalant à ceux de chez Bigras⁴⁸. Fait à noter : au cours de ces deux grèves, trois CSS de la région de l'Outaouais ont remboursé l'équivalent de 2,3 millions de \$ en frais de transport aux parents qui acceptaient de conduire des enfants à l'école⁴⁹, ces derniers ayant en quelque sorte été mobilisés à titre de « briseurs de grève ».

Pour conclure sur cette période des grèves menées par des travailleurs et travailleuses liés au Teamster en 2023, on notera enfin que le 7 novembre, après avoir été sans contrat de travail pendant un peu plus d'un an, les syndiqué·e·s d'Autobus Lucien Bissonnette à Vaudreuil ont entériné à 92 % leur nouvelle convention collective. Ces syndiqué·e·s s'étaient doté·e·s d'un mandat de grève générale illimitée qu'ils n'ont pas exercé. Ce conflit s'est réglé dans le cadre d'un processus de conciliation à la suite duquel les travailleur·euse·s ont vu « leur salaire hebdomadaire augmenté de 17%, passant de 615\$ à 725\$ »⁵⁰. De plus, l'entente de 6 ans prévoit un droit « à la paye rétroactive pour l'année [précédente] »⁵¹. Des augmentations « sont aussi prévues pour les années à venir en raison d'une clause d'indexation désormais intégrée à la convention collective »⁵². Au final, « c'est une augmentation minimale de 25% à laquelle ils et elles auront droit sur la durée de l'entente »⁵³.

4.2 Grève des syndicats locaux de la FEESP-CSN (2023 à juillet 2024)

La FEESP-CSN réunit la majorité des syndicats de chauffeur·euse·s d'autobus scolaire au Québec. En février 2023⁵⁴, ses affilié·e·s du Syndicat d'Autobus Terremont Ltée dans la municipalité régionale de comté (MRC) des Moulins se dotent d'un mandat de grève générale illimitée. À lui seul, ce moyen de pression semble avoir été suffisant puisque les membres adoptent rapidement, sans même avoir à déclencher la grève, une entente incluant « une rétroaction de 30 à 38,4% des salaires des conducteurs[trices] d'autobus scolaire au début de l'année scolaire »⁵⁵ ainsi que « des bonifications

⁴⁵ Teamsters Québec Section Locale 106. « [Autobus Yamaska entament aujourd'hui une grève à Bedford](#) », 1 mai 2023.

⁴⁶ Pascal Faucher. « [Les chauffeurs d'autobus scolaire de Bedford reprennent le collier](#) », *La Tribune*, 16 juin 2023.

⁴⁷ Radio-Canada. « [Fin de la grève des chauffeurs d'autobus scolaires chez Bigras Transport](#) », en Outaouais, 21 juin 2023.

⁴⁸ Radio-Canada. « [Fin de la grève des chauffeurs d'autobus scolaires chez Autobus Lasalle](#) », 26 juin 2023.

⁴⁹ Pour plus d'information, voir l'article suivant : Rosalie Sinclair. « [Grève du transport scolaire: 2,3 millions de \\$ en remboursement aux parents](#) », *Radio-Canada*, 23 août 2023.

⁵⁰ Teamsters Québec Section Locale 106. « [Gains importants pour les employés de Lucien Bissonnette à Vaudreuil](#) », 6 novembre 2023.

⁵¹ *Ibid.*

⁵² *Ibid.*

⁵³ *Ibid.*

⁵⁴ Stéphane Fortier. « [Des chauffeurs d'autobus écoeurés et... déterminés](#) », *La Revue*, 10 février 2023.

⁵⁵ Fabrice Samedy. « [Les membres du Syndicat d'Autobus Terremont Ltée-CSN adoptent une nouvelle convention collective](#) », *Mon Joliette*, 13 février 2023.

[...] en ce qui concerne les vacances et congés maladie »⁵⁶. En novembre, c'est au tour du Syndicat des travailleurs et travailleuses des Autobus Robert, dont les 70 membres offrent du transport scolaire pour le compte de quatre collèges privés ainsi que les CSS des Patriotes et de Riverside⁵⁷, d'adopter un mandat de grève générale illimitée. Là encore, sans avoir à faire grève, les chauffeur·euse·s acceptent l'entente de principe en décembre. Celle-ci intègre des gains relativement similaires à ceux du Syndicat d'Autobus Terremont dans le cadre d'une nouvelle convention collective⁵⁸.

Au même moment, les 90 chauffeur·euse·s du Syndicat des travailleuses et travailleurs de Transco Saint-Hubert adoptent un mandat de grève générale illimitée⁵⁹. Ces derniers signeront également une entente de principe quelques jours plus tard avec d'importants gains salariaux. Selon Josée Dubé, les conducteur·trice·s ont arraché d'importantes concessions à leur employeur :

« [nous avons obtenu] 25,37 % de bonification salariale moyenne, rétroactive à la signature de leur contrat de travail de six ans, et des augmentations cumulatives qui atteignent 43 % durant la durée totale de leur nouveau contrat de travail [...] Pour l'année courante, l'augmentation totalise 3,9 %, incluant une bonification de leurs congés de maladie »⁶⁰.

Un autre conflit impliquant des syndiqué·e·s la CSN s'est réglé en mars 2023, cependant, ces chauffeur·euse·s ont eu de la difficulté à obtenir une entente rapidement et le conflit s'est échelonné sur environ cinq mois. Lors du mois de novembre 2022, les 85 membres des syndicats de chauffeur·euse·s d'autobus scolaire de Transport Autobus B. R. et Autobus Tremblay et Paradis, qui assurent le transport de 6 000 élèves dans la région de Lanaudière adoptent un mandat permettant de déclencher, de manière continue ou discontinue, quatorze jours de grève⁶¹. Le 2 février 2023, ils manifestent tout d'abord devant le CSS de la Capitale⁶². Face au silence de la direction, un mandat de grève générale illimitée est adopté dès le lendemain⁶³. Dans les deux cas, après un mois de grève, une entente de principe est finalement conclue au début du mois de mars 2023. Selon leurs représentant·e·s, les syndiqué·e·s ont obtenu des gains significatifs tant sur le plan salarial qu'en ce qui a trait au nombre d'heures garanties. Hélène Thibault, la présidente du Syndicat des employé·es du transport scolaire Tremblay et Paradis, résume les modalités de l'entente de la façon suivante :

« Chez Autobus B.R., le taux horaire maximal passe de 18,73 \$ à 24,50 \$ l'heure, rétroactif au début de la présente année scolaire. La garantie d'heures passera de 20 à 23 heures, suivant une hausse progressive. Au total, les membres toucheront des augmentations totales

⁵⁶ Ibid.

⁵⁷ CSN. « [Le Syndicat d'Autobus Robert en grève bientôt](#) », 15 novembre 2023.

