



REVUE DE PRESSE

DU 2 mars 2018

Sommaire

| | |
|---|----|
| Le retour du tramway dans les rues de Québec: inconcevable | 2 |
| Politique de mobilité durable - La FQM recommande au gouvernement de doubler le financement du transport collectif régional | 4 |
| Davantage de cyclistes à Outremont..... | 6 |
| Brossard reconduit le programme Accès Hors pointe..... | 8 |
| La CMQ fera flèche de tout bois | 8 |
| En régions, dans le monde et sujets connexes | 9 |
| Honteux racolage aux travailleurs de Bombardier à La Pocatière | 9 |
| Québec annonce la formation d'un comité consultatif | 11 |
| Devenir membre du comité des prix de leadership | 12 |

SUIVEZ-NOUS SUR LES RÉSEAUX SOCIAUX!





Le retour du tramway dans les rues de Québec: inconcevable



POINT DE VUE

Le Soleil

<https://www.lesoleil.com/opinions/point-de-vue/le-retour-du-tramway-dans-les-rues-de-quebec-inconcevable-84dc45085cbae518ed77745b23247c36>

Les rues de la ville de Québec étaient sillonnées par un réseau de tramway sur rails il y a plus de 100 ans et jusqu'au cours des années 40, alors qu'il fut remplacé par un réseau d'autobus. Ce fut aussi le cas pour Montréal, qui l'a remplacé vers le milieu des années 50 par des autobus et 10 ans plus tard par l'addition d'un métro se rendant même jusqu'à Longueuil.

Je me souviens, comme si c'était hier, de l'effet étonnant et soudain de l'extraordinaire fluidité de la circulation sur les rues qui étaient desservies par des tramways lors de leurs disparitions et de l'émerveillement des Montréalais au moment de l'inauguration du métro de Montréal en 1967. Montréal s'est développée à une vitesse fulgurante depuis et personne n'a remis en cause ce choix de la Ville de Montréal de se doter d'un métro. Depuis lors, plusieurs lignes se sont ajoutées et madame Plante s'est même fait élire dernièrement avec la promesse d'une autre expansion. La ligne rose.

En même temps, on nous propose à Québec de revenir 100 ans en arrière avec un tramway comme base d'un réseau de transport en commun structurant! A-t-on au moins cherché à connaître les raisons pour lesquelles les réseaux de tramway de Québec et de Montréal avaient été éradiqués de nos rues à grands frais? Il y avait d'excellentes raisons pour le faire, mais on ne semble pas intéressé à les connaître.



Investir plus d'un milliard de dollars dans un réseau de tramway d'une trentaine de kilomètres qui compliquera davantage la mobilité urbaine, au moment où notre réseau de transport en commun est très déficient, voire inexistant dans plusieurs secteurs de la périphérie de la ville incluant la desserte de l'aéroport, qu'on n'améliore pas sous le prétexte que ce n'est pas rentable, est surprenant. Que se passera-t-il si notre Ville décidait d'installer une première ligne de tramway?

Elle devra enlever deux voies de circulation sur le boulevard Laurier jusque sur Grande Allée, ou sur René-Lévesque, ou sur le chemin Ste-Foy et la rue St-Jean, ou encore sur le boulevard Charest dans la direction est-ouest et sur les rues Dorchester ou de la Couronne dans la direction nord-sud avec toutes les conséquences que cela aura sur la fluidité de la circulation, sans oublier la fermeture nécessaire du tracé choisi, pendant quelques années, pour installer les infrastructures. A-t-on pensé un instant aux entreprises, aux commerçants et à notre industrie touristique qui seront tragiquement affectés par la diminution de leur clientèle pendant de longues périodes?

Advenant que la Ville décide de construire un tramway à grande vitesse avec seulement un point de départ, d'arrivée et quelques arrêts en cours de chemin, il faudra alors maintenir un réseau d'autobus en parallèle sur les mêmes voies. Où passeront donc alors les automobiles et les véhicules de service? Par contre si le tramway remplace l'autobus, là où il passe, il devra s'arrêter à presque tous les coins de rue pour prendre la clientèle.

