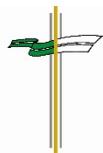


# Rapport annuel 2020-2021



CONSEIL SCOLAIRE  
CATHOLIQUE  
FRANCO-NORD



Conseil scolaire public  
du Nord-Est de l'Ontario  
cspne.ca



## *Nipissing - Parry Sound*

Chuck Seguin

STSNP

12 janvier 2022

## Table des matières

Message du directeur exécutif	2
Indicateurs de rendement clés	3
Rapport financier	8
Rapport de progrès – Plan d’activités	10
Conclusion	16

## Message du directeur exécutif

Les Services de transport scolaire Nipissing – Parry Sound (ci-après appelés les STSNPS) ont pour mission d’assurer, en toute sécurité, le transport scolaire aller-retour des élèves de sorte à contribuer à leur expérience scolaire positive. Pour ce faire, nous dépendons de nos partenaires du transport, soit les transporteurs, les conducteurs, les moniteurs, les commissaires, les administrations scolaires, le corps enseignant, les parents et les élèves. Nous les remercions de leur patience, de leur compréhension et de leur coopération pendant la pandémie ainsi que de leurs contributions et sacrifices.

Malgré les nombreux défis et changements, les services ont pu être offerts sans trop d’interruptions. Les STSNPS ont adopté des stratégies axées sur les retards plutôt que sur les annulations et ont travaillé de près et efficacement avec les transporteurs pour traiter le manque de conducteurs, le cas échéant.

Même si les choses ont ralenti depuis la pandémie, les STSNPS continuent à travailler vers l’atteinte des buts et des objectifs établis dans le Plan d’activités de **2020-2022** en y portant une attention particulière selon les échéances. Tout en le mettant en œuvre, nous devons également nous pencher sur les nouvelles initiatives du ministère de l’Éducation. Nous lui avons fourni une autre série de données concernant la distance domicile-école en 2021. Nous participons activement à la revue de la formule de financement du Ministère. Ces nouvelles priorités exigent un examen approfondi et le partage des données avec nos conseils membres afin que tous les participants aux discussions, à tous les niveaux, aient accès à la meilleure information. Même si les priorités changent, le travail est toujours en cours.

Quatre membres de notre personnel poursuivent le programme de diplôme de l’Université de Guelph/OASBO, dont deux ont terminé la section portant sur la certification en transport des élèves. Deux autres membres du personnel viennent de commencer le programme. Le développement professionnel demeure la clé d’un avenir prometteur.

Pour terminer, je remercie les membres du conseil d’administration des STSNPS de leur soutien. Deux membres ont pris leur retraite en 2021 et de nouveaux surintendants se joindront à nous. Nous profiterons de leur expérience et de leurs nouvelles perspectives.



R.C.J. (Chuck) Séguin

Directeur exécutif

## Réponse à la COVID-19

En vue du retour en classe des élèves, il a fallu mettre en œuvre des procédures à tous les niveaux de l'organisme, touchant l'administration, la sécurité et les opérations. Après la fermeture initiale des écoles en mars 2020 et la période de travail à domicile, le personnel est revenu travailler au bureau en juillet de cette année-là, en suivant de stricts protocoles, pour préparer la rentrée scolaire. Nous avons pu maintenir les employés dans le bureau tout au long de l'année scolaire 2020-2021, sauf pour quelques brèves périodes de travail à domicile.

La mise en œuvre des processus de confirmation du refus, les écoles virtuelles et la coordination continue de l'approvisionnement en équipement de protection individuelle (ÉPI) pour nos transporteurs figuraient parmi les défis auxquels nous étions confrontés. En consultant les autorités de la santé publique, nous avons revu et changé le Plan de transport pour y inclure le port obligatoire du masque par tous les élèves et la désignation de sièges dans les véhicules de transport scolaire. Nous avons suivi les directives provinciales et locales en prenant des mesures supplémentaires dans certains cas. Grâce au dialogue avec le Bureau de santé du district de North Bay-Parry Sound, nous avons pu établir une procédure de partage rapide des renseignements aux fins de la recherche des contacts des élèves passagers qui sont déclarés positifs à la COVID-19. Les données dont disposent les STSNPS sur les élèves, jumelées aux plans de sièges, se sont avérées utiles à cet égard. Nous avons réagi à la pandémie à mesure qu'elle a évolué. Nous continuons à travailler avec nos partenaires pour améliorer la communication et le partage de renseignements en vue de répondre aux besoins de tous.

## Indicateurs de rendement clés

### Données des STSNPS contre les données provinciales

À l'automne, chaque consortium de transport scolaire de la province remplit le rapport de transport provincial pour l'année précédente. Le ministère de l'Éducation rend disponibles plus tard dans l'année scolaire les données de ce rapport. Aux fins du présent rapport annuel, nous utiliserons les données les plus récentes disponibles, soit celles de l'année scolaire 2019-2020. Comme ces données reflètent l'état des opérations au 31 octobre de cette année-là, elles servent de source fiable sur la situation pré-pandémie, avant l'influence de celle-ci, afin d'établir une comparaison. Par contre, les données présentées dans la section « Rapport financier » du présent document sont celles de la fin de l'exercice financier, soit le 31 août 2021.

