



*Motor Carrier Passenger Council Of Canada
Conseil canadien du transport de passagers*

**Demande présentée à
Ressources humaines et Développement social Canada
(RHDSC)**

**Objet : Classification de l'emploi de conducteur d'autobus
professionnel agréé au niveau de compétence B dans la grille de
la Classification nationale des professions (CNP)**

Présenté par :
Joan Crawford
Présidente- directrice générale

Conseil canadien du transport de passagers
9555, rue Yonge, bureau 306
Richmond Hill (Ontario)
L4C 9M5
Téléphone : 905-884-7782
Télécopieur : 905-884-8335
Adresse électronique : joan@buscouncil.ca

Mars 2008

Table des matières

Niveau de compétence B de la grille de la CNP : Conducteur d'autobus professionnel agréé (CAPA)

Objectif.....	3
À propos de l'industrie.....	3
À propos du demandeur	4
Justification	4

Description du métier

Description existante du métier 7412 de la CNP.....	5
Conducteur d'autobus professionnel agréé	5

Responsabilités principales

Code 7412 de la CNP.....	6
Conducteur d'autobus professionnel agréé, blocs A-E.....	6-7
Propres aux sous-secteurs, blocs F-J.....	8-9

Scolarité et formation

Programmes de formation : Code 7412 de la CNP.....	10
Programmes de formation : Conducteur d'autobus professionnel agréé	10
Normes professionnelles nationales du CAPA	10
Reconnaissance des acquis du CAPA	10
Programmes de formation accrédités	11
Programme de gestion du cheminement de carrière	11
Quelques mots sur l'accréditation et l'agrément.....	12

Annexe A

Références fournies sur demande	13
---------------------------------------	----

Niveau de compétence B de la grille de la CNP : Conducteur d'autobus professionnel agréé

Objectif

Cette demande a pour objet d'établir le métier de « Conducteur d'autobus professionnel agréé » en tant que métier de niveau de compétence B dans la grille de la Classification nationale des professions. Les conducteurs du niveau de compétence B sont différents des conducteurs du niveau de compétence C 7412 et se démarquent de ceux-ci par leur agrément en vertu des Normes professionnelles nationales accordé par des représentants et collègues de l'industrie désignés, leur scolarité et leur formation postsecondaire, et leur responsabilité d'acquérir et d'utiliser des compétences plus complexes que celles décrites pour le métier C 7412 de la CNP.

À propos de l'industrie

L'industrie du transport de passagers regroupe environ 1 400 entreprises et 88 000 employés au Canada, dont 60 000 conducteurs d'autobus qui transportent 1,6 milliard de passagers par année dans des véhicules qui coûtent de 100 000 \$ à 850 000 \$. Le chiffre d'affaire annuel de l'industrie est d'environ 8,6 milliards de dollars.¹

Notre industrie répond à la demande, depuis *les portes d'entrée de notre pays* jusqu'à l'école maternelle de la région la plus éloignée du Canada, que ce soit pour admirer les couleurs d'automne ou assurer le transport adapté au Musée royal de l'Ontario. Nos conducteurs d'autobus attendent et accueillent les personnes qui arrivent dans tous les aéroports internationaux et les ports en eau profonde, et les transportent au cœur de notre pays.

Nous sommes une industrie de *transport de passagers*. Toute la technologie et toutes nos ressources humaines sont utilisées à ces fins. Nous nous occupons de la *logistique de transporter les personnes*; de la *mobilité d'un peuple* qui cherche le mode de transport le plus sécuritaire, économique et écologique qui soit.

Notre responsabilité d'offrir un transport sécuritaire et courtois à une multitude de passagers ayant tout un éventail de besoins physiques et tempérés dans de gros véhicules techniquement complexes *sur les autoroutes, dans les bouchons de la circulation urbaine et en faisant face à des comportements publics imprévisibles* exige des normes rigoureuses de tri, de scolarité et de formation, des normes qui confèrent au public, aux conducteurs et aux gouvernements la plus grande assurance qui soit. La scolarité, la formation et les compétences associées au métier 7412 de la CNP ne correspondent pas aux normes actuelles et futures de l'industrie, ni à ses priorités de prestation de service.