Alors, qu'il soit situé au centre de la rue ou sur les côtés, les gens devront inévitablement traverser la rue pour le prendre, soit à l'aller soit au retour, avec les nombreux accidents engendrés par l'impatience des usagers et des automobilistes comme c'était le cas avant qu'ils soient mis hors d'usage à Montréal. Les tramways seront dans ce cas continuellement immobilisés pour desservir la clientèle et devront circuler à de faibles vitesses ainsi que tous les autres véhicules qui devront les suivre à la même vitesse. Fini les lumières synchronisées.

Qu'advient-il aussi à chaque fois qu'il y aura un accident sur une voie de tramway, pouvant aussi impliquer un tramway? Pendant combien d'heures à chaque fois notre réseau de transport en commun sera-t-il perturbé? Devrions-nous interdire les virages à gauche partout où circulera le tramway pour réduire les risques d'accident? Il le faudrait bien, mais c'est impensable. Enfin, quels plaisirs auraient les citoyens à attendre un tramway l'hiver à des températures pouvant aller jusqu'à -35 avec le vent ou à enjamber des bancs de neiges, à moins que la Ville multiplie les abribus à 750 000\$ sur tout le parcours? A-t-on pensé à notre population vieillissante et à mobilité réduite de plus en plus importante?

Le métro, seule option

Puisqu'on semble généralement convenir que la ville de Québec a besoin d'un réseau de transport en commun structurant, il faut donc penser à autre chose. On n'a pas le choix. La seule alternative c'est un métro.

L'installation d'un métro éliminerait presque tous les désavantages d'un tramway à un coût égal ou même inférieur à moyen et à long terme tout en étant beaucoup plus convivial et facile à installer. Sa construction dans le roc ne serait pas problématique et la circulation serait beaucoup moins perturbée. En surface, il n'y aurait que les accès à construire et beaucoup moins d'expropriation à faire.



Un métro est beaucoup plus rapide et confortable tout en permettant un meilleur tracé pour desservir une plus grande clientèle. À Montréal, il roule sur pneumatique alors qu'un tramway roule sur une voie ferrée avec des roues en métal. Les clients l'attendraient à l'abri des intempéries et du froid. Le cachet de notre ville ne serait pas modifié substantiellement alors que la fluidité de la circulation serait améliorée.

Puisque la construction d'un métro est toujours entièrement assumée par les gouvernements provincial et fédéral et que son entretien est normalement à la charge de l'agglomération, la Ville ferait des économies considérables si elle avait à gérer un réseau de métro plutôt qu'un réseau de tramway, puisque les infrastructures extérieures et les tramways se dégraderont rapidement au contact des intempéries, du froid, de la neige, du sel et du soleil, contrairement à celles d'un métro à l'abri.

À titre d'exemple, les rames du métro de Montréal sont en cours de remplacement après plus de 45 ans d'usage. Pendant cette même période, combien de fois aurait-il été nécessaire de réparer les infrastructures et de remplacer les rames de tramways? Deux, trois fois?

La ville de Québec se développe rapidement et sera un jour une grande ville populeuse qui nécessitera un métro de toute façon. Entreprendre maintenant ce projet, 50 ans après Montréal, apparaît donc raisonnable, puisqu'on doit la densifier correctement et que bien d'autres villes de taille comparable ont déjà un métro ou en projettent un. Faut-il rappeler que la population de la Communauté Métropolitaine de Québec se situe maintenant autour d'un million de personnes?

Cessons d'être timide et de voir petit. Nos élus devraient se souvenir de la débandade spectaculaire du parti Démocratie Québec, l'automne dernier, dont la principale promesse électorale était justement de construire un tramway.