⁵⁸ FEESP-CSN. « [Entente de principe acceptée chez Autobus Robert](#) », 4 décembre 2023.

⁵⁹ NewsWire Cision. « [Négociation chez Transco Saint-Hubert - les salarié·es déclencheront la grève générale illimitée sous peu](#) », 8 novembre 2023.

⁶⁰ CSN. « [Les salarié·es de Transco Saint-Hubert acceptent l'entente de principe](#) », 17 novembre 2023.

⁶¹ CSN. « [Vote de grève chez Transport autobus B.R et Autobus Tremblay et Paradis](#) », 7 novembre 2022.

⁶² CSN. « [Les syndicats de B.R et de Tremblay & Paradis manifestent devant le Centre de services scolaires de la Capitale](#) », 2 février 2023.

⁶³ Daphnée Dion-Viens. « [Vote de grève générale illimitée pour des chauffeurs de la région de Québec](#) », *Le Journal de Québec*, 3 février 2023.

variant entre 45 et 67 % sur les 6 ans de la durée de la nouvelle convention collective. Chez Tremblay & Paradis, le taux horaire maximal passe de 21,92 \$ à 27 \$ l'heure, également rétroactif au début de l'année scolaire. Notre garantie d'heures passe aussi de 20 à 23 heures sur la durée de 6 ans de la nouvelle convention collective. Pour notre part, nous toucherons des augmentations totales variant entre 36 et 56 % sur la durée de notre nouveau contrat de travail »⁶⁴.

En mars 2023, les 31 syndiqué·e·s de l'Association des chauffeurs d'autobus scolaire matanais déclenchent à leur tour une grève générale illimitée dont l'objectif est d'obtenir au minimum « 10 % d'augmentation en rattrapage salarial [et] une hausse de salaire de 30 % sur trois ans »⁶⁵. Après environ un mois de grève, l'employeur fait une première offre au syndicat. Celle-ci est cependant rejetée. Aux dires de la, présidente de l'Association, l'offre fut rejetée puisque « qu'on avait des semaines réduites et qu'on avait même des reculs salariaux de 1 % à 6 % pour certains travailleurs[euses] »⁶⁶. Il faudra donc attendre le 53^e jour de grève, pour que le directeur du CSS des Monts-et-Marées s'investisse « indirectement » dans les négociations en rappelant simplement que « le CSS n'est pas dans l'obligation d'honorer le contrat qui le lie à Autobus Matanais »⁶⁷. Cette pression indirecte sur le transporteur semble avoir porté ses fruits puisque la grève prendra fin dans la dernière semaine de juin. Les chauffeur·euses de l'Association concluent finalement une entente qui va au-delà de leurs revendications initiales, dans la mesure où celle-ci « prévoit des augmentations salariales de 30 % à 65 % sur six ans, ainsi qu'un salaire hebdomadaire minimal de 630 dollars »⁶⁸.

Un peu plus tard au cours de l'année 2023, le Syndicat national du transport écolier du Saguenay-Lac-Saint-Jean et le Syndicat du transport scolaire du Saguenay, qui regroupent environ 225 conducteur·trice·s de transport scolaire, font d'abord deux jours de grève⁶⁹ – les 16 et 17 octobre – puis récidivent les 30 et 31 octobre⁷⁰. Ils revendiquent un salaire de 29 \$ de l'heure pour les travailleur·euse·s plus expérimenté·e·s. Ils n'obtiennent finalement, 15 jours plus tard, qu'un salaire d'entrée d'environ 21 \$ de l'heure et un salaire maximal de 25 \$ de l'heure après cinq ans d'expérience,⁷¹ mais l'entente est tout de même entérinée.

Au cours de la même période, les 17 syndiqué·e·s membres du Syndicat des chauffeurs scolaire de Pointe-Aux-Outardes, sur la Côte-Nord, continuent de se mobiliser et en viennent finalement à une entente avec l'employeur. Comme d'autres de leurs collègues, ces dernier·ère·s ont fait l'expérience d'un conflit particulièrement long. À notre connaissance et en regard de la période historique que nous avons délimitée, c'est le conflit qui aura duré le plus longtemps dans le secteur du transport scolaire. Sans convention depuis juin 2022, les membres de ce syndicat ont d'abord voté 5 jours de

⁶⁴ CSN. « [Entente de principe acceptée chez Autobus B.R. et Tremblay & Paradis](#) », 12 mars 2023.

⁶⁵ Radio-Canada. « [Menace de grève générale illimitée chez les chauffeurs d'Autobus Matanais](#) », 28 février 2023.

⁶⁶ Radio-Canada. « [Les syndiqués refusent l'offre d'Autobus Matanais](#) », 27 avril 2023.

⁶⁷ Radio-Canada. « [Le CSS des Monts-et-Marées pourrait changer de transporteur scolaire](#) », 31 mai 2023.

⁶⁸ Radio-Canada. « [Fin du conflit de travail: les autobus : les autobus scolaires de Matanie vont reprendre la route](#) », 29 juin 2023.

⁶⁹ CSN. « [Deux syndicats du transport scolaire déclenchent une grève de deux jours](#) », 16 octobre 2023.

⁷⁰ CSN. « [Trois syndicats du transport scolaire déclencheront une grève générale illimitée](#) », 27 octobre 2023.

⁷¹ Radio-Canada. « [Fin de la grève dans le transport scolaire au Saguenay](#) », 15 novembre 2023.

grève en novembre 2023⁷². À la fin du mois de janvier 2024, iels voteront une banque de 20 journées de grève qui pourront être utilisées à partir du 26 mars⁷³. Suite à leur sixième séquence de grève⁷⁴, les chauffeur·euse·s signeront le 19 juin 2024 une nouvelle entente de principe. Le président Mario Ouellet résume les modalités de la façon suivante :

« Sur une période de trois ans, notre nouveau contrat de travail fait passer notre taux horaire actuel de 20,24 \$ de l'heure à 22,00 \$ rétroactivement au 1er juillet 2022, puis à 22,50 \$ au 1er juillet 2023. En plus de ces augmentations, un montant forfaitaire de 1 000 \$ pour l'année 2024-2025 s'ajoutera. Nous avons obtenu l'équité concernant les dix journées mobiles pour toutes et tous. Nous avons également eu une augmentation des allocations de dépenses journalières et davantage de budgets pour nos libérations syndicales. Les membres sont donc satisfaits de leur nouveau contrat de travail »⁷⁵.

