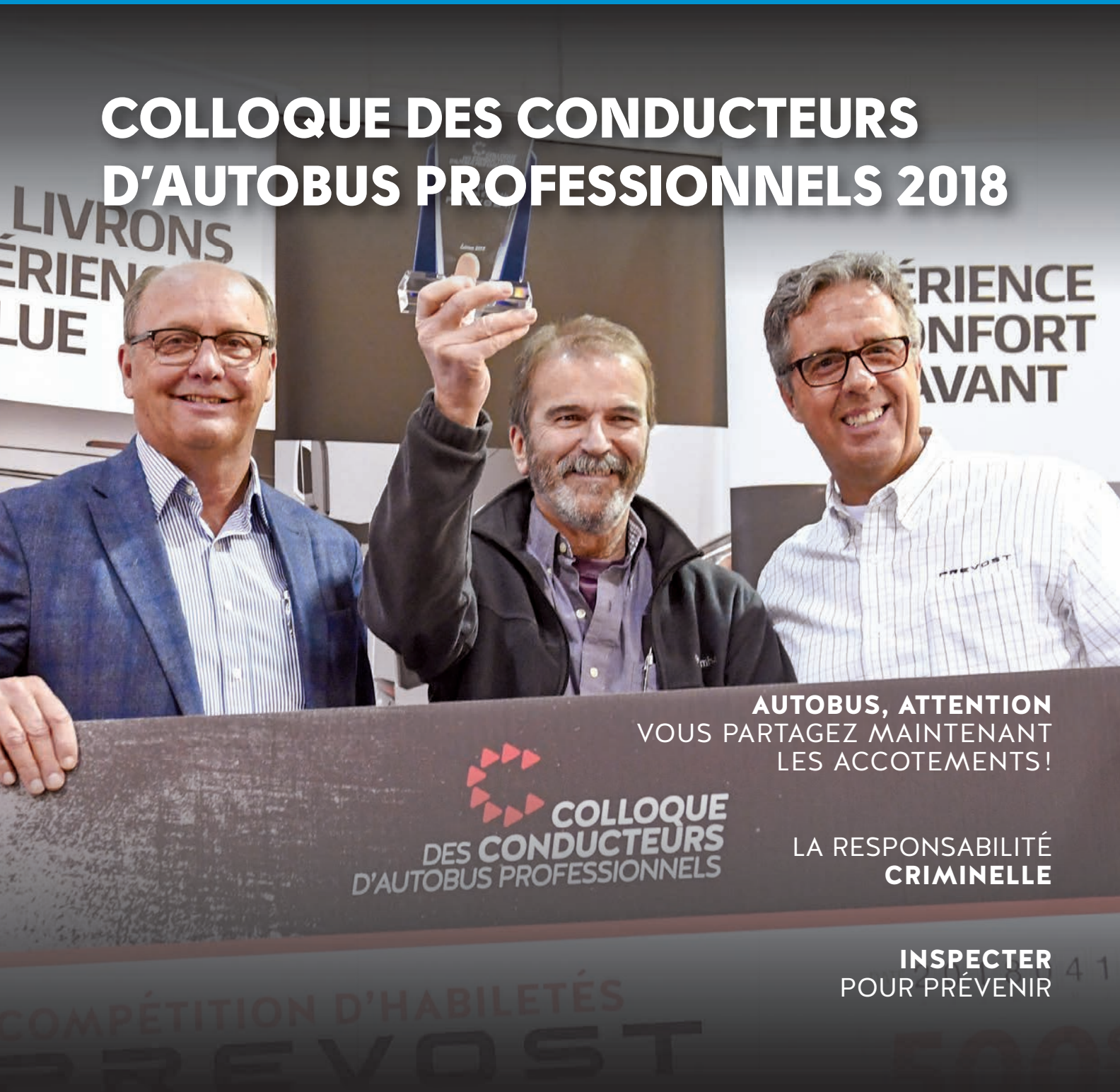
LE TRANSPORTEUR

Magazine de la Fédération des transporteurs par autobus

Printemps 2018 • Volume 5 • numéro 2



COLLOQUE DES CONDUCTEURS D'AUTOBUS PROFESSIONNELS 2018

AUTOBUS, ATTENTION
VOUS PARTAGEZ MAINTENANT LES ACCOTEMENTS !

LA RESPONSABILITÉ **CRIMINELLE**

INSPECTER
POUR PRÉVENIR

L'acquisition du C2 = la tranquillité d'esprit

GARANTIE
3 ans complète
5 ans sur la peinture
sans prorata

Lorsqu'on offre le meilleur véhicule de sa catégorie appuyé par la meilleure garantie de l'industrie, nous vous offrons la tranquillité d'esprit.

Le C2, celui qui vous en offre le plus !

- Consommation moindre (le meilleur de sa catégorie)
- Le plus fiable de l'industrie (quand votre véhicule ne roule pas, il coûte cher)
- Des plans de financement avantageux

L'acquisition du C2, une décision payante !

***Chef de file en solutions** de transport de personnes*

autobus Thomas inc.
L'évolution en transport

Sortie 175, Route Transcanadienne
2275, Canadien
Drummondville (Québec) J2C 7V9
Tél. : (819) 474-2700
Sans frais : 1 800 567-0971

info@autobusthomas.com

autobusthomas.com

Sommaire

5
Mot de la présidente du conseil d'administration

9
Éditorial

11
AUTOBUS, attention vous partagez maintenant les accotements !

13
Ce qu'on ne connait pas, ça ne fait pas mal !!!!

15
La responsabilité criminelle

18
Colloque des conducteurs d'autobus professionnels 2018

21
Deux décisions importantes de la Cour suprême du Canada concernant la Loi sur l'équité salariale

25
Inspecter pour prévenir (Première partie)

Publicité : Girardin Blue Bird

Le Transporteur est une publication de la Fédération des transporteurs par autobus. Elle est tirée à 1300 exemplaires et distribuée gratuitement trois fois par année.

Les opinions émises par les collaborateurs n'engagent qu'eux-mêmes. Les commanditaires et les annonceurs conservent l'entière responsabilité du contenu de leur annonce.

Le contenu du magazine ne peut être reproduit sans mention de la source.

Fédération des transporteurs par autobus
5700 boul. des Galeries, bureau 250
Québec (Québec) G2K 0H5
Téléphone : 418 476-8181
Sans frais : 1 844 476-8181
Télécopieur : 418 476-8177
courrier@federationautobus.com

Rédaction
Martin Bureau

Publicité
Julie Blanchet

Collaborateurs
Denis Gervais
Guy Godin
Stéphane Lamarre

Conception graphique
Marie-Claude Bélanger

Correction de textes
Mireille Bélanger

Impression
Solisco numérix
Tél. : 418 842-0850
Téléc. : 418 842-3261

Photo en couverture : Groupe NH Photographes

IC avec Moteur Cummins ISB 6.7

Spécifications IC et Cummins ISB 6.7

- Puissance: 200-260HP
- Torque: 520-660 lb-pi
- Allisson: 2500 PTS
- Allisson: 3000 PTS
- Capacité: 36-72

Autobus Leeds Transit

Autobus Leeds Transit
555 J. Oswald Forest
St-Roch-de-l'Achigan, QC
J0K 3H0

Scott Kesseler 514-972-3600
scott.kesseler@leedstransit.com

LOUISE GIROUX

Les défis de l'électrification **des autobus scolaires**

Dans la nouvelle Politique de mobilité durable déposée ce printemps, l'électrification des transports y occupe une place prépondérante. En ajoutant le Plan d'action en électrification des transports 2015-2020, la Politique énergétique 2030 et le Plan directeur en transition énergétique 2018-2023, on ne peut que constater toute l'importance que le gouvernement accorde au déploiement du réseau électrique en transport.