Jean Guilbault

Ex-conseiller municipal, district Laurentien

Politique de mobilité durable - La FQM recommande au gouvernement de doubler le financement du transport collectif régional



FÉDÉRATION
QUÉBÉCOISE DES
MUNICIPALITÉS

<https://www.newswire.ca/fr/news-releases/politique-de-mobilite-durable---la-fqm-recommande-au-gouvernement-de-doubler-le-financement-du-transport-collectif-regional-675569263.html>

SOURCE

Fédération québécoise des municipalités



SHANNON, QC, le 1er mars 2018 /CNW Telbec/ - En visite à la MRC de La Jacques-Cartier, le président de la Fédération québécoise des municipalités (FQM), M. Jacques Demers recommande au gouvernement de doubler d'ici 2020 le financement du transport collectif régional.

« Le transport collectif régional, c'est plus d'un million de déplacements au Québec. Et les besoins ne cessent d'augmenter année après année. À la FQM, nous sommes convaincus que si le gouvernement veut véritablement soutenir le transport collectif régional, il doit investir 5 millions de \$ par année d'ici 2020 », a déclaré M. Demers.

En effet, dans son dernier budget, le ministre des Finances, Carlos Leitão avait annoncé un soutien de 10 millions \$ sur 5 ans. Or, pour la FQM, c'est nettement insuffisant. Les mesures du Programme d'aide au développement du transport collectif (PADTC) doivent donc être bonifiées pour atteindre 20 millions \$ d'ici 2020. Le financement des corporations de transport collectif doit aussi être établi sur une base triennale, afin que les MRC puissent planifier leur développement à plus long terme. Enfin, il faut rendre admissibles au PADTC les projets d'infrastructures, comme les stationnements incitatifs, les projets d'immobilisations, comme l'installation de billetteries numériques, ainsi qu'un soutien aux initiatives ponctuelles.

« Ce sont trois des recommandations que la FQM met prioritairement de l'avant pour améliorer le transport collectif régional, une composante essentielle de nos milieux de vie. Le gouvernement du Québec doit profiter du prochain budget pour répondre favorablement à nos demandes », a poursuivi le président de la FQM.

La réalité périurbaine en transport collectif régional

Le président de la FQM était accompagné des préfets des MRC de La Jacques-Cartier, M. Michel Beaulieu, de Portneuf, M. Bernard Gaudreau, ainsi que de M^{me} Maude Nadeau, coordonnatrice au transport de Développement Côte-de-Beaupré. Ces derniers ont parlé de la réalité des MRC périurbaines.

« Si l'on veut que les gens utilisent le transport collectif régional, il faut que ce service soit simple, efficace et abordable. Autrement, les gens vont se tourner vers l'automobile, ce qui va nécessairement augmenter l'engorgement du réseau routier », a constaté M. Beaulieu.

« Pour Portneuf, le développement d'un transport collectif qui répond aux besoins de la population passe inévitablement par du financement à plus long terme, modulé en fonction de nos caractéristiques territoriales, de manière à ce que la MRC puisse plancher sur un plan de développement efficient et basé sur des sources de financement connues », a ajouté M. Gaudreau.

« Dans notre schéma d'aménagement, tout nouveau projet résidentiel doit être accompagné de mesures en transport collectif. Or, nous sommes obligés de retenir certains projets immobiliers faute de financement », a complété M^{me}Nadeau. Demain, la FQM présentera ses onze recommandations au ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports (MTMDET) dans le cadre de l'élaboration de la nouvelle Politique de mobilité durable du Québec.

« Les MRC sont prêtes à prendre le virage du transport collectif. On est prêt, on attend plus que le gouvernement du Québec emboîte le pas avec nous », a conclu Jacques Demers.

Vous pouvez consulter les recommandations de la FQM [ici](#).

À propos de la FQM

Depuis sa fondation en 1944, la Fédération québécoise des municipalités s'est établie comme l'interlocutrice incontournable des municipalités et des régions du Québec.