Par ailleurs, le 11 mars 2024, 165 conducteur·trice·s du Syndicat des travailleuses et travailleurs des Autobus-Idéal ont voté, lors de leur assemblée à Montréal, un mandat de « moyens de pression pouvant aller jusqu'à la grève, assortie d'une banque de 14 jours de grève à exercer au moment jugé opportun »⁷⁶. Une nouvelle entente sera finalement entérinée le 9 mai 2024. Au sujet de celle-ci, le président du syndicat local, Lionel Voltaire, déclare :

« Dépendamment du nombre d'heures accomplies chaque semaine, les chauffeuses et chauffeurs vont toucher entre 31,5 et 58 % d'augmentation salariale rétroactive au 1er juillet 2023. Ils obtiendront entre 45 à 74 % d'augmentation sur la durée totale du nouveau contrat de travail de cinq ans. Pour les moniteurs, il s'agit d'une bonification de 26 % aussi rétroactive au 1er juillet 2023, pour un total de 34 % sur cinq ans. Nous avons aussi quatre congés de maladie de plus étendus sur les cinq ans auxquels s'ajoutent deux autres congés scolaires payés. Finalement, la rémunération des voyages nolisés passe de 30 à 35 % de la valeur des contrats pendant l'année scolaire. Les membres nous ont clairement démontré leur entière satisfaction devant leur nouvelle convention collective »⁷⁷.

Presque au même moment, soit le 21 mars 2024, les 65 membres du Syndicat des travailleurs des Autobus Gil-Ber (STAGB) dans la région de Lanaudière adoptent « un mandat de moyens de pression pouvant aller jusqu'à la grève générale illimitée à 98 % »⁷⁸. Les conducteur·trice·s ont fait le choix d'une part, de reporter les négociations en septembre 2024 et d'autre part, de prolonger leur convention collective. Cette « trêve temporaire » prévaut également pour les 11 membres du syndicat des travailleurs des Autobus Germain, qui dessert la même région que le STAGB. Josée Dubé, la présidente du STAGB, soulève que le contexte des négociations ne « nous laissait pas

⁷² Johannie Gaudreault. « [Les chauffeurs d'autobus scolaire de pointe aux outardes votent une grève](#) », *Le Maniac*, 16 novembre.

⁷³ *Ibid.*

⁷⁴ CSN. « [Sogesco et Transdev: des employeurs irresponsables ?](#) », 21 mai 2024.

⁷⁵ CSN. « [Entente acceptée aux autobus de l'Estuaire](#) », 20 juin 2024.

⁷⁶ CSN. « [Moyen de pression et grève possible chez Autobus Idéal](#) », 12 mars 2024.

⁷⁷ CSN. « [Entente de principe acceptée chez Autobus Idéal](#) », 9 mai 2024.

⁷⁸ CSN. « [Vote de grève chez les Autobus Gil-Ber](#) », 21 mars 2024.

beaucoup de choix »⁷⁹. À cet égard, elle évoque que les conventions des deux organisations syndicales ont été prolongées jusqu'au 30 septembre 2024 et qu'elles bénéficieront, en acceptant cette trêve, « [...] d'une rétroactivité salariale de 6 % au 1^{er} juillet 2023 – qui comprend la prime de 2 \$ l'heure instaurée à la suite du réinvestissement du gouvernement de 2022 –, d'une bonification de 3,8 % au 1^{er} juillet 2024, du retrait de deux échelons salariaux et d'une garantie de 39 semaines de travail pour toutes et tous »⁸⁰.



Photo : Simon Clark

En grève générale illimitée depuis la fin du mois d'avril 2024, les 38 syndiqué·e·s d'Autobus Voltigeurs, dans la région de la Mauricie, ne désirent pas seulement obtenir de meilleures conditions de travail. Iels s'opposent également aux hausses de salaire de la haute direction du transporteur interprovincial Sogesco⁸¹ financées à même les fonds publics⁸². Il en va de même pour les 40 membres du Syndicat du transport de la région Grand-Portage–CSN, salarié·es des Autobus Camille Mailloux RDL, dans le secteur du Bas-Saint-Laurent. Sans pour autant être en grève générale illimitée, iels ont débrayé plusieurs journées et tentaient, eux aussi, d'en arriver à une entente avec Sogesco. Après des semaines de mobilisation, les premiers signent une entente de principe le 10 juin 2024. Leur nouvelle convention de trois ans prévoit 20 % d'augmentation

⁷⁹ CSN. « [Prolongation de la convention collective et trêve temporaire aux Autobus Gil-Ber et Germain Perreault](#) », 7 mai 2024.

⁸⁰ *Ibid.*

⁸¹ Selon la Fédération des transporteurs par autobus, Sogesco a été fondée en 1989 et offre du transport scolaire, adapté et interurbain. Elle emploie approximativement 1000 personnes, possède 29 filiales et dessert les CSS au Québec et de l'Ontario. Pour en savoir plus, consultez l'article suivant : *Fédération des transporteurs par autobus*. « [Transporteur scolaire Sogesco inc.](#) ».

⁸² Tel que le rapporte la CSN, « Dave Girardin, le président exécutif du conseil d'administration [de Sogesco], a touché une hausse salariale de 114 770 \$ entre 2022 et 2023. Louise L'Italien, vice-présidente aux finances [de Sogesco], a quant à elle reçu une augmentation à hauteur de 66 187 \$ ». Pour plus d'information, voir l'article de la CSN. « [Nous aussi, on veut notre part ! - Jean-Guy Picard](#) », 23 avril 2024.

rétroactive ainsi que 24 % pour les trois prochaines années⁸³. Chez les seconds, une entente de principe d'une durée de cinq ans a été acceptée le 9 juin 2024. Selon les mots du président du syndicat, Martin Plourde, les syndiqué·e·s ont obtenu :

« [U]ne augmentation globale de 18 % qui se décline ainsi, dès la signature : 20 % pour les horaires de deux sorties (25 heures) et 10 % pour les horaires de trois sorties (31 heures), incluant une rétroaction au 1^{er} juillet 2023. Pour les années suivantes, les ajustements salariaux annuels seront basés sur l'indexation versée par le centre de services scolaire »⁸⁴.

En outre, au début du mois d'avril 2024, cinq conflits ont pris de l'ampleur au sein du secteur du transport scolaire dans la région de l'Estrie⁸⁵. Les syndicats locaux du transporteur scolaire de cette région ont mené plusieurs débrayages au cours des dernières semaines⁸⁶ et la majorité de ces conflits concerne la multinationale Transdev, une compagnie de transport multisectorielle dont le siège social se situe en France⁸⁷. Au total, nous avons répertorié cinq conflits impliquant Transdev, dont trois sont réglés. Parmi ces trois conflits terminés, seulement un s'est soldé par le biais d'une négociation « fructueuse ». En effet, les syndiqué·e·s d'Autobus B. Dion acceptent dès le début du mois de mai 2024 une nouvelle convention collective d'une durée de cinq ans avec Transdev. La présidente Bianka Mailhot récapitule les détails de cette nouvelle entente :

« L'entente de principe a fait passer notre taux horaire à 30,33 \$, rétroactif au 1^{er} juillet 2023 et nous serons augmentés à 31,49 \$ au 1^{er} juillet de cette année. Ainsi, depuis le réinvestissement du gouvernement en 2022-2023, nous aurons obtenu près de 20 % d'augmentation au total. Notre nouveau contrat de travail de 5 ans prévoit désormais cinq congés de maladie payés et nous toucherons le 10 % d'indemnités de vacances à partir de 15 ans au lieu de 25 ans »⁸⁸.