¹ Bulletin de service des Transports terrestre et maritime de Statistique Canada, juin 2007

Note : Augmentation par rapport aux données de Statistique Canada pour l'année 2005 qui faisaient état de 1,5 milliard de passagers et d'un chiffre d'affaire de 7,6 milliards de dollars

L'industrie a agi avec prévoyance face aux nouvelles technologies et réglementations, et aux valeurs et priorités changeantes du marché concernant la mobilité au 21^e siècle en établissant le concept, en élaborant et en mettant en œuvre la norme professionnelle nationale du « **Conducteur d'autobus professionnel agréé** », et ainsi créé le moyen d'harmoniser les programmes de formation et d'évaluer le rendement individuel grâce à l'agrément.

À propos du demandeur

Cette demande est présentée par le Conseil canadien du transport de passagers (CCTP), le conseil sectoriel fédéral de l'industrie canadienne du transport en autobus. Le CCTP est formé des principales parties prenantes de l'industrie canadienne du transport en autobus, notamment les employeurs, les associations et les syndicats, ainsi que de représentants du secteur de l'éducation et des gouvernements.²

Au cours des six premières années de son mandat, le CCTP a compilé une base de données de recherche et d'analyse exhaustive qui définit efficacement les enjeux en matière de ressources humaines et identifie les pénuries de compétences à venir au sein de l'industrie.³

La recherche et l'analyse confirment sans équivoque ce que l'industrie a toujours reconnu comme étant un besoin de plus en plus pressant pour des candidats de qualité pouvant recevoir un enseignement et une formation postsecondaires, capables de faire plusieurs choses à la fois avec compétence dans un monde en évolution technologique constante et de satisfaire régulièrement aux normes établies dans un environnement présentant des risques et un niveau de stress élevés afin d'occuper le poste de conducteur d'autobus. L'industrie a aussi besoin de normes nationales établissant des repères pour l'évaluation de la formation, des responsabilités, des compétences et du rendement. Le CCTP a répondu à ces besoins en collaborant avec l'industrie afin d'établir le concept, d'élaborer et de mettre en œuvre les Normes professionnelles nationales et le Programme de gestion du cheminement de carrière⁴ pour les conducteurs d'autobus professionnels agréés.

Justification

L'industrie du transport en autobus a subi d'importantes transformations au cours des vingt ans écoulés depuis qu'elle a déclaré volontairement les responsabilités de ses postes et ses critères de formation. Les postes et les critères de formation de l'époque ont évolué au même rythme que les besoins de l'industrie. La réponse de l'industrie au développement de nouvelles technologies, aux lois et aux exigences du marché ont fait évoluer le poste bien au-delà de la description du code 7412 de la CNP.

² La liste des membres fondateurs et des membres actuels du Conseil est donnée en référence à l'annexe A

³ La liste des documents de recherche et d'analyse et des publications est donnée en référence à l'annexe A

⁴ Le Programme de gestion du cheminement de carrière est décrit à la page 10 de la présente demande

Les parties prenantes de l'industrie ont uni leurs efforts afin de définir la responsabilité du « conducteur d'autobus » sur le marché du 21^e siècle, ainsi que la scolarité, la formation et les aptitudes aux relations humaines exigées afin de s'acquitter de ces tâches avec professionnalisme. Les cinq sous-secteurs de l'industrie⁵ ont conclu de la nécessité de reconnaître formellement les responsabilités, la scolarité et la formation qui caractérisent ce métier du 21^e siècle.

La norme professionnelle nationale du conducteur d'autobus professionnel agréé, le programme de formation accrédité et le Programme de gestion du cheminement de carrière ont été élaborés et mis en oeuvre par l'industrie afin de faire correspondre le poste aux exigences du marché. La nécessité de redéfinir le poste témoigne de la différence marquée entre le poste de conducteur d'autobus professionnel agréé et le métier 7412 de la CNP.