En comparant les données de la sorte, nous pouvons évaluer l'efficacité, l'efficience et la rentabilité de notre modèle de prestation des services. En juillet 2020, à la demande du ministère de l'Éducation, les consortiums ont compilé leurs données dans un rapport qui traitait de la distance parcourue par les élèves entre leur domicile et l'école fréquentée. Ces données s'ajouteront à d'autres indicateurs de rendement et permettront une meilleure analyse de nos systèmes.

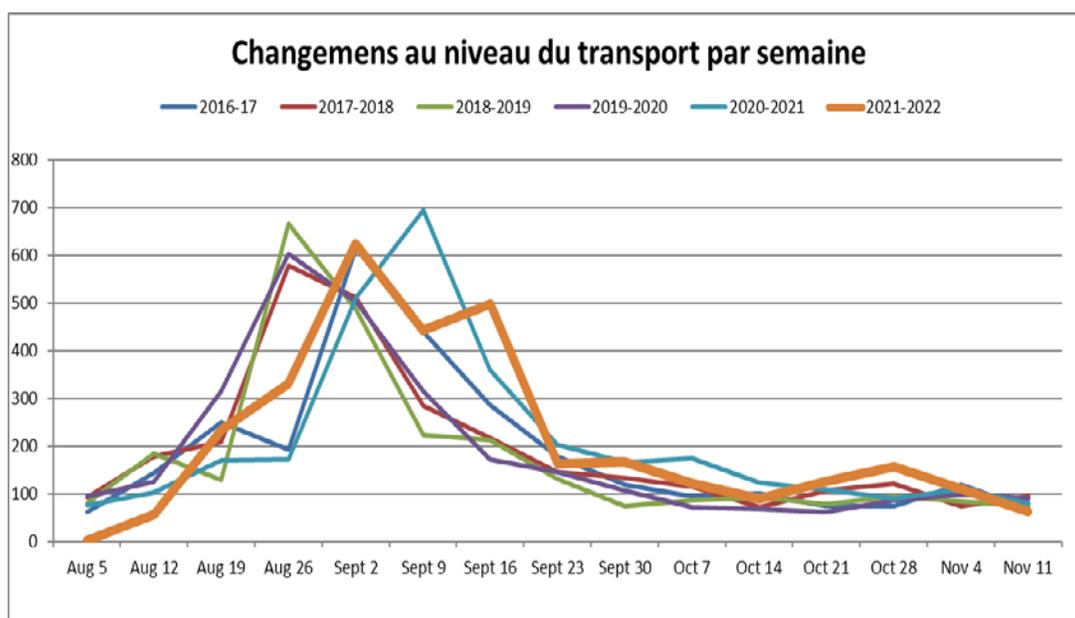
En 2020-2021, les STSNPS ont transporté 11 519 élèves tandis que l'année précédente, ils en ont transporté 10 126. Le nombre de kilomètres parcourus par jour a atteint 43 238, une augmentation par rapport à l'année précédente où 41 964 kilomètres avaient été parcourus. Le nombre de routes a également augmenté pendant la même période, passant de 391 à 397. Le nombre global d'inscriptions parmi les conseils membres a légèrement diminué, de seulement 34

élèves. Le facteur ayant contribué le plus à l'augmentation du nombre de passagers a été les changements liés aux accommodements. L'ouverture ou le regroupement d'écoles par les conseils, soit temporairement pour permettre la construction ou en permanence, a mené à une hausse du nombre d'élèves admissibles aux services de transport.

Le présent rapport fait mention d'autres données tirées de 2019-2020 se rapportant à des enjeux et à des indicateurs de rendement particuliers.