En comparaison à leurs collègues, les négociations des chauffeur·euse·s du syndicat des travailleuses et travailleurs des Autobus La Sapinière ainsi que ceux et celles du syndicat des

⁸³ CSN. « [Entente de principe acceptée chez Autobus Voltigeurs](#) », 10 juin 2024.

⁸⁴ CSN. « [Entente de principe acceptée chez Autobus Camille Marcoux](#) », 9 juin 2024.

⁸⁵ CSN. « [Mandat de grève chez Autobus B. Dion et déclenchement de grève dans cinq syndicats de l'Estrie](#) », 4 avril 2024.

⁸⁶ CSN. « [Estrie: cinq syndicats de transports scolaires en de nouveau en grève demain](#) », 1^{er} mai 2024.

⁸⁷ Créée en 1954, la multinationale française Transdev offre différents types de transport. Elle emploie près de 85 000 « collaborateurs » et est présente sur tous les continents ainsi que dans plus de 19 pays. Au Canada, elle s'occupe du transport scolaire dans quatre provinces, c'est-à-dire au Québec, en Ontario, en Alberta et dans les Territoires du Nord-Ouest. Plus précisément au Québec, Transdev compte environ 1000 employé·e·s. L'entreprise a récemment acquis deux transporteurs scolaires au Québec, soit Ro-Bus Inc. (Châteaugay) et Autobus Boucherville. De plus, cette dernière a bénéficié d'un financement de six millions de dollars de la Banque d'infrastructure du Canada afin d'électrifier sa flotte de véhicules scolaires. Pour plus d'info, voir les articles suivants: Transdev. « [Transport scolaire au Canada](#) » ; Transdev. « [Transdev Canada](#) » ; Transdev. « [19 pays, 5 continents: Transdev dans le monde](#) » ; Transdev. « [Transdev Canada obtient un financement de près de 6 millions de dollars de la Banque d'infrastructure du Canada pour électrifier sa flotte d'autobus scolaire](#) », 21 février 2024 ; Transdev. « [Transdev Canada étend ses activités de transport scolaire au Québec avec l'acquisition de Ro-Bus Inc.](#) », 11 avril 2024 ; Transdev. « [Transdev Canada renforce ses services dans le transport scolaire au Québec avec l'acquisition de l'entreprise Autobus Boucherville](#) », 5 juillet 2024.

⁸⁸ CSN. « [Entente de principe conclue et acceptée chez Autobus B. Dion](#) », 3 mai 2024.

travailleuses et travailleurs des Autobus de l'Estrie se sont déroulées de manière houleuse. Les rencontres aux tables de négociation et les journées de grève n'ont décidément pas été en mesure de faire plier l'employeur: Transdev décrétant un lock-out le 2 juin 2024⁸⁹. Quatre jours plus tard, les deux syndicats concluent une entente avec l'employeur. Pour les membres du syndicat de La Sapinière, « [les] taux horaires vont passer de 25,99 \$ à 31,06 \$ en 2027 »⁹⁰, tandis que pour ceux des Autobus de l'Estrie, « [...] le salaire horaire passera de 26,27 \$ à 32,14 \$ en 2028 »⁹¹.

Au moment de terminer l'écriture de cette fiche (juillet 2024), deux conflits étaient en cours dans cette région. Les membres du Syndicat des travailleuses et travailleurs du transport scolaire des Autobus des Cantons ont adopté le 26 mars 2024 un « mandat de moyens de pression pouvant aller jusqu'à la grève générale illimitée, à déclencher au moment jugé opportun »⁹². Et durant la soirée du 28 mars, les 30 membres d'Autobus Coaticook ont adopté exactement le même mandat que leurs collègues⁹³. Ces deux syndicats locaux, comme les trois précédents, ont aussi effectué des journées de grève, mais sont toujours dans une impasse. Le transporteur Sogesco semble malheureusement s'être inspiré de Transdev et mettra en lock-out le 21 juin 2024 les conducteur·trice·s d'Autobus Canton⁹⁴, qui ont rejeté à 98 % l'entente qui leur fut alors proposée⁹⁵.

5. Qu'est-ce que Transco / First Student ?

Fondée en 1988 à Terrebonne, la compagnie de transport scolaire Autobus Terremont est connue sous la bannière de Transco depuis sa vente, en 2013, à une « filière de l'entreprise multinationale anglaise *First Group*, dont les profits nets en 2019 étaient évalués à 300 millions de dollars canadiens »⁹⁶. Transco est alors devenue une division appartenant à sa filiale *First Student*, la plus importante « entreprise de transport de passager en Amérique du Nord et présente dans 545 emplacements aux États-Unis et au Canada »⁹⁷. *First Student* emploie plus de 58 000 employé·e·s et s'occupe des services du transport scolaire dans 21 200 écoles dispersées dans 41 États et huit provinces canadiennes⁹⁸. Son siège social se trouve à Cincinnati, dans l'État de l'Ohio. En avril 2021, *First Group* a décidé de se départir de ses filiales *First Student* et *First Transit*, qui géraient la majeure partie des activités dans le secteur du transport en Amérique du Nord. Celles-ci ont été rachetées pour une somme de 4 milliards de dollars par *EQT Infrastructure*, un fonds d'investissement suédois⁹⁹.

Sur son site web, Transco se présente comme une entreprise ayant « plus de trois décennies d'expérience en transport scolaire » et comme un « chef de file dans l'électrification du transport

⁸⁹ Katy Larouche. « [Transport scolaire à Sherbrooke et East Angus: Transdev a mis les chauffeurs en lock-out](#) », *Radio-Canada*, 2 juin 2024.

⁹⁰ CSN. « [Les syndicats de l'Estrie et de La Sapinière adoptent leurs ententes de principe respectives](#) », 6 juin 2024.

⁹¹ *Ibid.*

⁹² CSN. « [Mandat de grève chez Autobus des Cantons](#) », 26 mars 2024.

⁹³ CSN. « [Mandat de grève chez Autobus Coaticook](#) », 28 mars 2024.

⁹⁴ Marion Bérubé. « [Sogesco met les chauffeurs d'Autobus des cantons en lock-out](#) », *Radio-Canada*, 21 juin 2024.