Cette distinction entre le poste de niveau de compétence B déclaré volontairement et le reste du groupe mineur 7412 de la CNP a donné lieu à une amélioration dans la disponibilité, la fiabilité et la pertinence des futures données recueillies auprès de l'industrie. Les procédés ci-dessous inhérents à la structure intégrante de la procédure administrative du CCTP et de l'industrie devraient donner lieu à une plus grande amélioration de la collecte des données sur la profession :

- Collecte annuelle des données pertinentes
- Mode harmonisé de collecte des données
- Liens de communication internes avec les sources de données
- Remise des données à RHDSC sur demande

Description du métier :

Description existante du métier 7412 de la CNP : La CNP décrit le poste de « conducteur d'autobus » comme étant le poste qu'occupent les personnes qui conduisent différents véhicules à plusieurs passagers visant à transporter des personnes d'un endroit à un autre.⁶ Voici les compétences générales « progressives » typiques du poste :

- Une dixième année et de l'expérience à servir le grand public
- La capacité de lire, d'écrire et de communiquer efficacement
- Permis de conduire de véhicule personnel valide et 5 années d'expérience

⁵ Transport de passagers dans les milieux urbains, transport interurbain, transport par autocar pour des groupes et des visites touristiques, transport scolaire et transport adapté

⁶ Description du métier 7412 de la CNP : Les conducteurs d'autobus et les opérateurs de métro et autres transports en commun, c.-à-d., conduire des autocars pour transporter des passagers et des marchandises sur des parcours interurbains ou sur de longues distances; conduire des autobus d'excursion pour transporter des passagers vers des destinations locales ou éloignées et, au besoin, fournir des renseignements sur les points d'intérêt durant le voyage; donner des renseignements aux passagers concernant les horaires, les prix et les arrêts; encaisser le prix du passage, fournir des correspondances et enregistrer les recettes; signaler les accidents, les retards ou les problèmes mécaniques; diriger les passagers lors de l'application des procédures d'évacuation d'urgence.

- Aucune suspension de permis de conduire, aucune condamnation et aucun déclassement au cours des trois dernières années
- Aucun point d'inaptitude au cours des trois dernières années
- La capacité de traiter le public avec courtoisie et tact
- D'excellentes connaissances du Code de la route local
- Disposé à accepter des quarts de travail et à travailler la fin de semaine

Voici les *compétences générales* du poste de **Conducteur d'autobus professionnel agréé** :

- Manifeste des capacités d'apprentissage scolaire postsecondaires
- Manifeste des aptitudes pour le calcul et les communications
- Capacité de faire plusieurs choses à la fois dans un milieu à haut niveau de risque/stress
- Capacité d'établir la priorité dans les relations avec la clientèle
- Manifeste des aptitudes pour l'évaluation des risques et la résolution de différends
- Capacité d'apprendre et de mettre en évidence des aptitudes temporelles/spatiales
- Capacité d'apprendre et d'appliquer les responsabilités en vertu de la Loi canadienne sur la santé
- Capacité d'apprendre et d'appliquer les responsabilités en vertu de la Loi sur la sécurité nationale
- Capacité d'utiliser un ordinateur et un programme d'apprentissage en ligne
- Capacité d'obtenir un permis de conduire d'autobus/véhicule et de s'acquitter de ses tâches selon les exigences des NPN

Responsabilités principales :

Code 7412 de la CNP

- Conduire des autobus ou des tramways pour transporter des passagers vers des destinations locales selon un itinéraire établi
- Conduire des autocars pour transporter des passagers et des marchandises sur des parcours interurbains ou sur de longues distances
- Conduire des autobus d'excursion pour transporter des passagers vers des destinations locales ou éloignées et, au besoin, fournir des renseignements sur les points d'intérêt durant le voyage
- Conduire des autobus accessibles en fauteuil roulant et aider les passagers à monter
- Encaisser le prix du passage, fournir des correspondances, contrôler les laissez-passer et enregistrer les recettes
- Charger et décharger, au besoin, les bagages des passagers

Conducteur d'autobus professionnel agréé, blocs A-E⁷

⁷Programme repère du CCTP : Tâches des blocs A à E : communes aux cinq sous-secteurs, tâches des blocs F-J : propres au sous-secteur

Bloc A : Procédures préalables et suivant la sortie : Inspection « prêt pour le service » du véhicule :⁸ le conducteur détermine si le véhicule est utilisable et entièrement fonctionnel, p. ex., autobus à plancher surbaissé, mécanismes de retenue, etc.;⁹ évalue et surveille l'état général du véhicule, des instruments et des commandes, tous les systèmes de fonctionnement, les liquides, les communications, l'équipement de sécurité et d'urgence, l'équipement de perception des droits de passage (s'il y a lieu), l'entretien du véhicule et les fournitures essentielles à maintenir à bord. Il remplit les rapports de dommages/faiblesses, les demandes de travail, les journaux de bord, les horaires, les fiches de circuit, les appareils de perception des droits de passage (s'il y a lieu), les codes et les rapports de voyage. Il applique les lois, les politiques et les procédures communes à l'ensemble de l'industrie, c.-à-d., municipales, provinciales, interprovinciales et internationales.