### Charge de travail à la rentrée scolaire

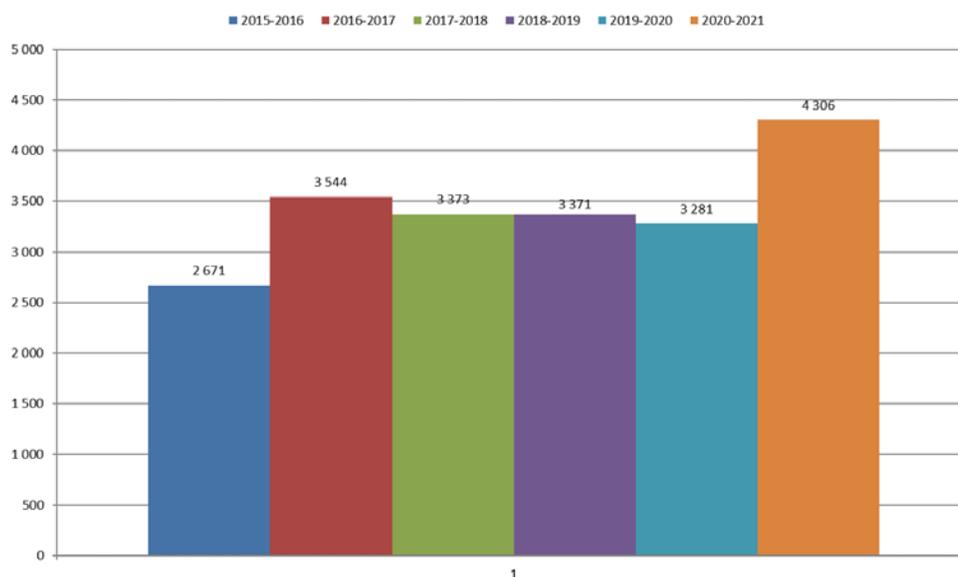
Comme décrit dans le Plan d'activités, nous tenons à aborder la hausse du volume de travail éprouvée tous les ans dans les semaines qui précèdent et suivent la rentrée scolaire. Entre la première semaine d'août et la fin du mois d'octobre, le nombre de tâches est élevé.



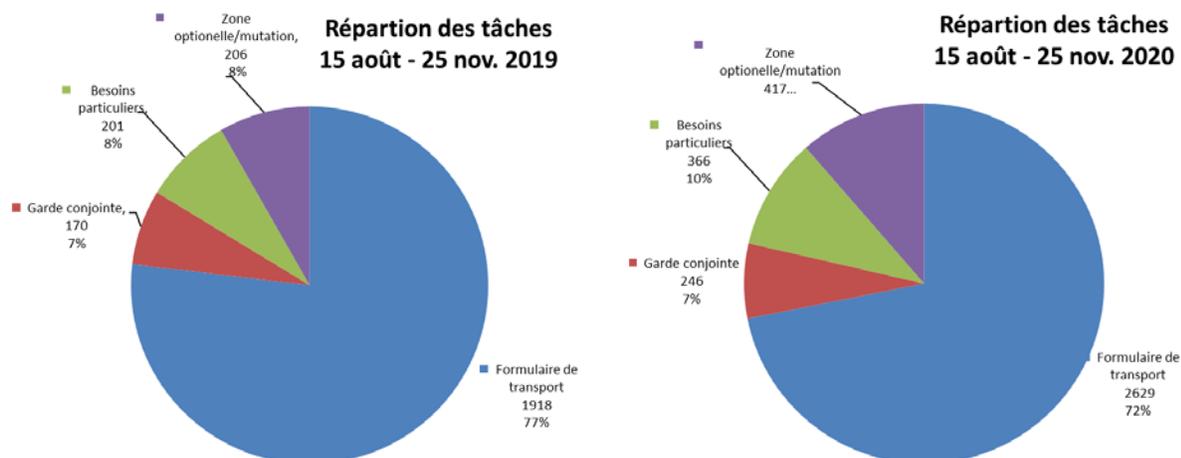
Pendant l'année faisant l'objet du présent rapport, les membres du personnel ont traité 3 227 demandes. Ce chiffre est légèrement plus bas que celui enregistré l'année précédente (3 255) et environ 8,7 % plus haut que la moyenne en 2018-2019 (2 969). La correction de cette tendance à la hausse demeure l'une des cibles que nous visons pour apporter des changements opérationnels importants à notre cycle des activités.

En 2020-2021, nous avons reçu 1 025 demandes de plus pour faire changer les services de transport. Cette augmentation est vraisemblablement liée à l'interruption et à la reprise des services de transport en raison de la fluctuation entre l'apprentissage en personne à l'école et l'apprentissage en virtuel. La charge de travail annuelle a donc augmenté de 31,2 %. Le graphique ci-dessus illustre cette hausse en montrant que 75,6 % des demandes de changements liés au transport pour l'année ont été reçues et traitées pendant 17 semaines.

### Changements au niveau du transport



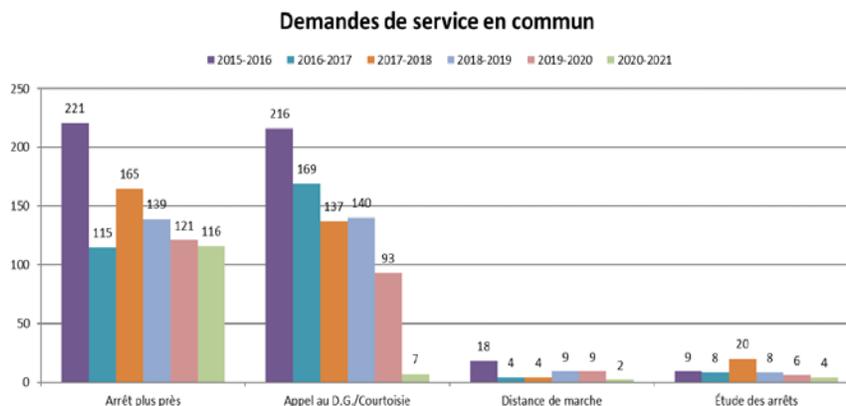
Toutes les demandes attribuées aux planificateurs de routes sont réparties selon diverses catégories de tâches. Il est intéressant de noter le changement de volume par rapport à certaines des sous-catégories de tâches depuis l'année précédente.