L'électrification des autobus scolaires est plus qu'une tendance, c'est un tournant pour notre industrie. Ayant moi-même fait l'acquisition de sept autobus électriques, je vous partage à travers ces lignes mon expérience vécue à ce jour. Au cours des derniers mois, avec l'aide de la Fédération, nous avons colligé les principaux constats qui se dégagent de l'utilisation et de l'opération des autobus électriques. Les enjeux se regroupent en trois grands thèmes soit l'acquisition, les opérations et la réglementation.

La volonté gouvernementale est bien présente et leurs objectifs ambitieux, mais les moyens pour supporter les transporteurs sont malheureusement insuffisants. La subvention du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports (MTMDET), pour l'achat d'autobus scolaire électrique, aide nos entreprises certes, mais l'acquisition de ce type de véhicule n'est pas une fin en soi, elle ne représente que la pointe de l'iceberg en termes d'investissement.

À titre de gestionnaires, les transporteurs doivent s'adapter face à ce nouveau type d'autobus. Bien que le véhicule conserve les mêmes caractéristiques de construction et les mêmes normes de sécurité, il n'en demeure pas moins que cette technologie entraîne une série d'ajustements organisationnels qui dépassent le simple achat. ▶

ACQUISITION

C'est bien connu, le coût d'un autobus électrique est beaucoup plus élevé qu'un véhicule traditionnel. Le prix d'achat demeurera élevé tant et aussi longtemps que l'offre sera restreinte. La production d'autobus électriques à plus grande échelle aurait assurément une incidence à la baisse sur le coût d'achat. Dans un contexte où les entreprises n'ont plus de marge de manœuvre, les programmes de subventions devront être maintenus, voire bonifiés.

Il est très difficile pour un transporteur d'opérer une flotte d'autobus scolaires électriques, car la conjoncture actuelle n'est pas adaptée à cette nouvelle réalité. En accueillant plusieurs véhicules, le transporteur doit se procurer des bornes pour assurer leur recharge. L'installation de plusieurs bornes nécessite d'importantes modifications sur les infrastructures de l'entreprise et représente un investissement additionnel important pour le transporteur. Actuellement, les programmes d'aide sont limités pour soutenir les entreprises dans ces importants travaux de modification d'infrastructure.

OPÉRATIONS

Suite à l'achat et aux investissements pour modifier les infrastructures, les transporteurs doivent composer avec les effets de l'électrification sur leurs coûts d'opération. Comme il s'agit d'une nouvelle technologie, les entreprises doivent traverser une période d'adaptation et de rodage quant à l'entretien et à la réparation des autobus. Cela entraine des défis considérables de gestion de la flotte, allant jusqu'à prévoir un plus grand ratio d'autobus de remplacement pour assurer le service en cas de bris.

Il y a plusieurs autres paramètres qui influencent les coûts d'opération et qui amènent leur lot de questionnements. Le coût énergétique est sans doute le plus grand inconnu. Quel sera l'impact de l'apport supplémentaire en électricité pour l'entreprise? Quels seront les tarifs, surtout en période de pointe l'hiver? Combien en coûtera-t-il en formation de la main-d'œuvre, car les transporteurs devront former non seulement les conducteurs, mais les mécaniciens et les gestionnaires de la logistique des parcours. Que dire de la durée de vie réelle des batteries et leur coût de remplacement qui sont actuellement inconnus. Quelle sera la valeur de revente du véhicule après 6, 8, 10 ou 12 ans d'usage? Le volet assurance joue également sur les coûts. Les transporteurs qui possèdent des autobus électriques ont vu leur franchise et leur prime d'assurance augmenter substantiellement.

RÉGLEMENTATION

Des ajustements réglementaires et contractuels sont devenus nécessaires compte tenu des investissements majeurs que l'électrification des autobus scolaires engendre. La valeur des contrats devra être revue à la hausse si les circuits sont effectués avec des autobus électriques. Côté réglementaire, le gouvernement provincial adoptait récemment un décret autorisant des contrats de transport d'une durée de 8 ans, ce qui représente un pas dans la bonne direction pour notre industrie.

NOUS SOMMES DES PIONNIERS

Posséder un autobus électrique, c'est s'engager dans un processus d'essais et erreurs. Les transporteurs sont actuellement des joueurs incontournables dans le développement et l'amélioration du produit. Pour favoriser le virage électrique, les entrepreneurs doivent avoir un portrait plus représentatif des coûts d'opération. Présentement, ils absorbent les coûts supplémentaires d'opération tout en voyant la valeur des contrats de transport scolaire stagner ou même diminuer. Chose certaine, l'aide gouvernementale est un incontournable. Les programmes doivent être variés afin de soutenir les entreprises aux différents stades d'implantation de cette nouvelle technologie. Cela favoriserait grandement l'adhésion à ce projet de société.

Le succès du virage électrique en transport scolaire repose sur la collaboration et la concertation des principaux intervenants tels qu'Hydro-Québec, qui s'avère un partenaire de première ligne pour nos entreprises. La société d'État peut apporter une aide à la logistique de la consommation, proposer des tarifs préférentiels, poursuivre la recherche et le développement pour réduire les coûts d'électricité et former un groupe-conseil habilité à soutenir les transporteurs.

Les entreprises de transport scolaire sont ouvertes à l'innovation, disposées à prendre la voie de l'électrification et à développer des partenariats, bien que bénéfique sur plusieurs points, ce projet doit aussi être rentable. ■

LUC LAFRANCE

« Politique de **mobilité durable 2030** »

Ce printemps, le ministre des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des Transports (MTMDET), Monsieur André Fortin, rendait publique la Politique de mobilité durable 2030 de son gouvernement. Cette nouvelle politique vise tous les modes de transport notamment le transport collectif régional.

On peut affirmer que la politique répond aux nombreux enjeux soulevés par la Fédération notamment par le biais du plan de relance de l'industrie du transport interurbain, déposé maintes fois aux différents ministres des Transports qui se sont succédé au cours des dernières années, et lors des différentes tables de travail en transport collectif auxquelles nous avons participé.

Nous sommes heureux de constater que cette nouvelle politique reconnait les problématiques rencontrées par les transporteurs interurbains. Le modèle dans lequel ils évoluent s'est transformé considérablement au fil des ans particulièrement avec la venue de nouvelles technologies, dont les plateformes numériques de covoiturage. Dans une ère où l'offre de transport collectif est de plus en plus diversifiée, le gouvernement reconnait que le réseau interurbain représente la colonne vertébrale du transport collectif qui dessert les régions du Québec.

La politique contient donc de nombreuses mesures qui favoriseront le développement du transport collectif régional. Certaines d'entre elles viendront soutenir la planification régionale, en créant des instances de concertation regroupant les principaux intervenants afin d'éviter le travail en silo comme c'est le cas présentement. D'autres soutiendront l'interconnexion des différents services de transport et augmenteront l'attractivité du transport interurbain par autobus. Dans le cadre de cette politique, le gouvernement entreprendra des consultations afin d'apporter des modifications législatives et réglementaires dans le but d'améliorer et d'assouplir l'encadrement du transport collectif, notamment en transport interurbain.