⁹⁵ CSN. « [Rejet des dernières offres patronales à 98 % et lock-out chez Autobus des Cantons](#) », 20 juin 2024. Nous n'avons pas d'autres détails à fournir à propos de la situation actuelle, pareillement en ce qui concerne celle des syndiqué·e·s d'Autobus Coaticook.

⁹⁶ CSN. « [Les autobus Transco ou le labyrinthe de l'équité salariale](#) », 29 avril 2021.

⁹⁷ *First Student*. « [Page d'accueil](#) ».

⁹⁸ *Ibid.*

⁹⁹ Mark Seeney. « [FirstGroup sells bulk of US transport business in \\$4bn deal](#) », *The Guardian*, 23 avril 2021.

scolaire »¹⁰⁰. Selon les données disponibles, la compagnie dessert « 52 clients dans la région métropolitaine de Montréal¹⁰¹ » et transporte « 75 % des élèves qui vont à l'école sur l'Île de Montréal »¹⁰². Elle y réalise approximativement « 216 000 voyages scolaires par jour », offre ses services de transport à plus de 750 écoles et embauche près de 1 700 salarié·e·s¹⁰³. On sait aussi que l'entreprise a bénéficié d'un important soutien de l'État québécois, ce qui lui a notamment permis de se développer de manière importante au cours des deux dernières années. En mars 2022, Transco a ainsi reçu une « somme de 18 millions \$ qui sera ainsi investi pour soutenir l'achat [...] de 120 autobus électriques à la compagnie Lion Électrique » dans le cadre du *Plan pour une économie verte 2030* (PEV 2030) élaboré par le gouvernement de la Coalition avenir Québec¹⁰⁴. En mai 2022, l'entreprise signe par ailleurs une entente afin d'acquérir 114 autobus, les actifs de l'entreprise Intercar à Québec ainsi que les sites de cette dernière à « Québec, Baie-Comeau et Sept-Îles, qui offrent des services de transport scolaire, de navette, de nolisé et d'interurbain »¹⁰⁵. En février 2023, elle achète également *Autobus Laval Inc.*, qui effectue le « transport d'écoliers et de transport nolisé dans la grande région de Québec »¹⁰⁶ ainsi que le Groupe Dufresne, un « prestataire de services de transport scolaire, d'autocars et de transport nolisé de passagers basé à Montréal »¹⁰⁷.

6. Le cas de Transco-Montréal (31 octobre au 7 mars 2024)

Transco-Montréal est le plus gros transporteur scolaire au Québec. Il contrôle la quasi-totalité du transport scolaire sur l'île de Montréal et emploie 350 chauffeur·euse·s affilié·e·s à la FEESP-CSN. Les travailleur·euse·s de Transco-Montréal sont regroupé·e·s dans trois sections locales, soit à Lasalle, Pointe-Claire et à Montréal-Nord. Comme leurs collègues, dont nous avons évoqué les luttes syndicales récentes dans la section précédente, ces dernier·ère·s ont également fait grève au cours de la dernière année, plus précisément du 31 octobre 2023 au 7 mars 2024. D'une durée d'un peu plus de quatre mois, cette grève n'est pas la plus longue que nous avons documentée, mais elle fut davantage médiatisée, notamment en raison des interventions du ministre du Travail, Jean Boulet. Par conséquent, les informations disponibles à son sujet sont plus abondantes.

Le 18 octobre 2023, après des mois de négociations houleuses et plus d'un an et demi après l'échéance de leur convention collective, les chauffeur·euse·s du Syndicat des travailleuses et travailleurs de Transco (STTT-CSN) votent à 99 % une grève illimitée qui sera déclenchée le 31 octobre¹⁰⁸. Selon les données disponibles, le conflit aurait affecté le transport d'environ 15 000 à 17

¹⁰⁰ *Autobus Transco*. « [Page d'accueil](#) ».

¹⁰¹ Il est difficile de trouver de l'information précise en ce qui concerne les municipalités, arrondissements ou CSS ayant noué un contrat de prestation de service avec Transco. Dans la section « succursale de location d'autobus au Québec » de son site web, Transco indique toutefois disposer de neuf sites de location : Pointe-Claire, Anjou, Saint-Hubert, Sainte-Martine, Montréal-Nord, LaSalle, Mascouche, Repentigny et Québec. Voir *Autobus Transco*. « [Les succursales de location d'Autobus Transco au Québec](#) ».

¹⁰² *Ibid.*

¹⁰³ *Ibid.*

¹⁰⁴ Agence QMI. « [Un financement de 18 millions de \\$ pour l'achat d'autobus électriques](#) », 1er mars 2022. L'aide de l'État à Lion Électrique a débuté en 2008 et depuis ce temps, l'entreprise accumule les prêts et a beaucoup de difficulté à rembourser ses créanciers. Afin de réduire ses dépenses, elle a licencié 370 personnes depuis l'automne 2023. Pour plus d'information, voir Julien Arsenault. « [Les coffres sont presque à sec](#) », *La Presse*, 9 mai 2024.

¹⁰⁵ *Intercar*. « [Communiqué Intercar / Transco](#) », 26 mai 2022.

¹⁰⁶ *Autobus Transco*. « [Autobus Transco étend ses activités à Québec avec l'acquisition d'Autobus Laval](#) ».

¹⁰⁷ *Autobus Transco*. « [Autobus Transco fait l'acquisition du Groupe Dufresne](#) », 14 février 2023.

¹⁰⁸ *Radio-Canada*. « [Plus de 15 000 élèves privés de transport à Montréal](#) », 31 octobre 2023.

000 élèves à Montréal, réparti dans quatre CSS (CSS Marguerite-Bourgeoys, CSS de Montréal, Commission scolaire Lester B. Pearson et Commission scolaire English Montréal)¹⁰⁹.



Photo : CSN

Dès le début de la grève, l'entreprise Autobus Transco nie être responsable de la grève. Elle affirme dans les médias avoir négocié de « bonne foi », et qu'elle a fait des offres généreuses, dont « une augmentation salariale significative de 20 % pour la première année, avec un total de 30 % d'augmentation sur 6 ans »¹¹⁰. Toujours selon l'employeur, « cette offre assur[ait] à nos conducteurs[trices] de rester les mieux payés du Grand Montréal et s'ils avaient accepté l'offre en vigueur, les chauffeurs[euses] seraient payé[e]s en moyenne plus de deux fois le salaire minimum en vigueur au Québec »¹¹¹.

La bonne foi et les pratiques de l'employeur sont cependant vivement contestées par le syndicat, y compris au tribunal¹¹². La présidente du syndicat rappelle d'ailleurs que si la proposition initiale

¹⁰⁹ Radio-Canada. « [Grève du transport scolaire: des parents demandent au ministre d'agir](#) », 26 février 2024.