Les données sont représentées en pourcentage par sous-catégories. Le nombre de demandes pour besoins particuliers et zones optionnelles a augmenté, représentant une plus grande part en pourcentage parmi toutes les demandes reçues et traitées en 2020-2021.

D'autres catégories de demandes de services plus courantes sont illustrées ci-dessous. Toutes les catégories ont connu un déclin à la rentrée en 2020-2021. Le nombre d'appels au directeur exécutif pour le transport de courtoisie a diminué de façon importante, tout probablement à cause des messages proactifs aux parents et tuteurs leur avisant qu'un examen

rigoureux et des limites seraient appliqués à de telles demandes en fonction de la distanciation physique, selon notre Plan de transport en vue la COVID-19.

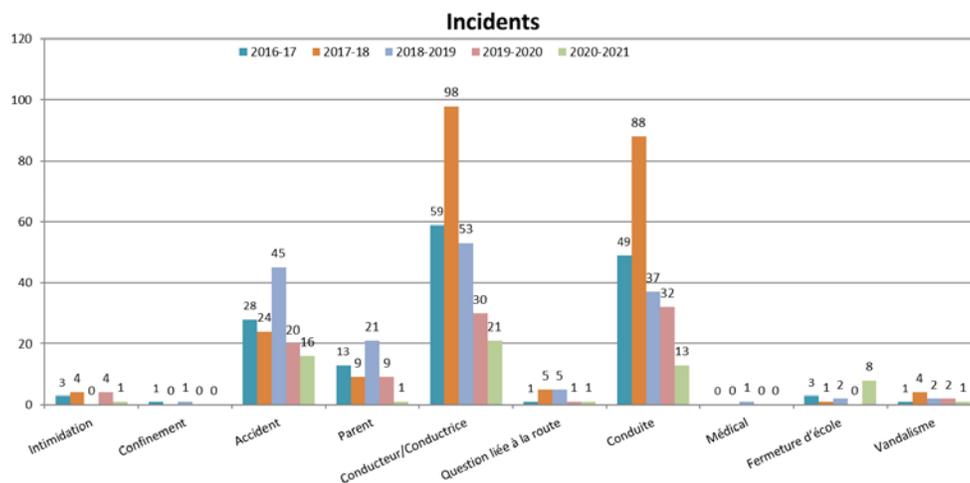


### Vérification des transporteurs

Le rapport des vérificateurs pour 2020-2021 touche deux volets : la conformité avec le contrat de transport et avec son addenda portant sur la pandémie. La vérification consistait en une visite de chaque compagnie d'autobus au besoin et en un examen complet de ses opérations et documents. Cette vérification cadre avec le contrat de transport, c'est-à-dire que cinq (5) aspects des opérations de la compagnie sont revus et analysés selon ses obligations contractuelles envers les STSNPS, notamment : la gestion des opérations, la communication, la formation, le contrôle des documents et la sécurité. Les treize (13) transporteurs des STSNPS ont satisfait aux exigences établies dans le contrat de transport et très peu de déficiences (mineures) ont été décelées. En général, les transporteurs connaissent les dispositions du contrat de transport et y adhèrent. Ils ont tous élaboré des programmes de sécurité et de formation selon les critères exigés. Pour ce qui est de l'addenda, tous les transporteurs ont satisfait les exigences, notamment l'allocation de paiements spéciaux pour la réponse pandémique.