Bref, l'essentiel du plan de relance déposé par la Fédération se retrouve dans le cadre d'intervention en transport collectif régional. Il nous aura fallu plusieurs années et de nombreuses représentations avant que le gouvernement reconnaisse la situation problématique dans laquelle se trouve le secteur du transport interurbain et collectif régional.

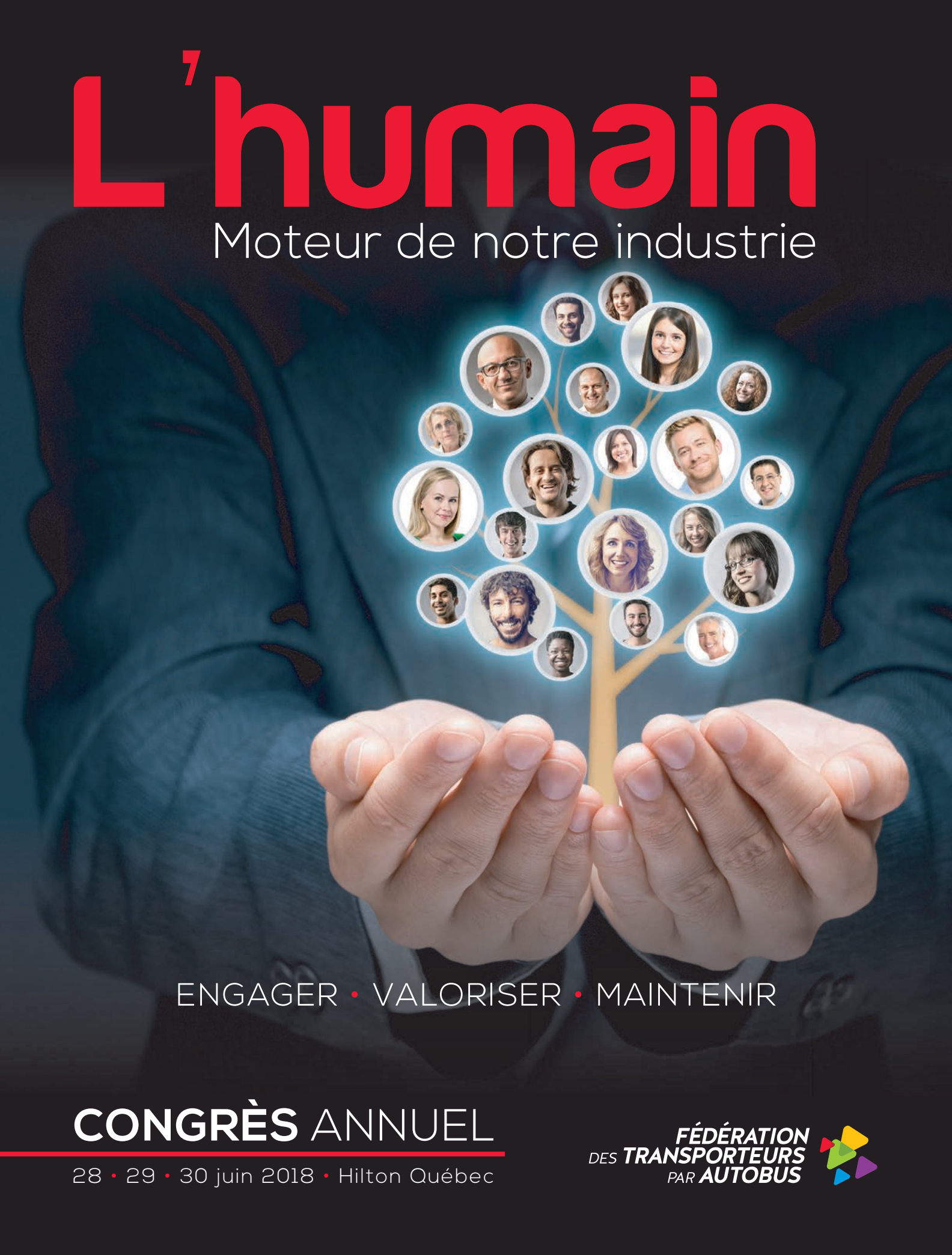
Maintenant que la table est mise, espérons que cette démarche ne restera pas sur une tablette ou tout simplement mise de côté suite à l'élection prévue cet automne. On se souviendra, en 2013, le ministre des Transports de l'époque, M. Sylvain Gaudreault, avait lui aussi déposé une politique de mobilité durable. Malheureusement, ce projet a sombré dans l'oubli suite à des élections six mois plus tard !

Aujourd'hui, le contexte est par contre différent. Cette politique gouvernementale est transversale, donc implique plus d'un ministère. On peut donc espérer que les cadres d'intervention qu'elle contient demeureront au-delà de l'échéance électorale et que des suites seront données.

Soyez assurés que la Fédération des transporteurs par autobus et ses représentants se chargeront de rappeler au gouvernement en place, les engagements pris dans cette « Politique de mobilité durable 2030 ». ■

L'humain

Moteur de notre industrie



ENGAGER • VALORISER • MAINTENIR

CONGRÈS ANNUEL

28 • 29 • 30 juin 2018 • Hilton Québec

FÉDÉRATION DES TRANSPORTEURS PAR AUTOBUS

AUTOBUS, attention vous partagez maintenant les accotements !

Valérie Cloutier, Conseillère juridique et secrétaire corporative - Fédération des transporteurs par autobus

Dans le cadre du dernier magazine, nous vous informions des changements à prévoir suivant la publication du projet de Loi 165 – Loi modifiant le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions (« L165 »). C'est maintenant chose faite, les nouvelles mesures prévues à la L165 ont été sanctionnées le 18 avril dernier, pour lesquelles des dates d'entrée en vigueur sont établies à la pièce.

Alors que, jusqu'à tout récemment, les conducteurs d'autobus devaient s'immobiliser à l'extrême droite de la chaussée avant la ligne blanche continue, pour embarquer ou débarquer des passagers, depuis le 18 mai 2018, ils ont désormais le choix d'effectuer ces manœuvres à l'extrême droite de la chaussée OU sur l'accotement OU aux zones prévues à cette fin.

Cette modification, qui peut sembler banale à première vue, nécessite tout de même que l'on se penche sur ses incidences.

L'accotement

Tout d'abord, L165 prévoit que le cycliste peut maintenant circuler sur l'accotement dans le même sens que la circulation.

De même, L165 ajoute que si aucun trottoir ne borde une chaussée, un piéton doit circuler sur le bord de la chaussée ou sur l'accotement.

Également en vertu de L165, lorsque les circonstances l'exigent et que le feu est actionné, le pompier est autorisé à circuler sur l'accotement et à immobiliser le véhicule à tout endroit.

Le conducteur d'un autobus peut aussi circuler sur un tronçon d'accotement d'une autoroute ou d'un autre chemin à accès limité lorsque l'ensemble des conditions suivantes sont satisfaites :

1° une signalisation lui permet de circuler sur le tronçon;

2° la vitesse de la circulation routière sur le chemin public concerné est inférieure à 50 km/h;

3° il a suivi une formation relative à la circulation sur un tronçon.