Bloc B : Fonctionnement du véhicule : Le conducteur effectue les tâches suivantes sans supervision : surveille sa forme physique et son image; repère les risques et apporte les correctifs nécessaires, systèmes de fonctionnement, systèmes de communication avec les passagers qui s'y rapportent et dépannage. Il supervise la sécurité des passagers¹⁰, à savoir les caractéristiques d'accès et de sécurité; gestion des passagers; l'embarquement/débarquement en sécurité. Il reconnaît les besoins des passagers ayant des besoins spéciaux et assure le service et leur sécurité; surveillance des passagers et de l'intérieur; manipulation sûre et sécuritaire, dont les matières dangereuses, les bagages et la marchandise; le conducteur conduit le véhicule, applique les techniques de conduite défensive, conduit en fonction des conditions météorologiques et routières, évalue et surveille le bien-être personnel et l'état de fonctionnement du véhicule; s'approche des arrêts de façon sécuritaire, s'assure que toutes les portes sont dégagées, aide à l'embarquement des personnes ayant des besoins spéciaux, s'assure que les allées sont libres d'obstacles, que les passagers sont assis ou sécuritaires, surveille les arrêts, s'intègre à la circulation en toute sécurité, surveille la météo, la vitesse du véhicule et son horaire. Il rapporte les écarts par rapport à l'horaire au personnel autorisé, gère la température intérieure du véhicule, s'assure que l'éclairage est adéquat, surveille les places assises et tient compte du confort des passagers dans sa façon de conduire.

Bloc C : Relations avec la clientèle : Surveille, maintient et affiche une image professionnelle; accueille les passagers, informe les passagers des règlements du véhicule lors de situations de conflit; répond aux questions du public, comble les besoins spéciaux des passagers, détermine la quantité d'aide requise, règle les plaintes des passagers avec diplomatie; il est en mesure de reconnaître les incidents et de les contrôler, anticipe les problèmes possibles, assure le débarquement des passagers perturbateurs, c.-à-d., évalue les risques et règle les différends. Il contrôle les risques et les différends en appliquant les règlements, les politiques et les choix d'assistance juridique ou de tiers. Il connaît et applique les lois et les politiques et procédures communes, c.-à-d., municipales, provinciales, fédérales et d'assistance par un tiers.

⁸ Langue et « voix » ont été modifiées à l'édition dans certains cas, à l'intention des lecteurs de ce document

⁹ Les Normes professionnelles nationales donnent des exemples des tâches et des responsabilités particulières

¹⁰ Des personnes et non des colis et des boîtes

Bloc D : Administration : Communique efficacement avec le répartiteur, les autres conducteurs, les superviseurs, le personnel d'entretien et les personnes liées à son travail; consulte les lignes directrices sociales, culturelles, d'entreprise et législatives pertinentes en utilisant la technologie de l'heure, les protocoles de documentation communs à l'industrie; respecte les lois en vigueur sur les droits de la personne; prépare les rapports d'inspection préalables au voyage, les rapports d'incident, les rapports de salaire, les feuilles de travail et les rapports d'accident; remplit les rapports de voyage et le journal de bord, au besoin.

Bloc E : Situations d'urgence : Accorde la priorité à la sécurité et au bien-être des passagers de façon professionnelle lors d'un accident ou d'une urgence médicale, émotionnelle, d'un incendie, d'une situation de nature criminelle, mécanique, environnementale ou publique; fait preuve de jugement professionnel lors de l'utilisation du concept de « refuge » et en fournissant de l'assistance dans le cadre du programme de « surveillance »; évacue le véhicule en toute sécurité; sait quand et comment demander de l'aide professionnelle; connaît et peut citer les droits et les responsabilités juridiques, de même que les politiques pertinentes de l'industrie. Répond aux urgences médicales, émotionnelles et criminelles; évacue les passagers au besoin; règle les pannes mécaniques, les risques environnementaux, les accidents subis par le véhicule; obtient l'aide appropriée de tiers au besoin; offre un « refuge » aux personnes dans le besoin; participe aux programmes de « surveillance routière » et de « surveillance de quartier ».