Visant constamment à défendre l'autonomie municipale, elle privilégie les relations à l'échelle humaine et tire son inspiration de l'esprit de concertation et d'innovation de ses quelque 1000 municipalités et MRC membres.

SOURCE Fédération québécoise des municipalités

Renseignements : Mathieu Le Blanc, Conseiller en relation avec les médias, Cellulaire : 418 564-5892, mleblanc@fqm.ca

Davantage de cyclistes à Outremont



TC Media - Isabelle Bergeron Le nombre d'Outremontais prenant le vélo pour aller au travail est passé de 450 à 750 entre 2011 et 2016.

<http://journalmetro.com/local/outremont-mont-royal/actualites/1429227/davantage-de-cyclistes-a-outremont/>

L'utilisation du vélo pour se rendre au travail gagne en popularité à Outremont. Le nombre de personnes qui pédalent de la maison jusqu'à leur lieu d'emploi a bondi de 66% en l'espace de cinq ans.

L'arrondissement est l'endroit dans la grande région de Montréal qui a connu la plus forte progression de sa proportion de travailleurs-cyclistes entre 2011 et 2016.

En comparaison avec les autres types de modes de transports, la part du vélo comme moyen de déplacement vers le boulot a grimpé de 3,1% à Outremont, selon les données du dernier recensement de Statistique Canada, compilées par la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM).

Cette tendance à la hausse s'observe dans d'autres arrondissements centraux de la métropole tels que le Plateau-Mont-Royal et Rosemont–La Petite-Patrie.



«Ce sont des quartiers bien desservis sur le plan des pistes cyclables et également en stations BIXI», explique le conseiller en recherche en politiques et interventions de développement à la CMM, Philippe Rivet.

Les chiffres de la CMM révèlent que 88% des navetteurs empruntant le vélo parcourent moins de 7 km pour aller au travail, ce qui pourrait expliquer la popularité de ce mode de transport dans ces quartiers qui sont à proximité du centre-ville.

Transport en commun

L'augmentation du nombre de cyclistes semble s'être faite au détriment du métro et de l'autobus, dont la proportion d'usagers a baissé de deux points.

«Probablement que pour certains travailleurs d'Outremont, le vélo s'avère peut-être une alternative plus rapide et efficace que le transport en commun», soutient M. Rivet.

Dans l'arrondissement, l'utilisation du métro ou de l'autobus occupe toujours le deuxième rang. L'auto demeure toutefois le principal mode de transport avec une part de 43%.

Avec 750 usagers, la bicyclette arrive en quatrième place derrière la marche.

Travail à faire

Vélo Québec trouve encourageant de voir davantage de travailleurs empruntant la bicyclette. Toutefois, l'organisme estime que d'autres investissements sont nécessaires pour améliorer la convivialité du réseau cyclable et ainsi attirer d'autres adeptes.

«On a besoin de mettre en place des axes structurants qui vont mener vers le centre-ville qui est un pôle d'intérêt important pour les travailleurs. Il y a beaucoup de travail à faire», mentionne la présidente-directrice générale de Vélo-Québec, Suzanne Lareau.

Elle donne en exemple la piste du chemin de la Côte-Sainte-Catherine qui prend fin avant les intersections du boulevard Mont-Royal et de l'avenue du Parc.

«C'est extrêmement non-convivial quand on se déplace à pied ou à vélo. Une fois que la Ville va avoir revu ça, pour les gens d'Outremont ça va être un beau lien vers la piste de l'avenue du Parc qui mène jusqu'au centre-ville», dit-elle.

Dans son plan de directeur du Réseau vélo métropolitain, la CMM souhaite que la part modale du vélo dans la grande région de Montréal atteigne 3,8% en 2031. Il se situe en ce moment à 2,1%.