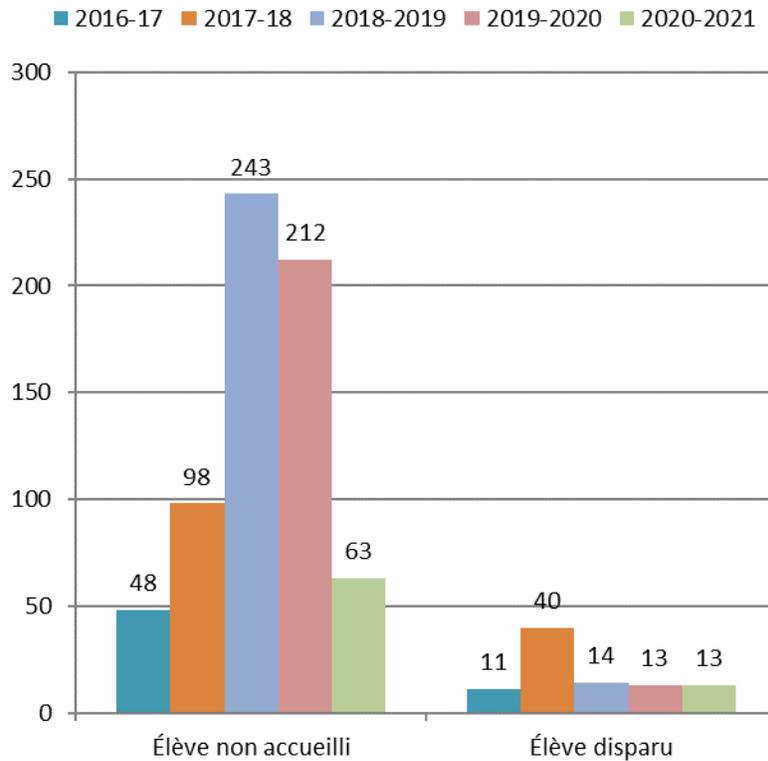
### Sécurité et autres incidents

Aux fins de comparaison, il faut noter que les données de 2019-2020 et de 2020-2021 sont incomplètes en raison de la fermeture des écoles au printemps. Elles sont présentées ici à titre d'information seulement. Les chiffres illustrés ci-après suggèrent une tendance à la baisse; par contre, aucune conclusion ne doit en être tirée.



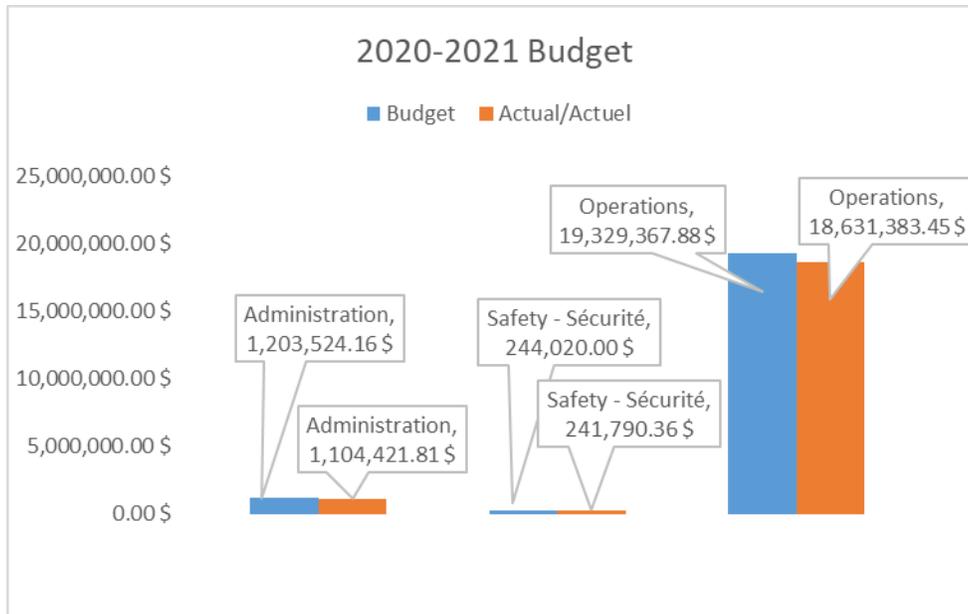
Une attention particulière est toujours donnée aux élèves les plus vulnérables. La modification des contrats et des directives en 2018-2019 concernant l'accueil des élèves vulnérables aux arrêts, ainsi que le programme « Marque ton sac » introduit l'année suivante, ont réussi à renforcer la diligence des conducteurs et du personnel des écoles.

## Incidents : maternelle et jardin d'enfants

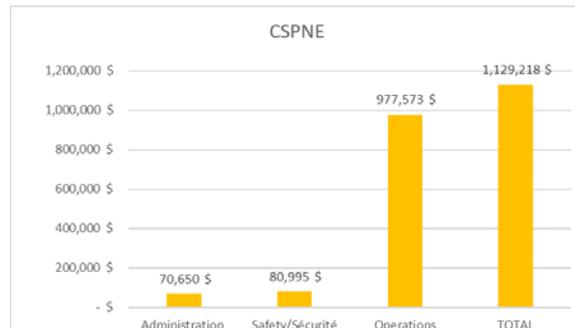
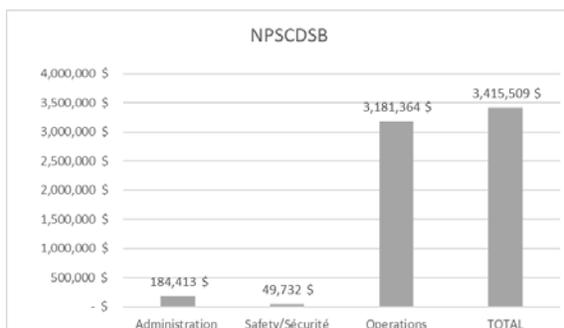
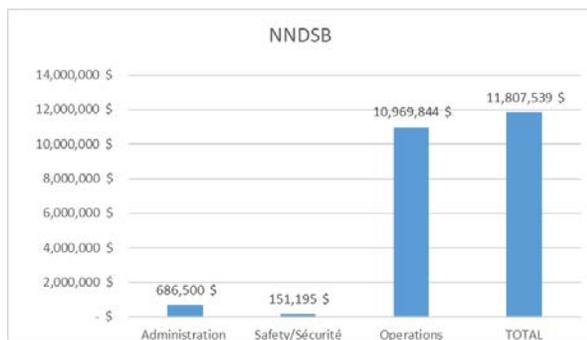