Propres aux sous-secteurs, blocs F-J

Bloc F : Tâches propres aux conducteurs d'autobus urbains : Responsabilités juridiques des conducteurs d'autobus urbains; échelle des droits de passage, politiques, appareils de perception des droits de passage; perception et manutention d'argent; émission et validation des correspondances; embarquement et débarquement des passagers (règlements sur les passagers debout/assis, règles d'embarquement/débarquement, limites de chargement, fonctionnement des portes, surveillance des entrées et des sorties, embarquement sécuritaire); conduite urbaine, c.-à-d., suivre des circuits établis, respecter les horaires, arrêts, départ et intégration à la circulation, conduite dans les bouchons de circulation, conduire tout un éventail de véhicules.

Bloc G : Tâches propres aux conducteurs d'autobus scolaires : Connaissance et application des responsabilités juridiques, c.-à-d., codes de la circulation routière provinciaux et municipaux relatifs aux autobus scolaires (signalisation, signalisation lumineuse, arrêts, signal d'arrêt escamotable, barrières, passages à niveau); procédures d'arrêt (sécurité, signalisation, zone dangereuse, gestion des élèves); arrêt sécuritaire (les automobilistes n'obéissent pas aux signaux avertisseurs, les élèves traversent la route, surveillance des élèves aux arrêts); embarquement des élèves; politique sur l'obligation de s'asseoir; gestion des élèves passagers (comportement dérangeant, intimidation, etc.); rapports avec les élèves (respect, confiance, tact, etc.); débarquement des élèves (zones dangereuses, contrôle de la circulation); vérification après le voyage (tous les élèves ont quitté le véhicule, aucun article n'a été oublié, etc.); approche de l'arrêt; fonctionnement des voyants lumineux d'arrêt/avertissement; immobilise le véhicule aux arrêts; informe les élèves des procédures pour traverser en sécurité; s'assure que tous les élèves ont traversé et

monté à bord; s'assure que les élèves quittent l'autobus aux arrêts désignés; s'assure qu'un parent ou tuteur est sur place à l'arrêt, si nécessaire; s'assure que les élèves ont quitté la « zone dangereuse »; vérifie que tous les élèves ont quitté l'autobus; s'assure que tous les élèves sont assis; maintient la discipline.

Bloc H : Tâches propres aux conducteurs d'autobus interurbains : Responsabilités juridiques des conducteurs d'autobus interurbains (SIMDUT, manipulation de l'identification); bagages et marchandise (identification, poids, lignes directrices de levage, prix et tarifs); embarquement des passagers interurbains (accueil, documentation); encadrement des passagers (sécurité, circuit, horaire, arrêts, commodités à bord); procédures aux relais routiers (responsabilités du conducteur, information à l'intention des passagers, heures de départ, comptage des passagers); communications en route (arrêts à venir, information sur les correspondances); contrôle des stocks; procédures après le voyage (rapports, débarquement de tous les passagers, articles perdus, préparation du prochain voyage).

Bloc I : Tâches propres aux conducteurs d'autocars et d'autobus d'excursion : Responsabilités juridiques des conducteurs d'autocars et d'autobus d'excursion; embarquement des passagers de l'autocar/autobus d'excursion (accueil, documentation); encadrement des passagers (sécurité, circuit, horaire, sièges, arrêts, commodités à bord); accueil (confort des passagers, divertissement, information, besoins spéciaux); gestion des passagers d'excursions (articles perdus, plaintes, passagers manquants, besoins spéciaux, assistance après les heures de service); procédures de nuit (hôtel, bagages, repas, préparation de l'autobus, sécurité); procédures de départ (cueillette, bagages); protocole des visites (orientation, débarquement, sécurité, questions des passagers, stationnement, cueillette); respect des politiques changeantes relatives à la propreté de l'air; relations avec les guides de visites guidées.

Bloc J : Tâches propres aux conducteurs de transport adapté : Responsabilités juridiques des conducteurs de véhicules de transport adapté; réponse dans les cas d'urgence (premiers soins, situation médicale, accident, assistance émotive, transiger avec les préposés); gestion des passagers ayant des besoins spéciaux (service de porte à porte, assistance correspondant au niveau de service requis, installation à bord, surveillance, sécurité, surveiller les signes de détresse chez les passagers); planification des circuits, caractéristiques des autobus accessibles (rampes, espace pour la plateforme élévatrice, amarrage).