Finalement, L165 ajoute que le conducteur d'un véhicule routier doit ralentir et respecter une distance de 1,5 m sur les routes où la limite est de plus de 50 km/h et de 1 m sur les routes où la limite est de 50 km/h ou moins entre son véhicule et un piéton ou un cycliste qui circule sur la chaussée ou sur l'accotement.

Il ressort de ces changements que, le conducteur d'autobus qui doit déjà partager la route avec plusieurs autres types de véhicules routiers, doit maintenant redoubler de prudence aux abords de l'accotement ainsi que sur l'accotement, lorsqu'il choisit d'y immobiliser son véhicule pour effectuer une manœuvre d'embarquement ou de débarquement de passagers. ▶

PARTENAIRES
POUR LA FORMATION
DE LA MAIN-D'OEUVRE
ET LE DÉVELOPPEMENT
DES COMPÉTENCES

CAMO ROUTE
COMITÉ SECTORIEL DE MAIN-D'ŒUVRE DE L'INDUSTRIE DU TRANSPORT ROUTIER

cftr
CENTRE DE FORMATION DU TRANSPORT ROUTIER DE SAINT-JÉRÔME

CENTRE DE FORMATION EN TRANSPORT DE CHARLESBOURG

LION

L'ÉLECTRIFICATION DES TRANSPORTS :
L'AVENIR EST AUJOURD'HUI

DÉCOUVREZ LE eLION C

LA SEULE OPTION ZÉRO ÉMISSION
DISPONIBLE SUR LE MARCHÉ

- Motorisation 100% électrique
- Jusqu'à 250 km d'autonomie
- Technologie prouvée
  - Plus de 1 million de kilomètres à l'odomètre
- Coût total de possession le plus faible
- Solution propre et durable

thelionelectric.com
1 (800) 546-6706

Exceptions et/ou particularités

Toutefois, il est important de noter que le conducteur d'autobus doit, lorsqu'il s'apprête à effectuer l'une ou l'autre de ces manœuvres, soit à l'extrême droite de la chaussée OU sur l'accotement OU dans une zone prévue à cette fin, s'assurer qu'il (1) peut le faire sans danger et (2) que l'accotement est en bon état.

Bien que nous ne sachions pas encore comment ce nouveau choix offert au conducteur et comment ses « exceptions » seront appliquées en pratique, interprétées largement, ces dernières permettent tout de même au conducteur d'autobus d'user de circonspection, de « gros bon sens », notamment sur les routes numérotées, par exemple.

En contrepartie, le conducteur qui ne respecte pas l'immobilisation obligatoire à l'un des endroits autorisés par la disposition, est passible d'une amende monétaire de 60 $ à 120 $. À ce jour, l'infraction affecte également le dossier du PEVL/CVL selon une pondération de 2 points.

Remarques – voies cyclables

Une voie cyclable située en bordure de route, « sur l'accotement », est considérée comme une voie de circulation à l'usage exclusif des bicyclettes (art. 295 CSR) et non comme un accotement. Un conducteur ne peut donc pas y immobiliser son véhicule pour procéder à l'embarquement ou au débarquement de passagers. Il pourrait toutefois traverser cette voie de circulation réservée aux bicyclettes pour se rendre dans une zone de stationnement adjacente (article 326.1 CSR).

Qui plus est, une nouvelle exigence de la L165 impose désormais aux cyclistes de s'immobiliser à l'approche d'un autobus ou minibus affecté au transport d'écoliers dont les feux rouges intermittents sont en marche ou lorsqu'il fait usage de son signal d'arrêt obligatoire, sous peine de sanction monétaire.

En résumé, toutes les personnes visées par ces nouvelles mesures devront être des plus vigilantes en anticipant tous les dangers potentiels. Le partage sécuritaire de la route inclut désormais le partage sécuritaire de l'accotement… ■

Ce qu'on ne connait pas, ça ne fait pas mal !!!!

Denis Gervais, PAA , C. d'A. Ass • Courtier en assurance de dommage

Le règlement satisfaisant d'un sinistre commence lors de la souscription du risque en établissant les besoins d'un assuré.

Considérant que le contrat d'assurance est établi sur la base des déclarations de l'assuré et que celui-ci est tenu de déclarer à l'Assureur toutes les informations qui peuvent influencer le risque. Ceci vaut, tant au moment de souscrire le contrat d'assurance que pendant sa durée. Il faut qu'une bonne communication franche soit établie entre l'assuré et son courtier ou son agent.

Ces informations doivent donc aussi être déclarées lors du renouvellement du contrat d'assurance. De plus, l'assuré doit déclarer, sans tarder, à l'assureur les circonstances qui aggravent les risques spécifiés dans le contrat d'assurance. De fausses déclarations ou d'informations non déclarées peuvent entraîner des conséquences importantes. C'est là que ça peut faire mal et entrainer une insatisfaction du règlement.

Autres sources d'insatisfaction, l'insuffisance d'assurance. Il faut noter que ce n'est pas à l'assureur, ni au courtier à déterminer les montants d'assurance. Il s'agit uniquement de la responsabilité de l'assuré. Celui-ci devra donc pouvoir établir et démontrer qu'il a effectivement subi une perte couverte en vertu de son contrat et il lui appartient d'établir la valeur de cette perte. La façon la plus sûre de déterminer la bonne valeur assurable est d'obtenir une évaluation professionnelle de la valeur de remplacement afin d'éviter toute insuffisance d'assurance en cas de sinistre. Il faut également tenir compte des coûts supplémentaires occasionnés par la mise aux normes et par l'application de dispositions légales.

Pour établir la valeur de la perte au moment du sinistre, sur l'équipement et l'inventaire, l'assuré devrait être en mesure de produire une liste d'inventaire fiable, ce qui constitue un élément essentiel au règlement rapide d'une réclamation. Il est utile sinon nécessaire de faire l'inventaire de vos biens, prenez des photos ou des vidéos des lieux et conservez le tout à l'extérieur des lieux assurés. Ceci sera très utile pour la mémoire et aidera à établir la preuve de perte. Vous ne serez pas surpris de savoir que la plupart des assurés n'ont même pas un début de liste d'inventaire. Ne remettez pas à plus tard cet exercice !

Une économie de prime ne devrait jamais se faire sur la diminution des valeurs assurées. Considérez plutôt une augmentation de votre franchise et une gestion plus serrée de vos réclamations. Vous avez sûrement déjà entendu dire « Ce n'est pas grave, c'est l'assureur qui paie ». Mais il n'y a rien de plus faux, c'est vous qui partagerez éventuellement la facture avec l'ensemble des autres assurés.

Un assuré doit également considérer les pertes qu'il pourrait subir si un sinistre majeur l'empêchait de poursuivre ses opérations. Dans certains cas, il pourrait s'agir de couvrir la perte de revenu ou encore de frais supplémentaires pour maintenir, dans la mesure du possible, la marche normale de vos opérations. Parlez-en à votre courtier, votre agent ou votre assureur.

Il est important d'informer votre courtier, votre agent ou votre assureur adéquatement et de ne pas hésiter à le contacter pour lui faire part de situation qui pourrait vous préoccuper. Évitez les « je pensais que » et « mon chum m'a dit ».

Ce qu'on ne connait pas, ça peut faire mal!!!! ■

ON OSE LE BAS-SAINT-LAURENT POUR NOS 30 ANS !