### Rapport financier

Le budget des STSNPS se compose de trois catégories : l'administration, la sécurité et les opérations. La première comprend les salaires, les avantages sociaux et toutes les autres dépenses nécessaires au fonctionnement du bureau, notamment les achats annuels d'équipement et de services et les dépenses en immobilisations. La catégorie sécurité comprend certaines dépenses administratives, mais surtout les dépenses liées aux commissaires aux points de transfert et aux moniteurs dans les autobus. La grande partie du budget comprend les opérations, c'est-à-dire les coûts de transport payés aux 13 transporteurs des districts de Nipissing et de Parry Sound. Le graphique ci-dessous illustre les dépenses par catégorie.



Les frais d'administration, établis le 31 octobre de chaque année scolaire, sont répartis entre les conseils membres selon le pourcentage de passagers de chacun. Certaines dépenses liées à la sécurité sont propres à chaque conseil tandis que d'autres sont partagées, encore selon le nombre de passagers d'un autobus donné ou l'utilisation d'un point de transfert. Les dépenses liées au transport sont soit adaptées à chaque conseil, soit partagées selon le nombre de passagers d'une route particulière. Le tableau suivant illustre les dépenses par conseil membre.



Pour ce qui est de la comparaison dépenses-financement, chaque conseil reçoit une subvention de transport. La dernière année a encore été marquée par la fermeture des écoles au printemps. Les transporteurs ont été payés à un tarif réduit tout en étant sur appel pour le retour aux classes et pour l'accomplissement d'autres tâches, comme le transport d'élèves ayant des besoins particuliers. Le Ministère a aussi réduit son financement pour la période de fermetures relativement aux coûts estimés de l'essence pendant ces mois. Le tableau suivant présente les chiffres de fin d'année liés aux dépenses par rapport au financement du Ministère (incluant la TVH).

	<b>NPSCDSB</b>	<b>CSCFN</b>	<b>CSPNE</b>	<b>NNDSB</b>
<b>Financement du Ministère selon Section 9 - décembre 2020</b>	3,666,923.00 \$	3,793,648.00 \$	969,964.00 \$	11,863,867.00 \$
<b>Financement 2020: B13 &amp; B14</b>	158,955.00 \$	165,789.00 \$	42,103.37 \$	522,346.00 \$
<b>Financement 2021: B01</b>	17,427.00 \$	18,042.00 \$	4,728.64 \$	57,563.00 \$
<b>Total du financement</b>	3,843,305.00 \$	3,977,479.00 \$	1,016,796.01 \$	12,443,776.00 \$
<b>Réduction estimée du financement (12 % pour chaque jour de fermeture)</b>	127,067.71 \$	131,459.03 \$	33,611.59 \$	411,111.54 \$
<b>Estimé du financement net</b>	3,716,237.29 \$	3,846,019.97 \$	983,184.42 \$	12,032,664.46 \$
<b>Surplus / déficit vis à vis le financement</b>	307,846.06 \$	92,768.28 \$	-143,711.30 \$	-592,380.41 \$
<b>% de différence vis à vis le financement</b>	8%	2%	-15%	-5%