¹¹⁰ Radio-Canada. « [Plus de 15 000 élèves privés de transport à Montréal](#) », 31 octobre 2023.

¹¹¹ Ibid.

¹¹² Pendant de nombreuses années, Transco a déployé des manœuvres administratives afin de se soustraire à la *Loi sur l'équité salariale*. Le STTT s'est longtemps battu afin que l'employeur remplisse ses obligations en cette matière et le verdict de la Cour d'appel est le suivant: même si Transco effectue du transport interprovincial nolisé en Ontario, les relations de travail dans l'entreprise relèvent de la compétence provinciale et non fédérale. Pour davantage d'informations, voir la décision

d'Autobus Transco a été rejetée, c'est parce qu'il s'agit d'un « règlement au rabais » qui ne permet toujours pas de vivre dignement, et qui, de surcroît, ne règle en rien l'un des plus importants contentieux: le fait que l'employeur refuse de payer la totalité des heures réellement travaillées. La présidente rappelle également que l'entreprise a les moyens de payer, comme l'atteste le fait qu'elle a fait des offres supérieures à d'autres chauffeur·euse·s :

« Nous, on y va avec la capacité de payer de l'employeur. C'est vraiment insuffisant. Dans toutes ses autres divisions, il a donné entre 46 et 52 ou 53 % [d'augmentation], alors pourquoi nous, on serait inférieurs? Je ne comprends pas »¹¹³.

Des témoignages obtenus sur les piquets de grève au début du mois de janvier 2024 permettent d'illustrer les attentes et la détermination des travailleurs et des travailleuses. Mihai Finichiu, chauffeur d'autobus depuis sept ans dans l'ouest de l'île de Montréal, réclame un salaire décent. Il souligne qu'il gagne un peu plus de 20 000\$ par année et que « ce n'est pas assez pour vivre »¹¹⁴. Sylvie Delmaire, une autre chauffeuse présente sur le même piquet, conduit depuis 30 ans un véhicule de transport scolaire pour le compte du CSS Marguerite-Bourgeoys. Elle évoque explicitement la question du bénévolat et des tâches non rémunérées afin de justifier son appui à la grève :

« On planifie nos routes et nos circuits scolaires, on s'occupe de la discipline dans l'autobus, on s'occupe des rapports aux écoles, on lave nous-mêmes notre autobus. Toutes ces choses-là, on n'est pas payés pour ça. On fait beaucoup de bénévolat, on est sous-payés pour ce qu'on fait »¹¹⁵.

Selon Carole Laplante, la présidente du STTT, ces conditions de travail déplorables font en sorte que les « conducteurs[trices] n'ont pas le choix », et « [qu']iels vont dans les banques alimentaires »¹¹⁶.

Rétorquant aux pratiques de l'employeur lors des négociations qu'elles considèrent abusives, la CSN a envoyé une mise en demeure à Autobus Transco le vendredi 3 novembre 2023¹¹⁷, soit quelques jours à peine après le début de la grève¹¹⁸. On y évoque le fait que l'entreprise multiplie les

de la Cour d'appel. [Autobus Transco \(1988\) inc. c. Syndicat de Autobus Terremont ltée 2020 QCCA 1787](#), 20 décembre 2020 et l'article suivant de la CSN. « [Les autobus Transco ou le labyrinthe de l'équité salariale](#) », 29 avril 2021.

¹¹³ Radio-Canada. « [Transport d'écoliers: bientôt trois mois de grève chez Transco](#) », 16 janvier 2024.

¹¹⁴ Anouk Lebel. « "20 000\$ par année, ce n'est pas assez pour vivre": un retour en classe perturbé par une grève des autobus chauffeurs d'autobus scolaire », *Journal de Montréal*, 8 janvier 2024.

¹¹⁵ *Ibid.*

¹¹⁶ *Ibid.*

¹¹⁷ CSN. « [La CSN met en demeure Transco Montréal](#) », 3 novembre 2023.

¹¹⁸ Ce n'est pas la première fois qu'Autobus Transco reçoit une mise en demeure. En avril 2019, la Commission scolaire de Montréal, en lien avec les difficultés de recrutement de personnel du transporteur, lui a fait parvenir une mise en demeure afin de lui signifier une « possible rupture de contrat ». Pour plus d'info, voir l'article suivant: CSN. « [La CSDM met en demeure un transporteur de Montréal](#) », 11 avril 2019.

interventions illégales afin d'entrer en contact directement avec les salarié·e·s. La présidente du STTT résume la situation de façon suivante :

« Nos boss ont joué à un jeu dangereux qui leur a sauté au visage. Depuis le début de la grève générale illimitée, entre autres, Transco Montréal tente de négocier directement avec les salarié·es, ce qui est illégal et mine les pourparlers à la table de négociation. Ce matin même, une communication a été envoyée aux salarié·es afin de les inciter à accepter la dernière offre patronale qui est bien en deçà des autres règlements récemment obtenus dans le secteur. À la suite de l'assemblée générale d'aujourd'hui où ces manœuvres antisyndicales ont toutes été exposées, l'employeur fait face à des travailleuses et des travailleurs qui sont plus en colère que jamais et qui ne vont pas se satisfaire d'un règlement au rabais »¹¹⁹.

Malgré la mise en demeure, l'employeur continue de communiquer aux médias des informations considérées comme mensongères par le syndicat. Le 15 janvier 2024, le STTT dépose une plainte au Tribunal administratif du travail pour « négociation de mauvaise foi et pour ingérence et entrave aux activités du syndicat »¹²⁰. De son côté, l'employeur refuse de négocier. Dès le début de la grève, le porte-parole de Transco, Claude Breton, fait valoir que l'employeur est « allé au bout de ce qu'il pouvait offrir. À 33 %, on a déjà étiré l'élastique énormément. Il n'y a pas moyen d'aller plus loin sans toucher à la viabilité financière des ententes »¹²¹. Pour la présidente du STTT, l'employeur aurait ainsi fait la sourde oreille tout au long de la grève et préféré négocier dans l'espace public :

« On a déposé une offre, puis l'employeur est revenu avec une contre-offre à la baisse par rapport à sa première offre ; le boss il faisait campagne dans les médias, il passait partout pour dire que c'était nous les méchants qui empêchions les enfants d'aller à l'école (témoignage, 27 mars 2024, propos recueillis par un membre du comité éditorial¹²²) ».

En février, après deux tentatives de conciliation ayant échoué¹²³, le conciliateur suspend les négociations et le conflit s'invite dans la sphère de la politique institutionnelle. Des groupes de parents interpellent le ministre de l'Éducation afin qu'il mette un terme au conflit¹²⁴. Le ministre du Travail, Jean Boulet, intervient également en rencontrant les parties prenantes. Il fait alors pression sur le syndicat afin qu'il accepte de recourir à la procédure d'arbitrage¹²⁵. Selon le témoignage du ministre lui-même, celui-ci :

« [V]oulait mettre de la pression pour que ça avance et qu'on règle ce conflit-là [...] Si j'ai le consentement des deux parties, je défère à un arbitre le lendemain et ça va mettre fin au

¹¹⁹ CSN. « [La CSN met en demeure Transco Montréal](#) », 3 novembre 2023.