JOIGNEZ-VOUS À NOUS !

BIENVENUE QUÉBEC
30 ANS · YEARS

22·23·24
OCTOBRE

Hôtel Universel
Rivière-du-Loup • Bas-Saint-Laurent

www.bienvenueqc.ca

La responsabilité **criminelle**

Me Stéphane Lamarre • Cain Lamarre

On a tendance à croire que le comportement des conducteurs et des propriétaires d'entreprise œuvrant dans le domaine du transport scolaire ne peut être sanctionné que par le biais d'une amende, plus ou moins importante selon la situation.

Il existe toutefois un certain nombre de circonstances pour lesquelles il est possible que soit recherchée la responsabilité criminelle de ces personnes.

Vous trouverez ci-après une description des principales situations où cela est susceptible de survenir.

RESPONSABILITÉ CRIMINELLE DES CONDUCTEURS

LA NÉGLIGENCE CRIMINELLE (ART 219 C. CR. ET SS.)

La négligence criminelle est définie comme étant tout acte ou omission d'accomplir un devoir imposé par la loi qui démontre une conduite *« déréglée ou téméraire à l'égard de la vie ou la sécurité d'autrui »*. Pour que le comportement d'un individu soit considéré comme de la négligence criminelle, son comportement doit nécessairement avoir eu pour conséquence d'occasionner la mort ou des lésions corporelles à autrui.

Dans son appréciation de l'intention criminelle dans le cadre d'une infraction de négligence criminelle, le tribunal ne doit pas se demander si l'accusé avait l'intention de causer l'une ou l'autre de ces conséquences, mais plutôt si une personne raisonnable, placée dans la même situation, aurait eu conscience du danger occasionné à la vie d'autrui par son comportement. Il est à noter que la négligence criminelle constitue une

Designed by Asier_Relampagoestudio / Freepik

infraction dénotant une conduite plus blâmable que la conduite dangereuse, ainsi l'écart de conduite avec celle d'une personne raisonnable doit être plus important.

À titre d'exemple, l'accident qui découle du fait qu'un conducteur se soit simplement endormi au volant ne sera pas considéré comme une négligence criminelle ou une conduite dangereuse, car il n'y aura aucune forme d'intention criminelle (intention, insouciance ou négligence pénale).

Par contre, il y a un risque de condamnation pour négligence criminelle si ce même conducteur a sciemment conduit au-delà des heures permises par la législation et la réglementation applicables et si le tribunal détermine que la fatigue, que le conducteur s'est lui-même infligée, est la source de cet accident. Les conséquences de ces agissements sur l'exploitant d'un mouvement de transport et son personnel responsable des opérations seront abordées plus loin dans le présent texte. ▶

LA CONDUITE DANGEREUSE
(ART 249 C. CR. ET SS.)
L'infraction de conduite dangereuse est celle relative à la conduite d'un véhicule de manière à constituer un danger pour le public. Contrairement à la négligence criminelle, qui nécessite la survenance d'une mort ou de lésions corporelles, l'article 249 du *Code criminel* prévoit que le simple fait de conduire de manière dangereuse peut résulter en une infraction criminelle, et ce, même en l'absence de conséquence.

Les articles 249 (3) et (4) du *Code criminel* prévoient respectivement les infractions plus lourdes découlant du fait d'avoir causé des lésions corporelles ou la mort. À titre d'exemple, voici quelques situations qui ont été considérées comme des conduites dangereuses :

- un accident à une vitesse élevée dans une courbe;
- un accident lors d'un dépassement par la droite sur l'autoroute;
- un accident lors du non-respect d'un feu rouge à une intersection;
- un accident lors d'un dépassement dans une voie à sens inverse.

Enfin, il est à noter que l'infraction de conduite imprudente au sens de l'article 327 du *Code de la sécurité routière* diffère de la conduite téméraire et déréglée de l'article 219 du *Code criminel* et de celle constituant un écart marqué par rapport à la conduite d'une personne raisonnable de l'article 249 du *Code criminel*.

En effet, contrairement à ces infractions criminelles, aucune preuve d'une forme de négligence ou d'insouciance n'est requise sous le *Code de la sécurité routière*.

DÉFAUT DE S'ARRÊTER LORS D'UN ACCIDENT
(ART 252 C. CR.)
Communément appelée le «*délit de fuite*», cette infraction criminelle nécessite la preuve d'une intention spécifique d'esquiver sa responsabilité civile ou criminelle. Elle survient lorsqu'un individu omet de s'arrêter, à la suite d'un accident, afin de donner son nom et son adresse ou, dans le cas où une personne est blessée ou a besoin d'aide, de lui offrir son aide.

Il est à noter que, lorsque l'intention spécifique d'esquiver à toute responsabilité civile et criminelle ne peut être prouvée, un individu pourrait tout de même être reconnu coupable des infractions statutaires prévues aux articles 170 et 171 du *Code de la sécurité routière* qui imposent eux aussi des obligations spécifiques après la survenance d'un accident.

CONDUITE AVEC FACULTÉS AFFAIBLIES
(ART 253 C. CR. ET SS.)
L'article 253 du *Code criminel* prévoit deux situations pour lesquelles un individu peut être trouvé coupable de l'infraction de conduite avec facultés affaiblies soit :

- lorsqu'un individu conduit un véhicule lorsque ses capabilités sont affaiblies ou son taux d'alcoolémie dépasse la limite légale ou;
- lorsqu'un individu a la garde et le contrôle d'un véhicule dans ce même état.

Dans ce dernier cas, même si un individu n'est pas au volant de son véhicule, il peut tout de même être reconnu coupable de l'infraction si le tribunal détermine qu'il y avait un risque réaliste que le véhicule soit mis en mouvement.

Les conducteurs ne sont toutefois pas les seuls acteurs de l'industrie du transport routier dont la responsabilité criminelle peut être recherchée. Ça peut aussi être le cas des administrateurs et des responsables des opérations.

RESPONSABILITÉ CRIMINELLE DES ADMINISTRATEURS ET DES RESPONSABLES DES OPÉRATIONS

LA PARTICIPATION À
UNE INFRACTION CRIMINELLE
Selon l'article 21 du *Code criminel*, la personne qui accomplit ou omet d'accomplir quelque chose en vue d'encourager quelqu'un à commettre une infraction, ou qui encourage cette personne à commettre cette infraction, participe à cette infraction et peut être reconnue coupable de la même infraction.

Reprenant ce principe, une décision d'importance a été rendue par la Cour supérieure de l'Ontario en juin 2017 dans l'affaire *Fummerton*.

Après analyse de la trame factuelle propre à cette affaire, le tribunal a déterminé qu'il était possible de porter des accusations criminelles contre une personne responsable des opérations chez un transporteur dans le cas où celui-ci incite ses conducteurs à conduire en contravention à la législation et la réglementation applicables aux heures de conduite et de travail.

Dans cette affaire, la personne accusée était le propriétaire de l'entreprise. Nous croyons toutefois que les principes de ce jugement sont aussi applicables aux personnes ayant des postes stratégiques au niveau de la gestion des opérations des entreprises de transport, notamment les répartiteurs ou les directeurs des opérations.