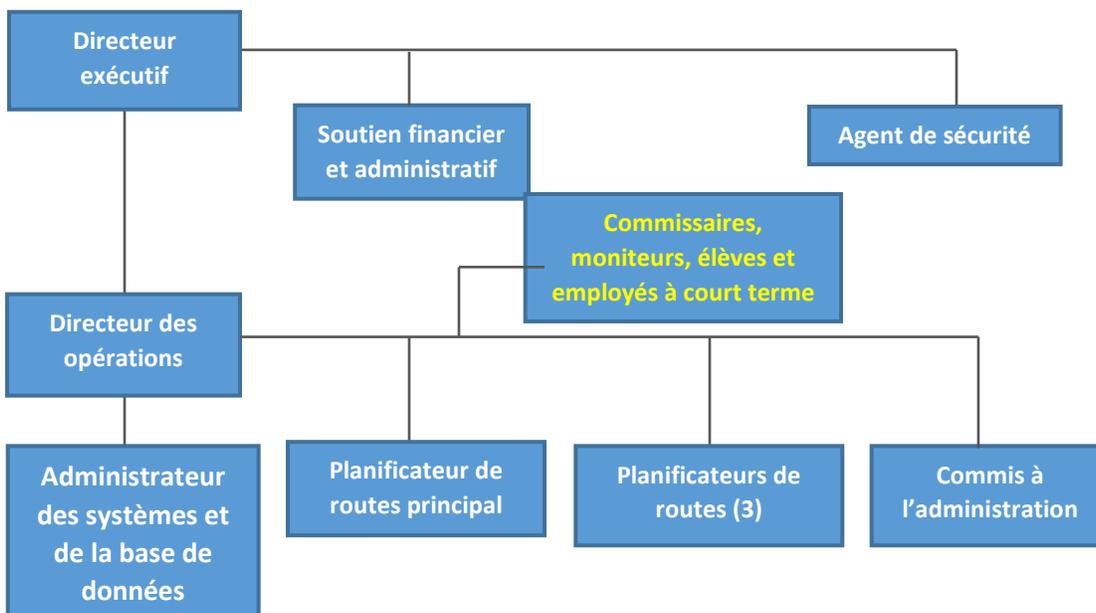
Comme déjà mentionné dans le présent rapport, le Ministère mène actuellement une étude de la formule de financement y compris une analyse des distances entre le domicile des élèves et l'école. C'est un facteur important, comme déjà indiqué. Les STSNPS et ses conseils membres prodiguent des services à une population étudiante qui est répartie sur un grand territoire. La densité de la population et la distance parcourue sont des éléments clés de nos coûts globaux qui devraient être reflétés dans la formule de financement.

Nous n'établirons pas de comparaisons avec les années précédentes. Les fermetures découlant de la pandémie et d'autres dérangements au cours de l'année ne favorisent pas une analyse rigoureuse. Les données de 2019-2020 et de 2020-2021 feront exception pendant un certain temps.

## Rapport de progrès – Plan d’activités

Le Plan d’activités 2020-2022 sert de feuille de route pour des volets clés de la prestation de nos services. La présente section fait état des progrès réalisés dans chacun de ces volets, même si la pandémie a nui à nos efforts et que certains projets sont en cours. Néanmoins, nous continuons à travailler vers la réalisation des objectifs.

L’organigramme ci-dessous démontre la structure hiérarchique de l’organisme. Nous continuons à examiner notre dotation en personnel sous divers angles, notamment par rapport à la planification de la relève à tous les niveaux. Au cours des 12 derniers mois, un autre planificateur de routes permanent a pris sa retraite et, par conséquent, trois employés assument de nouvelles responsabilités dans la première année de leurs nouveaux rôles.



Quelqu'un s'assoit à l'ombre aujourd'hui  
parce que quelqu'un d'autre a planté un  
arbre il y a longtemps.

Warren Buffet

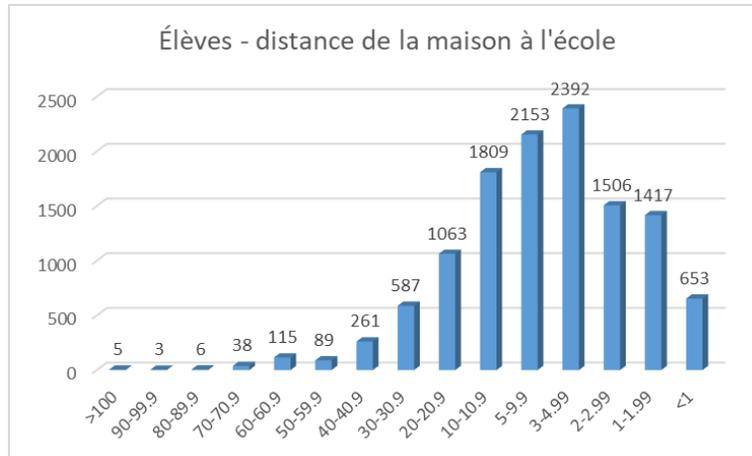
But : Continuer à relever les améliorations à apporter.