Part des déplacements domicile-travail (écart avec 2011)

- Automobile: 42,9% (-0,4%)
- Transport en commun: 27,2% (-2%)
- Marche: 16,8% (-1,6%)
- Vélo: 7,8% (+3,1%)
- Covoiturage: 3,5% (+0,9%)

Source: Communauté métropolitaine de Montréal



Brossard reconduit le programme Accès Hors pointe

Vanessa Picotte



Les participants éligibles doivent être âgés de 65 ans et plus et résider sur le territoire.

Crédit photo : Archives - Brossard Éclair

<http://www.brossardeclair.ca/accessibilite-transport-commun-brossard-reconduit-programme-acces-pointe/>

La Ville de Brossard a reconduit sa participation au programme Accès Hors pointe du Réseau de transport de Longueuil (RTL), donnant un accès gratuit aux résidents de 65 ans et plus au transport régulier par autobus et au transport adapté en périodes hors-pointes, soit du lundi au vendredi de 9h à 15h29 et de 18h30 à 3h59 ainsi que les samedis, les dimanches et les jours fériés. Les participants éligibles doivent être âgés de 65 ans et plus et résider sur le territoire. Les titres sont offerts aux résidents à l'hôtel de Ville de Brossard.

Dans son nouveau contrat, le RTL a accepté de mettre fin aux frais annuels de 5\$ puisque les villes sont facturées uniquement sur les titres mensuels utilisés plutôt que sur ceux émis. Une dépense de 815 000\$ est prévue pour la période du 1er janvier au 31 décembre 2018.

VÉRIFICATION DES VILLES

La CMQ fera flèche de tout bois





Paru le vendredi 02 mars 2018 | Catégorie: [Affaires municipales LAG](#)
<https://actuagouv.ca/article/la-cmq-fera-fl-egrave-che-de-tout-bois-28110>

On sait que lorsque le projet de loi 155, l'omnibus du ministre Martin Coiteux, sera adopté ce sera la Commission municipale qui procédera à la vérification des municipalités de moins de 100 000 habitants et des organismes assujettis aux règles de gestion contractuelle des municipalités et des personnes qui leur sont liés. Cependant, plusieurs se demandent comment l'organisme procédera.

Selon les explications du directeur général des politiques au ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire, Jocelyn Savoie, la Commission municipale va d'abord «déterminer son programme de vérification. Les sources pour déterminer son programme de vérification sont multiples. Il va y avoir des divulgations. Elle va faire une veille prospective: actualité, les situations qui semblent émerger à travers le Québec», indique le fonctionnaire du MAMOT.

«Elle-même va identifier des domaines dans lesquels il peut être intéressant de faire certaines vérifications. Parce qu'il y a des plus-values potentielles qui sont identifiées ou soupçonnées. À partir de cet ensemble d'informations, on va pouvoir construire un programme de vérification. Donc, si des municipalités ont des besoins, elles pourront effectivement interpeler la Commission municipale. Ça va être une source équivalente de divulgation», poursuit-il.

Par ailleurs, un article de cette Loi modifiant diverses dispositions législatives concernant le domaine municipal et la Société d'habitation du Québec permet à 50 contribuables de demander une vérification spéciale des comptes de leur municipalité. Cette disposition a été donc modifiée pendant l'étude détaillée du P.L. 155 pour que la demande de ces citoyens ne concerne pas une vérification déjà prévue au mandat de la Commission municipale.

En régions, dans le monde et sujets connexes

Honteux racolage aux travailleurs de Bombardier à La Pocatière

<http://www.ledevoir.com/opinion/editoriaux/521660/travailleurs-de-bombardier-a-la-pocatiere-honteux-racolage>

Il est indécent de tenter de faire des gains électoraux en leurrant des gens dont on profite du malheur. C'est sur cette pente que s'est aventuré le chef de la Coalition avenir



Québec, François Legault, en faisant une promesse qu'il sait irréaliste aux travailleurs de Bombardier à La Pocatière menacés de perdre leur gagne-pain.