Par ailleurs, en matière de conduite dangereuse au sens de l'article 249 du *Code criminel*, il n'est pas requis qu'un accident ait causé un mort ou des lésions corporelles pour que l'infraction soit applicable. Ainsi, tout évènement au cours duquel un conducteur est impliqué, alors que ses heures de conduite ne sont pas respectées sur une base régulière, pourrait le mettre à risque personnellement de faire face à des accusations criminelles.

LA NÉGLIGENCE CRIMINELLE

L'article 217.1 du *Code criminel* impose aux propriétaires d'une entreprise de transport et au personnel responsable des opérations *« de prendre les mesures voulues pour éviter qu'il n'en résulte de blessures corporelles pour autrui »*.

Cette disposition découle de la modification du *Code criminel* apportée par la *Loi modifiant le Code criminel (responsabilité pénale des organisations)* afin d'assurer la sécurité des employés en milieu de travail et de modifier le régime de responsabilité des personnes morales.

Cette disposition ne crée pas d'infraction, mais elle facilite la preuve dans le cadre d'une accusation de négligence criminelle contre des personnes morales, lorsque celles-ci, dans le cadre du travail, font défaut de respecter les obligations imposées par la loi, notamment les obligations imposées par la législation et la réglementation applicables aux propriétaires et aux exploitants de véhicules commerciaux.

CONCLUSION

Les divers acteurs de l'industrie du transport ont tort de croire que leurs agissements ne sont punissables que par les amendes prévues au *Code de la sécurité routière* et à ses divers règlements d'application.

Il est donc essentiel que ceux-ci comprennent qu'ils ont intérêt à respecter intégralement ceux-ci s'ils ne veulent pas faire face à des conséquences beaucoup plus importantes.

Les activités de la *Fédération des transporteurs par autobus* vous permettent d'éviter ces pièges. À vous d'en profiter ! ■

Nous sommes fiers d'offrir, aux membres de la **Fédération des transporteurs par autobus**, notre programme d'assurance automobile conçu et adapté à leurs besoins tant en matière de responsabilité civile que pour les dommages aux véhicules.

Ce programme s'adresse aux entreprises de transport scolaire, nolisé, spécialisé, urbain, interurbain ou touristique.

Votre entreprise peut également bénéficier de nos conseils pour l'ensemble de vos besoins en assurance.

Exécuter les mandats que vous nous confiez avec diligence, professionnalisme et intégrité, voilà notre engagement !

EgR
CABINET DE SERVICES FINANCIERS

5700, boul. des Galeries, bureau 200
Québec (Québec) G2K 0H5

T 418 659-4848 1 800 463-2830
F 418 659-2936

egr.ca

Le 11 avril dernier, le Centre de formation en transport routier de Saint-Jérôme accueillait la 6e édition du Colloque des conducteurs d'autobus professionnels organisé conjointement par la Fédération des transporteurs par autobus, Contrôle routier Québec et le CFTR. Cette journée entièrement dédiée au métier de conducteur d'autobus a attiré 104 participants. En plus du concours d'habiletés et des essais routiers en autocar, les conducteurs ont assisté à des conférences portant notamment sur les lois américaines en transport de personnes, le service clientèle et la forme physique.

Durant la journée, les conducteurs professionnels ont assisté à un panel de discussion auquel prenaient part des représentants de Contrôle routier Québec, de la SAAQ et de la FTA. Ce panel a permis de démystifier certains mythes et préciser les responsabilités des conducteurs.

Concours d'habiletés Prevost

Parmi tous les conducteurs présents, 20 se sont disputé la bourse de 500 $ lors du concours d'habiletés Prevost. Les grands honneurs sont allés à M. Alain Larouche du Groupe Hélie qui s'est vu remettre son prix par M. Serge Gonthier, gérant régional des ventes, Est du Canada chez Prevost. M. Jose Luis Cantillo d'Autobus Laval et M. Nicolas Ménard d'Autobus Ménard ont terminé respectivement en deuxième et troisième places.

Luc Lafrance de la FTA, Jose Luis Cantillo, Alain Larouche, Nicolas Ménard et Serge Gonthier de Prevost

Essais routiers MCI

Tout au long de la journée, les conducteurs professionnels ont pu effectuer des essais routiers avec un autocar de modèle J 4500 2018 du fabricant Motor Coach Industries (MCI). M. Guy Charron, vice-président des ventes Québec et Maritimes, a effectué des tirages de prix de présence et trois conducteurs se sont vu attribuer des cadeaux. Les heureux gagnants sont, M. Richard Toupin d'Autobus Ménard, M. Michel Vachon de Leduc Bus Line et M. Kevin Gaudreault d'Autobus Bell-Horizon.

Guy Charron de MCI, Richard Toupin et Karine Parent de la FTA

La Fédération tient à remercier tous les conducteurs qui ont participé à l'événement. Elle remercie chaleureusement ses commanditaires et ses partenaires qui rendent possible cette journée. Merci à :

- **Commanditaires :**
  - EgR Cabinet de services financiers
  - Camo-Route
  - MCI
  - Prevost
- **Partenaires :**
  - Contrôle routier Québec
  - Le Centre de formation en transport routier de Saint-Jérôme
- **Exposants :**
  - Autocar Jeannois
  - Camo-Route
  - Centre de formation en transport routier de Saint-Jérôme
  - Donat Lavoie, Kinésiologue
  - EgR Cabinet de services financiers
  - SAAQ / Contrôle routier
  - Sûreté du Québec
  - Via Prévention

Le prochain rendez-vous vous sera communiqué en cours d'année. ■

© Groupe NH Photographes

THE DEALER OF THE YEAR 2015
AMÉRIQUE DU NORD

Toute l'équipe vous remercie de votre confiance !

Lors de la tenue de la réunion annuelle chez Thomas Built Buses en Caroline du Nord en avril dernier, **Autobus Thomas s'est vu décerner la plus haute distinction en Amérique du Nord,** soit celle du **DEALER OF THE YEAR 2015.**

En plus de mériter le **trophée Dealer of the year,** Autobus Thomas a remporté le titre de **Northeast Regional dealer of the year** ainsi que le **President Club Platinum** remis à l'entreprise ayant la meilleure gestion globale.

Nous tenons à remercier notre clientèle car vous êtes notre source de motivation qui nous pousse à aller plus loin à chaque jour.

En plus de vous proposer les meilleurs véhicules de l'industrie, Autobus Thomas est votre partenaire faisant partie de l'élite de l'industrie en Amérique du Nord !

***Chef de file en solutions** de transport de personnes*

autobus Thomas inc.
L'évolution en transport

Sortie 175, Route Transcanadienne
2275, Canadien
Drummondville (Québec) J2C 7V9
Tél.: (819) 474-2700
Sans frais: 1 800 567-0971

info@autobusthomas.com

autobusthomas.com

Deux décisions importantes de la Cour suprême du Canada concernant la **Loi sur l'équité salariale**

Yves Brassard, c.r.i.a., conseiller en relations de travail, Fédération des transporteurs par autobus

La Cour suprême du Canada vient de rendre deux décisions, le 10 mai 2018, au sujet de la Loi sur l'équité salariale en vigueur au Québec.

Nous examinerons dans cet article sur quoi portent ces deux décisions et ses implications pour le futur.