¹²⁰ CSN. « [La CSN dénonce les mensonges de Transco Montréal](#) », 15 janvier 2024.

¹²¹ *Ibid.*

¹²² Nous remercions Martin Gallié de nous avoir partagé ses notes ainsi que les témoignages de la présidente du STTT.

¹²³ Newswire. « [Grève du transport scolaire à Montréal: alors que le conciliateur suspend la négociation, mettons un arbitre derrière le volant pour qu'il tranche le conflit](#) », 29 février 2024.

¹²⁴ Radio-Canada. « [Grève du transport scolaire: des parents demandent au ministre de l'Éducation d'agir](#) », 26 février 2024.

¹²⁵ Lia Lévesque. « [Grève chez Autobus Transco, "Faut que ça se règle", dit Boulet](#) », *La Presse*, 23 février 2024.

conflit de travail. Il n'y a pas de raison de ne pas accepter qu'un arbitre se penche sur ce dossier-là. Lui tient compte de la compétition, des concurrents, des conditions de travail qui sont dans les conventions collectives de travail de même nature. Et c'est un expert, tiers, qui est neutre, impartial et objectif ».

Le STTT refuse fermement l'arbitrage et sa présidente déclare le jour même : « [qu']on n'ira pas en arbitrage [et] [qu']on ne se fera pas imposer une convention collective¹²⁶ ». Elle dénonce une fois de plus les pratiques du ministre et son paternalisme :

« Quand le ministre Boulet est venu nous voir, seigneur; c'était enfantin. Il nous parlait comme à des enfants, il nous dit tout doux : « je comprends votre travail, je sais que ce n'est pas facile; mais il faut que vous compreniez que les enfants doivent aller à l'école; vous devez aider nos enfants ». À peine sorti de la salle, il avait sa conférence de presse toute prête; politiquement c'était vraiment de la marde. On voyait qu'il était là pour la multinationale. (témoignage, 27 mars 2024, propos recueillis par un membre du comité éditorial) ».

Dans ces circonstances, le conflit s'étalera encore un mois et après plus de 100 jours de grève, les membres du STTT acceptent finalement, à 69,4 %, l'hypothèse de règlement d'un conciliateur au début du mois de mars 2024¹²⁷. Carole Laplante résume ainsi le contenu de l'entente :

« Nous avons accepté l'hypothèse de règlement du conciliateur, qui contient des augmentations totales de 43 % sur la durée de la nouvelle convention collective de six ans et rétroactives au 1^{er} juillet 2022. Durant cette période, nous passerons donc du salaire hebdomadaire actuel de 634 \$ à 907 \$ au 1^{er} juillet 2027. Nous avons également obtenu une augmentation de l'échelle de nos vacances qui atteindra 10 % après la 15^e année de service ainsi qu'une 6^e journée de congé de maladie en 2025 »¹²⁸.

La présidente du STTT reviendra plus tard sur cette lutte afin de souligner qu'il était difficile de tenir des lignes de piquetage dans des quartiers résidentiels, sans aucune visibilité. Elle insiste également sur le peu de place accordé aux revendications des grévistes dans la couverture médiatique et souligne que les chauffeur·euse·s ont fait des sacrifices financiers considérables compte tenu de leur salaire de misère dans un contexte où l'employeur n'hésitait pas à recourir au chantage :

« On n'a pas eu le règlement qu'on voulait. Mais les gens étaient à bout de nerfs. Déjà que le salaire n'est pas fort, le FDP [Fonds de défense professionnelle de la CSN] ça suffisait

¹²⁶ Lia Lévesque. « [Grève chez Autobus Transco. Le syndicat refuse l'arbitrage, malgré l'intervention du ministre Boulet](#) », *La Presse*, 28 février 2024.

¹²⁷ CSN. « [Le syndicat de Transco accepte l'hypothèse du règlement du conciliateur](#) », 7 mars 2024.

¹²⁸ *Ibid.*

plus ... les gens avaient besoin de retourner travailler...et puis l'employeur nous disait, attention si vous ne retournez pas travailler, je ferme! Les gens avaient peur de perdre leur job. (témoignage, 27 mars 2024, propos recueillis par un membre du comité éditorial) ».



Photo : Cédric Martin

Elle conclut toutefois « [qu']au bout de la ligne c'était quand même pas mal ! On est une belle famille maintenant... le boss il a créé ça, notre solidarité contre lui. Et on va se reprendre en 2028 : la bataille sera encore plus forte » (témoignage, 27 mars 2024, propos recueillis par un membre du comité éditorial).

7. Conclusion et commentaire

Dans l'ensemble de ces conflits de travail, la question centrale était largement liée aux conditions salariales indécentes des chauffeur·euse·s employés dans le secteur du transport scolaire. En s'appuyant sur les propos des travailleurs·euse·s et de leurs représentant·e·s syndicaux, ces grèves visaient ainsi d'abord et avant tout l'obtention d'un salaire décent, permettant aux conducteur·trice·s de vivre dignement. Pour plusieurs, l'enjeu était littéralement d'être en mesure de sortir de la pauvreté. Plusieurs grévistes ont également abordé de front la question des heures non rémunérées

ainsi que les particularités liées à leur horaire (semaine de travail écourtée, horaires coupés, etc.) insistant également pour mettre à l'avant-scène les nombreuses tâches invisibles qu'ils réalisent quotidiennement dans le cadre de leur travail. Force est de constater que leurs nouvelles conventions, généralement d'une durée de quatre ou de six ans, incluent, des gains significatifs sur le plan salarial (parfois avec indexation et dans au moins deux cas particuliers, avec rétroaction), mais aussi, chez certains syndicats locaux, sur le plan des journées de vacances et congés maladie.

La combativité des membres de la section locale 106 Teamsters-FTQ et de la FEESP-CSN, dont plusieurs se sont dotés de mandats de grèves générales illimitées, est un élément qui semble avoir été déterminant dans ces luttes. Il nous faut rappeler ici que plusieurs grèves dans différentes régions de la province ont duré jusqu'à deux mois, s'étirant même sur plus d'une centaine de jours dans le cas de Transco-Montréal. À plusieurs reprises, les grévistes ont choisi démocratiquement de rejeter les ententes que leur proposaient les transporteurs et ont fait preuve d'une grande ténacité et d'une solidarité forte. Les syndicats locaux qui ont adopté des mandats de grève, mais qui n'en ont pas fait l'exercice, ont également réussi à obtenir une amélioration importante de leurs conditions de travail de leurs membres. Les négociations en Outaouais, en Côte-Nord et en Estrie semblent avoir été plus longues qu'ailleurs dans la province. Dans le cas de l'Estrie, rappelons que trois syndicats locaux de cette région ont été mis en lock-out par la multinationale française Transdev ainsi que le transporteur Sogeco et que deux conflits de travail - ceux d'Autobus Canton et d'Autobus Coaticook - restent à ce jour toujours sans issue.