De passage à La Pocatière la semaine dernière, François Legault s'est engagé, si la CAQ remporte les prochaines élections, à rouvrir le contrat octroyé à la multinationale française Alstom pour la fabrication des voitures du REM afin que leur assemblage soit confié à l'usine de Bombardier Transport.

Il faut dire que La Pocatière se situe dans la circonscription de Côte-du-Sud représentée par le député libéral Norbert Morin, qui ne se représente pas. La CAQ croit en ses chances de remporter la victoire dans cette circonscription francophone où le vote fédéraliste est historiquement fort et, ainsi, réaliser une première percée dans le Bas-Saint-Laurent.

L'usine de La Pocatière produit les nouvelles voitures Azur du métro de Montréal, un contrat qui tire à sa fin puisque la Société de transport de Montréal (STM) a choisi en 2014 de rénover les vieilles rames M-73 fabriquées dans les années 1970 au lieu d'exercer son option d'achat pour les remplacer par des voitures Azur. Si rien ne change, on prévoit que 300 des 600 employés de l'usine seront mis à pied à l'automne, et les autres suivront.

En insistant pour qu'au moins 25 % de la valeur du contrat de matériel roulant du REM revienne à des entreprises locales, donc à Bombardier, François Legault ne craint pas les contradictions. Comme l'a rappelé le chef du Parti québécois, Jean-François Lisée, dans une lettre qu'il a destinée au chef caquiste, les députés de la CAQ ont voté pour les deux lois qui permettent à la filiale de la Caisse de dépôt et placement du Québec, CDPQ Infra, de construire le REM. Conséquent, le PQ a voté contre les deux projets de loi du gouvernement libéral en raison principalement de l'absence d'exigence relative au contenu québécois.

Certes, on peut déplorer cette absence — 25 % de la valeur du matériel roulant représente des retombées de 160 millions. Mais c'est tout de même 65 % du projet de 6,3 milliards, ou 4 milliards, qui échoira à des entreprises québécoises ou canadiennes, selon la Caisse.



Il faut aussi rappeler que le REM est un projet clé en main proposé par la Caisse, qui a développé au cours des dernières années une expertise dans ce type de projet par le truchement de son intérêt de 33 % dans le Canada Line à Vancouver et de 30 % dans Keolis, un chef de file français dans le transport collectif. Autrement dit, la Caisse ne répond pas à une commande du gouvernement. Elle a posé ses conditions pour réaliser un projet dont les coûts seraient contenus et l'échéancier, respecté. Sans l'initiative de la Caisse, il n'y aurait pas de REM.

CDPQ Infra a insisté pour que le gouvernement ne lui impose pas l'obligation de faire affaire avec Bombardier Transport, qui ne se distingue pas par sa fiabilité. L'an dernier, le constructeur n'a même pas pu s'engager à respecter l'échéancier pour la fourniture de 24 voitures pour le train de banlieue de la région de Montréal, un contrat somme toute modeste qui est allé à une entreprise chinoise pour une fraction du prix.



Évitant la démagogie, le PQ ne réclame pas qu'on déchire le contrat avec Alstom. De son côté, Philippe Couillard évoque la possibilité que la STM revienne sur sa décision et passe une nouvelle commande à Bombardier. Comme à son habitude, le premier ministre réagit tardivement puisque, à défaut de nouveaux contrats, les mises à pied à l'usine de La Pocatière sont inscrites dans le ciel.

S'il faut prendre le chef caquiste au sérieux, il casserait, en prenant le pouvoir, des décisions de la Caisse et de son président, Michael Sabia, compromettant ainsi l'indépendance de l'institution. Il serait prêt à gonfler le coût du projet pour le gouvernement et les usagers, à retarder sa réalisation ou encore à risquer son abandon. Qui plus est, un gouvernement caquiste s'exposerait à des poursuites de la part d'Alstom. Tout cela entacherait la réputation du Québec à l'étranger.