Scolarité et formation

Programmes de formation : Code 7412 de la CNP

Le code 7412 de la CNP ne décrit pas une norme de formation. La norme consiste à ce que les employeurs élaborent et offrent leur propre programme de formation, qui peut durer de une à douze semaines, à la discrétion de l'employeur. Le programme peut aussi comprendre un enseignement théorique. Le produit est varié, depuis l'absence d'un programme écrit jusqu'aux programmes extrêmement sophistiqués. La formation porte surtout sur les exigences d'accréditation des différentes autorités provinciales de transport.

Programmes de formation : Conducteur d'autobus professionnel agréé

L'intégrité du poste de conducteur d'autobus professionnel agréé repose sur cinq éléments de vérification : le mandat de l'industrie, les Normes professionnelles nationales, les programmes de formation accrédités, les évaluateurs enregistrés, les partenariats avec les collègues communautaires et les établissements accrédités.

Normes professionnelles nationales du CAPA

Les parties prenantes ont établi des priorités et élaboré les Normes professionnelles nationales¹¹ afin de créer des repères pour mesurer la formation, les responsabilités, les compétences et le rendement. Ce procédé a été mis en oeuvre par des représentants de l'industrie¹² en collaboration avec le CCTP, et achevé en 2000.

Le procédé a recensé une formation et des responsabilités communes à tous les sous-secteurs, c.-à-d., les blocs A-E des NPN et ensuite des éléments propres aux différents sous-secteurs, c.-à-d., les blocs F-J des NPN.

Au cours de la première étape du processus, un groupe de parties prenantes d'expérience s'est réuni afin de définir le rôle. À la deuxième étape, un autre groupe s'est réuni afin de valider les résultats. La validation nationale a constitué la troisième étape. Le processus est le fruit des efforts de 165 membres de l'industrie représentant 84 entreprises, du conseil d'administration du conseil sectoriel, du comité directeur des Normes professionnelles nationales et des membres des groupes témoins d'Ottawa et de Vancouver.¹³

Reconnaissance des acquis du CAPA

Les candidats demandant une reconnaissance de leurs acquis en lien avec le titre de conducteur d'autobus professionnel agréé doivent posséder au moins trois années d'expérience vérifiée conforme aux Normes professionnelles nationales et avoir reçu une

¹¹ Normes professionnelles nationales des conducteurs d'autobus professionnels agréés

¹² Reconnaissance des participants aux Normes professionnelles nationales dans le document sur les Normes professionnelles nationales

¹³ Le document sur les Normes professionnelles nationales reconnaît les membres du comité directeur et des groupes témoins

évaluation positive de la part d'un évaluateur enregistré avant que l'industrie puisse les recommander au Bureau d'accréditation et d'agrément aux fins d'agrément. Le Bureau assure la diligence requise pour achever le processus.

Programmes de formation accrédités

L'industrie et les collèges communautaires estiment que la qualité et les composantes de la formation offerte par l'industrie sont comparables à celles des programmes de formation professionnelle actuellement offerts dans les collèges communautaires progressistes. L'industrie, en collaboration avec le CCTP et les collèges partenaires, a établi une norme nationale pour les programmes de formation de l'industrie en élaborant et en appliquant le Programme de référence¹⁴ et un programme d'accréditation des programmes de formation. Le CCTP, par l'entremise de son Bureau d'accréditation, étudie les demandes et détermine si l'accréditation doit être accordée.¹⁵

Programme de gestion du cheminement de carrière

L'industrie a établi la matière du programme et la structure de la formation théorique et professionnelle du conducteur d'autobus professionnel agréé dans le document intitulé Programme de gestion du cheminement de carrière, en collaboration avec le CCTP et les collèges communautaires.

Formation : volet théorique

Le processus débutant par la demande d'admission et aboutissant à la désignation de conducteur d'autobus professionnel agréé est organisé de façon formelle et porte le nom de Programme de gestion du cheminement de carrière¹⁶. Le programme comprend six modules et a une durée de 156 semaines. Le premier module est de nature théorique et est offert en association avec les collèges communautaires. Il a une durée de 10 semaines. Le programme est offert en mode interactif en ligne. Il est fondé sur les NPN et le Programme de référence, et comprend des cours supplémentaires en gestion des risques et le règlement des différends, sur la Loi canadienne sur la santé et sur les responsabilités en vertu de la Loi sur la sécurité nationale.¹⁷

Formation : Transition à l'industrie

Les candidats ayant réussi le module 1 passent au module 2 : Entrevue avec l'industrie : entrevue avec une entreprise en vue d'un emploi.