1) Procureur général du Québec c. Alliance du personnel professionnel et technique de la santé et des services sociaux (APTS)

Dans cette décision, la Cour suprême du Canada a donné raison à l'APTS qui s'opposait aux modifications apportées à la Loi sur l'équité salariale en 2009. Ces modifications faisaient en sorte que les employeurs n'étaient désormais plus contraints à évaluer tous les cinq (5) ans le maintien de l'équité salariale plutôt que de le faire de façon continue. Ces changements avaient été adoptés pour faciliter la tâche aux entreprises, alors que moins de 50% des employeurs se conformaient à la loi à l'époque. Cette raison n'est pas valable pour la Cour suprême du Canada.

Selon la juge Abella, « le régime, en privilégiant les employeurs, renforce l'un des facteurs-clés de l'iniquité salariale : l'inégalité du rapport de force entre les employeurs et les travailleurs ». La décision de la Cour suprême est partagée à 6 juges contre 3. « En tolérant les décisions des employeurs qui entrainent des iniquités salariales pour les femmes, le législateur envoie le message selon lequel il ferme les yeux sur cette inégalité du rapport de force, perpétuant ainsi davantage de désavantages », poursuit-elle.

Selon la juge, l'équité salariale n'est pas un « droit épisodique ou occasionnel ». La Cour suprême détermine dans cette décision que les articles 76.3, 76.5 et 103.1 al 2 s'y rapportant sont inconstitutionnels. Ces articles visent l'absence de rétroactivité des ajustements salariaux découlant de l'évaluation du maintien de l'équité salariale et le contenu de l'affichage de résultats de l'évaluation du maintien de l'équité salariale.

Rappelons que les syndicats ont intenté une action devant la Cour supérieure du Québec en vue d'obtenir un jugement déclaratoire à l'effet que la Loi modifiant la Loi sur l'équité salariale de 2009 violait l'article 15 de la Charte québécoise des droits et libertés de la personne.

Plus particulièrement, les modifications à la loi de 2009 prévoient que les ajustements salariaux, majorés de l'intérêt, s'appliquent à compter de la date de l'affichage des résultats (art. 76.5). La Commission de l'équité salariale ne peut déterminer que des ajustements salariaux antérieurs à la date de l'affichage de l'évaluation (art. 103.1 al 2). Si, toutefois, un employeur agit de mauvaise foi ou de façon arbitraire ou discriminatoire, les ajustements salariaux et l'intérêt s'appliquent à compter de la date de cette conduite (art. 76.9) et la Commission peut tirer une conclusion en ce sens (art. 101 al 3). La Cour supérieure, dans son jugement déclaratoire, a convenu avec les syndicats que l'article 76.5 portait atteinte à l'article 15 de la Charte parce que le refus des paiements rétroactifs dans le cas des iniquités salariales apparues au cours de la période comprise entre ces évaluations entrainait des pertes financières importantes pour les femmes et perpétuait indûment l'iniquité salariale. Il a aussi conclu que l'article 76.3 violait l'article 15 parce que les employeurs n'étaient pas tenus d'indiquer la date des changements dans les évaluations affichées et que les salariés ne pouvaient donc pas savoir quand les ajustements salariaux devaient commencer. La déclaration d'invalidité a été suspendue pour un an ▶

(Q 2014 QCCS 149). La Cour d'appel a confirmé les conclusions de la Cour supérieure au sujet de l'invalidité des articles 76.3 et 76.5 de la loi de 2009, selon lesquels ces articles perpétuent un désavantage pour les femmes en préservant le statu quo concernant une iniquité salariale et en accordant aux employeurs un délai pouvant aller jusqu'à cinq (5) ans. (2016 QCCA 1659).

La Cour suprême convient avec la Cour d'appel que les articles 76.3, 76.5 et 103.1 al 2 de la Loi modifiant la Loi sur l'équité salariale de 2009 sont inconstitutionnels et ont un effet discriminatoire. L'article 15 de la Charte protège les femmes contre la discrimination.

Ainsi, la Cour suprême a rejeté le pourvoi du Procureur général du Québec. Elle a toutefois rejeté l'appel incident des syndicats qui demandaient de déclarer inconstitutionnelles les dispositions de la Loi modifiant la Loi sur l'équité salariale de 2009, qui ont abrogé les articles 40 à 43 de la Loi sur l'équité salariale, concernant l'obligation continue de maintenir l'équité salariale, confirmant ainsi la décision de la Cour d'appel. Selon la Cour suprême, il était loisible au Québec d'opter pour un régime d'évaluation périodique du maintien de l'équité salariale. Il y a violation de l'article 15 de la Charte en raison de la suspension des droits à l'égalité des femmes pendant la période de cinq (5) ans comprise entre les évaluations et non en raison du caractère périodique de l'évaluation de ce maintien. Les syndicats soutiennent également, dans leur appel incident, que le régime en cause porte atteinte à l'article 15 du fait de la non-participation des salariés au processus du maintien de l'équité salariale. Selon la juge Abella, les syndicats ne se sont pas acquittés de leur fardeau de prouver que cette non-participation avait un effet discriminatoire dans les circonstances de l'espèce. Le juge de première instance n'a pas commis une erreur susceptible de contrôle dans son appréciation en concluant que ce qui compte ce sont les renseignements disponibles en ce qui a trait au maintien de l'équité salariale et non pas la participation des salariés. Le pourvoi incident des syndicats est rejeté par la Cour suprême.

Le Gouvernement du Québec dispose d'une période d'un an pour apporter les corrections nécessaires à la Loi et se conformer à cette décision de la Cour suprême du Canada. D'ici les modifications, la loi actuelle continuera de s'appliquer intégralement de sorte que les obligations des employeurs et les droits des salariés demeureront inchangés.

2) Centrale des syndicats du Québec (CSQ et autres) c. Procureure générale du Québec et Confédération des syndicats nationaux (CSN) et Procureure générale du Québec et Procureur général de l'Ontario et autres

Dans ce dossier, la CSQ et la CSN, représentaient majoritairement les éducatrices en garderie et interprètes en langage gestuel, qui occupent des emplois sans élément de comparaison masculine. Ces femmes ont dû attendre six (6) ans de plus que leurs collègues oeuvrant dans des milieux de travail mixtes pour obtenir l'équité salariale. Les deux centrales syndicales dénonçaient cette situation comme étant discriminatoire.

GCGF
Gestionnaire du programme d'assurance collective pour la Fédération des Transporteurs par Autobus

ASSURANCE COLLECTIVE
Profitez d'un programme unique dans l'industrie avec un régime répondant à vos préférences et à votre budget.
Communiquez avec votre spécialiste :
Yves Couture B.A.A.
Groupe Conseil Giguère et Fréchette
1-888-686-3264 poste 32
ycouture@gcgf.qc.ca

Dans une décision partagée de la Cour suprême, la juge Abella conclut qu'il y a bel et bien eu violation des droits des femmes garantis par la Charte. Toutefois, cette violation était justifiée parce que ce délai visait simplement à trouver la bonne solution, dans un contexte peu courant. « Il s'agissait d'une question complexe qui commandait d'importantes recherches et analyses. Bien qu'il s'agisse d'un cas limite, j'estime que le dossier étaye la conclusion selon laquelle le Québec n'a pas agi de façon déraisonnable dans les dispositions qu'il a prises pour que le délai ne dépasse pas des limites raisonnables », signale-t-elle.