Nous ne pouvons pas le prendre au sérieux. On ne peut pas présumer que ce comptable est à ce point stupide et mal informé. Avec une promesse à laquelle il ne peut raisonnablement croire, François Legault exploite l'inquiétude des travailleurs de Bombardier pour marquer des points électoraux. Ce n'est pas particulièrement glorieux.

ÉCONOMIE COLLABORATIVE

Québec annonce la formation d'un comité consultatif

Paru le vendredi 02 mars 2018 | [Catégorie: Développement économique](#)



Le [Groupe de travail sur l'économie collaborative](#) que le gouvernement a mis sur pied pour déterminer les meilleures pratiques à adopter pour que le Québec devienne un joueur important dans ce secteur de l'économie pourra compter sur l'aide d'un comité consultatif bénévole.

Ses membres, explique le ministère de l'Économie, auront le mandat de faire valoir les divers points de vue et perspectives des acteurs et des citoyens, d'agir comme ambassadeurs des travaux du Groupe de travail au sein de leurs milieux respectifs et de le conseiller tout au long de ses travaux. Rappelons que le Groupe de travail sur l'économie collaborative devra déposer son rapport final en mai 2018. Cette mesure s'inscrit dans la [Stratégie numérique du Québec](#).



Devenir membre du comité des prix de leadership



<http://cutaactu.ca/fr/evenements-et-formation/devenir-membre-du-comite-des-prix-de-leadership>

Comité des prix : Appel d'expression d'intérêt

À la suite des récents départs à la retraite, il y a trois postes vacants au sein du Comité des prix. Nous aimerions vous inviter, vous ou une personne compétente au sein de votre organisation, à envisager de siéger au Comité.

Quel est votre rôle à titre de membre du Comité des prix?

Le rôle du Comité consiste à évaluer les candidatures aux prix et à déterminer celles qui méritent une reconnaissance fondée sur une série de critères objectifs. Chaque membre du Comité examine les candidatures et ensuite, les membres du Comité se réunissent par conférence téléphonique pour discuter des candidatures et prendre les décisions finales. L'engagement de temps pour l'année est d'environ cinq heures, y compris les conférences téléphoniques pour choisir les gagnants.

Le programme de prix

Notre programme de prix est l'une des façons les plus concrètes et stimulantes de reconnaître l'excellence au sein de l'industrie du transport en commun au Canada en offrant aux membres l'occasion de célébrer les réalisations organisationnelles et personnelles.

Les **Prix de leadership des entreprises** augmentent la visibilité positive et le prestige en soulignant les initiatives et les progrès organisationnels importants réalisés par les réseaux de transport en commun et les entreprises membres. Les prix sont décernés dans les domaines de l'environnement, de l'innovation, du marketing et des communications, ainsi que de la sûreté et sécurité.

Les **Prix de leadership des individus** reconnaissent le travail acharné, le dévouement et l'innovation des employés du transport en commun et des défenseurs de l'industrie. Les prix sont présentés dans les catégories de l'excellence, du service distingué, de l'héroïsme et du service exceptionnel (prix W.G. Ross).

À compter de 2018, notre cérémonie de remise combinera les prix de leadership des entreprises et de leadership des individus.

Critères pour présenter une candidature

Les postes vacants sont ouverts à tous les membres de l'ACTU qui croient en l'importance de la reconnaissance des employés et des entreprises.

Si vous ou une personne au sein de votre organisation souhaitez vous joindre au Comité, vous pouvez envoyer un résumé du poste actuel de la personne intéressée, de ses antécédents et de la raison pour laquelle elle souhaite être membre du Comité des prix. Envoyez votre courriel à Marie-Noëlle Tudiesh; tudieshe@cutaactu.ca avec copie conforme à Jason Allen, directeur, Apprentissage et réseautage, à allen@cutaactu.ca.



POSTULEZ

Les nouveaux membres seront choisis en tenant compte de l'équilibre entre la répartition régionale, le réseau de transport en commun ou la représentation et la taille de l'entreprise et l'expérience personnelle au sein de l'industrie du transport en commun.