¹⁴ Le programme de référence est cité en référence à l'annexe A

¹⁵ Les articles sur la gouvernance du bureau d'accréditation et d'agrément sont cités en référence à l'annexe A

¹⁶ Le Programme de gestion du cheminement de carrière est cité en référence à l'annexe A

¹⁷ Le code 7412 de la CNP décrit la scolarité/formation de longue date en précisant « Un diplôme d'études secondaires peut être exigé » et « Une formation en cours d'emploi d'une durée allant jusqu'à trois mois, y compris de l'enseignement théorique ».

Formation : Programmes coopératifs et stages

Les modules trois, quatre et cinq sont offerts sous forme de programmes coopératifs et ont une durée respective de quatre, cinq et six semaines. Ces cinq premiers modules sont suivis d'un stage d'une durée de 140 semaines. Tous les modules coopératifs et de stage sont offerts par des employeurs de l'industrie et sont présentés dans le contexte des programmes de formation accrédités du CCTP.¹⁸

À la fin du module six, qui consiste en un stage de 140 semaines, les candidats à la désignation de conducteur d'autobus professionnel agréé sont évalués par des évaluateurs enregistrés du CCTP.¹⁹

Les candidats retenus sont recommandés au Bureau d'accréditation du CCTP²⁰ pour étude finale du dossier.

Quelques mots sur l'accréditation et l'agrément

Les programmes de formation accrédités et l'agrément des conducteurs d'autobus existent depuis moins de deux ans au moment d'écrire ces lignes. Le nombre de personnes ayant terminé un programme de formation accrédité ou en cours de formation accréditée représente 14,5 pour cent des 60 000 conducteurs d'autobus de l'industrie, un résultat impressionnant.

Le processus d'accréditation d'un programme de formation dure un an, en moyenne. Il faut compter une deuxième année pour qu'un groupe statistiquement important de candidats parrainés termine l'évaluation et soit recommandé au Bureau d'agrément pour l'obtention de la désignation de conducteur d'autobus professionnel agréé. Les nouveaux employés et les employés non admissibles au processus de reconnaissance des acquis doivent accumuler au moins trois ans de rendement documenté conforme aux Normes professionnelles nationales avant que l'industrie ne les recommande au Bureau d'agrément en tant que candidats à la désignation de conducteur d'autobus professionnel agréé.

¹⁸ La matière et la structure des programmes offerts par l'industrie respectent ou dépassent les critères du Programme de référence. Ils sont offerts dans le cadre des programmes de formation accrédités du CCTP. Leur conformité aux Normes professionnelles nationales et à la structure du Programme de gestion du cheminement de carrière est assurée.

¹⁹ L'industrie choisit ses candidats à la désignation d'évaluateur parmi les personnes enregistrées ayant subi l'évaluation ÉRA pour la qualité et la régularité de leurs évaluations. Les normes sont régies par l'industrie et appliquées par le CCTP au moyen d'un programme d'apprentissage électronique présenté sous forme de programme théorique.

²⁰ Le Bureau d'accréditation et d'agrément tient lieu de jury de pairs du candidat. Il est formé de parties prenantes de l'industrie et du secteur de l'éducation.

ANNEXE A : RÉFÉRENCES FOURNIES SUR DEMANDE

1. Règlement administratif du Conseil canadien du transport de passagers
2. Membres fondateurs et membres actuels du conseil d'administration
3. Normes professionnelles nationales pour le conducteur d'autobus professionnel
4. Programme de référence
5. Articles de gouvernance du Bureau d'accréditation et d'agrément, et membres fondateurs et actuels du Bureau
6. Politiques et procédures des programmes d'accréditation et d'agrément
7. Didacticiel d'apprentissage électronique de l'évaluateur
8. Programme de gestion du cheminement de carrière
9. Mandat de la Commission des métiers spécialisés et membres de la Commission
10. *Allons de l'avant* 2006, étude sectorielle des ressources humaines et autres documents et publications de recherche et d'analyse connexes
11. Bulletin de service des Transports terrestre et maritime de Statistique Canada, juin 2007