Ces observations quant aux dénouements et quant aux éventuels résultats des nouveaux conflits encore en cours nous amènent à constater que les chauffeur·euse·s savent que la grève constitue une arme redoutable et déstabilisatrice. Ceci expliquerait en partie, les interventions des ministres de l'Éducation et du Travail, le second, renonçant à sa neutralité, ayant même tenté directement d'intervenir dans le conflit de Transco-Montréal, sans oublier celles de certains groupes de parents qui ont interpellé le gouvernement afin de mettre fin à cette grève. Il en va de même en ce qui concerne les initiatives prises par les CSS, dont certaines ont, de notre point de vue, fort probablement influencé le cours des négociations. Pensons notamment au cas de la CSS des Monts-et-Marées où les administrateur·trice·s ont brandi la menace de ne pas honorer le contrat de travail envers le transporteur local. À l'image d'autres corps de métier dans le secteur (para)public québécois, les chauffeur·euse·s d'autobus scolaire s'avèrent difficilement « remplaçables » en raison des qualifications légales associées à leur emploi, mais également étant donné la nature même de leur activité de travail qui ne peut pas faire l'objet d'une relocalisation, voire d'une fermeture¹²⁹.

En outre, les équipes volantes mises sur pied par certains CSS, lesquels en sont venus à acheter de l'équipement de transport dans le cadre de projets pilotes subventionnés par l'État, constituent en quelque sorte une « arme à double tranchant ». D'un côté, ces initiatives représentent des « voies de contournement » pouvant porter atteinte au droit de grève et altérer les moyens de pression des chauffeur·euse·s comme nous l'avons constaté en Outaouais, trois CSS ont même été jusqu'à payer des parents afin d'effectuer le transport de leurs enfants lors de certaines journées de grève. De l'autre côté, ces projets pilotes suggèrent l'existence d'avenues intéressantes, mobilisables ici et

¹²⁹ Ce contexte est assez différent de celui que nous avons analysé dans une précédente chronique portant sur les grèves des employé·e·s des succursales de la Société québécoise du cannabis (SQDC), dans la mesure où, dans le cadre de ces conflits, les cadres avaient la possibilité d'assurer de manière continue le fonctionnement des succursales de distribution de cannabis et du commerce en ligne. Anthony Desbiens et Martin Gallié. « [Grèves à la Société Québécoise de Cannabis \(SQDC\)](#) », 2022-2023, *Chroniques des conflits de travail du GIREPS*, no. 1, mars 2024.

maintenant, en termes de stratégies syndicales. En effet, sur le long terme, l'émergence de ces projets pilotes pave la voie à une perspective de « déprivatisation-nationalisation » du transport scolaire. Dans un contexte où l'État québécois semble multiplier les programmes et budgets en marge de l'enveloppe officiellement dédiée au secteur du transport scolaire, il pourrait être pertinent, plutôt que d'exiger l'application d'un décret des conditions de travail, d'oser revendiquer une réelle déprivatisation-nationalisation des entreprises du transport scolaire, qui sont, à titre de rappel, des compagnies privées entièrement subventionnées par des fonds publics en ce qui a trait à leurs opérations de transport scolaire. La gestion de ces nouvelles entreprises locales de transport et des équipements pourrait par exemple être confiée aux CSS des différentes régions québécoises.

Dans le même ordre d'idées, la déprivatisation-nationalisation du transport scolaire permettrait une inclusion des chauffeur·euse·s dans la formation d'un éventuel Front commun intersyndical ainsi que dans la *Loi sur le régime de négociation des conventions collectives dans les secteurs public et parapublic* (L.R.Q., c. R-8.2). Sur le plan législatif, cela rendrait possible une certaine « égalisation » des salaires, puisque la FTQ et la CSN négocieraient au niveau intersectoriel les enjeux salariaux pour l'ensemble des syndicats locaux. Ces derniers seraient, quant à eux, chargés de négocier au niveau régional et local, avec les CSS, d'autres aspects reliés aux conditions de travail des conducteur·trice·s, tels que les horaires ou les trajets.

À plus court terme et, comme le suggère la conductrice Diane Trépanier, nous estimons qu'une lutte quant à l'abrogation de l'exception discriminatoire incluse dans l'article 58 de *Loi sur les normes du travail* à l'égard des chauffeur·euse·s s'avère une revendication porteuse. Cette simple, mais importante, revendication permettrait de mettre de l'avant les tâches invisibles effectuées gratuitement par les conducteur·trice·s et, conséquemment, d'obtenir une rémunération pour le temps qu'ils effectuent réellement dans leur semaine de travail. Cette revendication pourrait par ailleurs servir de tremplin aux organisations syndicales afin d'atténuer la hiérarchisation des conditions de travail qui prévaut dans le secteur général du transport. La FEESP-CSN et les Teamsters ont tout intérêt à revendiquer que les salaires des conducteur·trice·s d'autobus scolaire soient égaux à ceux et celles œuvrant dans le secteur du transport en commun, y compris en matière d'avantages sociaux (assurances collectives et régime de retraite). Malheureusement, au terme de notre analyse, force est de constater qu'encore aujourd'hui, et ce, malgré les nombreuses luttes documentées, le secteur du transport scolaire demeure sous-valorisé, ce qui n'est tristement pas étranger au fait que celui-ci occupe davantage de femmes lorsqu'on le compare aux autres sous-secteurs du transport, dont la majeure partie des effectifs sont des hommes disposant de conditions plus avantageuses.



Cette chronique du travail n° 8 a été produite par le Groupe interuniversitaire et interdisciplinaire de recherche sur l'emploi, la pauvreté et la protection sociale (GIREPS)

Adresse : Pav. Lionel-Groulx, 3150, rue Jean-Brillant, Montréal (QC)

Courriel : gireps.coordo@gmail.com

Site web : www.gireps.org

Auteur : Anthony Desbiens

Comité éditorial : Yanick Noiseux et Christophe Cinq-Mars.

Pour citer ce document : Desbiens, Anthony. (2025). « Les grèves locales des conducteur·trice·s d'autobus scolaire au Québec en 2023-2024 et le cas de Transco-Montréal / First Student », *Chronique des conflits de travail*, no. 8. GIREPS : Montréal.

ISBN : 978-2-924284-20-9