Le litige portait sur le délai accordé aux entreprises qui ne comptent pas de catégories d'emplois à prédominance masculine pour réaliser leur exercice initial d'équité salariale (art. 38). Ces dernières pouvaient appliquer les correctifs résultant de l'exercice initial d'équité salariale en date du 5 mai 2007 plutôt que rétroactivement au 21 novembre 2001. Selon la Cour suprême, ce délai ne va pas à l'encontre de la Charte canadienne des droits et libertés. En conséquence de cette décision, la Loi sur l'équité salariale et le Règlement sur l'équité salariale pour les entreprises où il n'existe pas de catégories d'emplois à prédominance masculine continueront de s'appliquer tels quels. Les obligations des employeurs et les droits des salariés demeurent inchangés.

Le juge de première instance a conclu que le délai du 5 mai 2007 ne violait pas l'article 15 de la Charte, car l'accès différé à l'équité salariale reposait non pas sur le sexe, mais plutôt sur l'absence de comparateur masculin. La Cour d'appel du Québec a rejeté l'appel des syndicats. La Cour suprême du Canada rejette ainsi le pourvoi de la CSQ et de la CSN, qui espéraient obtenir une compensation monétaire rétroactive au 21 novembre 2001 pour les résultats obtenus résultant de l'obtention de l'équité salariale. ■

Références

1) *Procureure générale du Québec c. Alliance du personnel professionnel et technique de la santé et des services sociaux (APTS) et autres et Procureur général de l'Ontario et autres (intervenants), Cour suprême du Canada, 10 mai 2018, AZ-51492748*

2) *Centrale des syndicats du Québec (CSQ) et autres c. Procureure générale du Québec et Confédération des syndicats nationaux (CSN) c. Procureure générale du Québec et Procureur général de l'Ontario et autres (intervenants), Cour suprême du Canada, 10 mai 2018, AZ-51492749*

ET SI UN CABINET VOUS AIDAIT À ALLER ENCORE PLUS LOIN ?

NOTRE ÉQUIPE EN DROIT DES TRANSPORTS

Stéphane Lamarre, Benoît Groleau, Gabriel C. Robitaille
et Jean-Sébastien Tremblay-Mimeault

CAIN LAMARRE

PRÈS POUR ALLER LOIN
CAINLAMARRE.CA

FÉDÉRATION DES TRANSPORTEURS PAR AUTOBUS

Pense à ta sécurité

Maintenant disponible

Pour commander
www.federationautobus.com
courrier@federationautobus.com
ou 418 476-8181 • 1 844 476-8181

FÉDÉRATION DES TRANSPORTEURS PAR AUTOBUS
ZÉRO écolier à bord

Inspecter
pour prévenir (Première partie)

Guy Godin, conseiller en prévention - Via Prévention

Composante essentielle de votre programme de prévention en matière de santé et de sécurité du travail, l'inspection des lieux de travail consiste à examiner avec soins et de façon régulière les postes de travail et autres endroits spécifiques de votre entreprise. Son but est fort simple : détecter et corriger les situations dangereuses avant qu'elles ne causent un accident ou une perte.

Autrement dit, vos activités d'inspections des lieux de travail doivent vous permettre :

- D'identifier et de corriger les risques réels et potentiels.
- De relever et d'intervenir sur les situations à risques qui requièrent une action immédiate.
- De vérifier l'efficacité des mesures de correction mises en place.
- De recommander des mesures correctives et préventives sur les situations qui l'exigent.

Mais, pour vous permettre de faire de bonnes inspections, c'est-à-dire de détecter et de corriger les situations dangereuses, vous devez être organisé. En effet, pour les non-initiés, une tournée d'inspection est simplement une ballade dans l'organisation pour voir si tout est en ordre. Sans organisation, une telle approche n'est guère mieux qu'une visite touristique.

Il faut préciser ici qu'il existe plusieurs types d'inspection, chacune ayant un but précis avec ses propres modalités de fonctionnement. Nous pouvons les regrouper ainsi. Les inspections générales (de routine) consistent à effectuer une inspection complète de tout ce qui concerne une catégorie de dangers, ou de tous les appareils ou de tous les équipements. Par exemple, la vérification périodique des équipements de lutte contre les incendies, ou des sorties de secours, ou des fosses d'entretien, ou des toilettes, vestiaires et salles de repas, ou de l'entreposage des produits chimiques (SIMDUT). Effectuées sur une base régulière, les inspections générales portent sur les conditions de travail, à savoir les risques, les situations, les procédés et les méthodes de travail.

Les inspections spécifiques sont effectuées pour satisfaire une grande variété de responsabilités en matière de santé et de sécurité du travail. Elles portent sur un type de danger à un endroit déterminé, par exemple l'exposition à un solvant (thinner, varsol), le fonctionnement d'un système de ventilation à la source des fumées de soudage ou encore l'éclairage de la cour. ▶

© Freepik

Les inspections des équipements réfèrent à des examens ou à des tests à faire avant de débuter le travail. La ronde de sécurité effectuée par le conducteur de véhicule lourd ou, dans certains cas, par la personne désignée est un exemple de ce type d'inspection. Généralement, ces inspections servent à élaborer le programme d'entretien préventif.

S'insérant dans le cadre de votre programme de prévention des accidents de travail et des maladies professionnelles, l'inspection des lieux de travail est reliée à ses principaux objectifs, soit :

- Identifier les risques à la santé et à la sécurité présents dans votre organisation.
- Fixer les normes et les procédures hygiéniques et sécuritaires se rapportant à ces risques.
- Établir des mesures de contrôle et de suivi.
- Surveiller l'efficacité de ces mesures.

Donc, comme vous le constatez, les inspections vous permettent d'atteindre les objectifs de votre programme de prévention.

Effectuées régulièrement et avec rigueur, les inspections appuient et améliorent les autres activités de votre programme de prévention et ne doivent pas être considérées comme des activités isolées ou uniques.

Je termine cette première partie en soulignant que, pour être efficaces, les activités d'inspection des lieux de travail doivent être assorties d'une politique et de procédures appuyées par la haute direction de votre organisation.

Ce sera le sujet de mon prochain article. ■

GROUPE LEGALIS
REGROUPEMENT AUTONOME D'AVOCATS

VOUS ÊTES IMPLIQUÉS DANS LE DOMAINE ET VOUS AVEZ À CŒUR VOTRE DOSSIER DE TRANSPORTEUR?

Nous pouvons vous aider!

Gestion de votre dossier, de vos politiques et du respect de vos obligations (Loi 430) / Gestion des contraventions (arrêt, lumière, vitesse, poids, etc.)

BUR : 514-LEGALIS | URGENCE : 514.713.1072

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

Chez Intact Assurance, nous sommes fiers de faire un bout de chemin avec la Fédération des transporteurs par autobus qui fait, entre autres, la promotion de la sécurité des gens. Car, selon nous, l'assurance s'intéresse d'abord aux personnes, tous spécialement à celles qui incarnent notre avenir.

intact.ca

AUTO • HABITATION • ENTREPRISES

intact ASSURANCE

Repartez du bon pied.

© 2016, Intact Compagnie d'assurance. Tous droits réservés.

03-C-220-0 (05-16)

PROPANE

UNE SOLUTION IMMÉDIATE

PROFITEZ DÈS MAINTENANT DE LA BONNE TECHNOLOGIE

GIRARDIN BLUE BIRD / ROUSH® CLEANTECH

girardinbluebird.com