Objectifs	Mesure qualitative/quantitative	Indicateurs de rendement
Maintenir la durée des trajets dans les limites des directives	La durée des trajets ne doit pas excéder celles indiquées dans la directive SL-002	<ul style="list-style-type: none"><li>• Nombre de routes où la durée des trajets dépasse celles prescrites</li><li>• Durée moyenne du trajet, par route</li></ul>
Déterminer et appliquer d'autres stratégies de transport	Détermination et application d'autres stratégies de transport améliorant l'efficacité et l'efficience	<ul style="list-style-type: none"><li>• Nombre de stratégies déterminées et appliquées</li><li>• Économies réalisées grâce à leur application</li></ul>
Augmenter le ratio trajet/route	Hausse du ratio trajet/route pour améliorer l'utilisation des ressources et réaliser des économies	<ul style="list-style-type: none"><li>• Ratio trajet/route</li></ul>

Redevabilité : Directeur exécutif – Rapport annuel de l'AGA

RÉPONSE :

La durée moyenne du trajet pour un élève de la région des STSNPS est de 28,5 minutes en comparaison de la durée moyenne provinciale de 21,6 minutes. Selon les données signalées au Ministère et transmises par ce dernier, l'indicateur de rendement clé semble être le nombre d'élèves dont le trajet dépasse 60 minutes dans un sens. Les données de 2019-2020 établissent ce nombre à 1 097 élèves sur 11 519 transportés ou 9,52 %. La moyenne pour les cinq consortiums du Nord-Est est de 6,58 % tandis que pour ceux du Nord-Ouest, c'est 6,4 %. Il faut toutefois mettre ces renseignements en contexte selon la distance domicile-école. D'après les données pour l'année scolaire 2020-2021, 9,13 % des élèves transportés demeurent à 30 kilomètres ou plus de leur école. Ceux qui habitent à 40 kilomètres ou plus comptent pour 4,27 % des passagers.



Le ratio trajet/route est un volet que nous surveillons. C'est en utilisant des trajets « B » additionnels que nous ferons baisser les coûts. Parmi les facteurs limitant le potentiel d'utilisation des trajets « B », notons la fenêtre de 15 minutes attribuée à l'embarquement et au débarquement aux écoles. Ajoutons à cela le réseau d'autobus partagés et de transferts qui réduit le nombre de routes, rendant notre système de transport possible. Le nombre d'écoles où l'utilisation de cette mesure serait efficace est limité. Les écoles se situent principalement dans des centres urbains où les zones scolaires et la programmation sont restreintes. Lorsque s'imposent des transferts, de grands territoires à desservir et des programmes spéciaux, les écoles concernées doivent typiquement partager les autobus, ce qui présente d'autres défis.

	N <sup>bre</sup> total de routes	N <sup>bre</sup> total de trajets par jour	Ratio trajet/route
<b>2013-2014</b>	424	842	1.99
<b>2014-2015</b>	403	871	2.16
<b>2015-2016</b>	381	828	2.17
<b>2016-2017</b>	386	829	2.15
<b>2017-2018</b>	386	854	2.21
<b>2018-2019</b>	391	872	2.23
<b>2019-2020</b>	397	885	2.23

Au printemps de 2021, nous avons analysé les heures de classe pour déterminer si des changements pourraient s'imposer. Toutefois, l'analyse n'a révélé aucun changement possible pour le moment. Cette analyse se fait tous les ans pour déterminer si des changements se sont produits au niveau des programmes ou des accommodements et s'il est possible de trouver des efficiences.

But : Collaborer avec tous les partenaires en matière de gestion des élèves dans les autobus et réduire le besoin de moniteurs à bord des autobus.

Objectifs	Mesure qualitative/quantitative	Indicateurs de rendement
Élaborer un plan et des ressources communes pour gérer les problèmes de discipline	L'élaboration d'une stratégie et de ressources communes pour tous les partenaires, conformes aux normes législatives et favorisant la réussite des élèves	<ul style="list-style-type: none"><li>• Élaboration et distribution d'un guide pour les partenaires</li><li>• Élaboration et distribution de ressources éducatives et d'outils de communication pour les parents et les élèves</li></ul>
Réduire le besoin de moniteurs dans les autobus	Diminution du nombre de moniteurs et de la durée de leur affectation à certaines routes	<ul style="list-style-type: none"><li>• Nombre de moniteurs assignés aux routes</li><li>• Durée de la surveillance</li></ul>

Redevabilité : Directeur exécutif – Rapport annuel de l'AGA

RÉPONSE :

Ce travail est en cours. En cette deuxième année de mise en place de protocoles de lutte contre la COVID-19 dans les autobus et de désignation obligatoire de sièges, l'établissement de ces mesures en permanence aurait des mérites pour réduire les problèmes de gestion des élèves. Toutefois, il faudra analyser les données limitées avant de procéder. En ce moment, les demandes de moniteurs pour traiter les problèmes de comportement chez les élèves sont rares.

But : Apporter des modifications au cycle des activités des STSNPS afin de renseigner plus rapidement les clients sur les routes et d'améliorer le temps de réaction.

Objectifs	Mesure qualitative/quantitative	Indicateurs de rendement
Renseigner les clients sur les routes avant le 30 juin de chaque année	Élaboration et mise en œuvre d'un plan souscrivant la participation de tous les partenaires en vue d'adapter les pratiques opérationnelles de façon à informer rapidement les parents de tout changement aux routes, et adopter un nouveau cycle des activités et de nouvelles pratiques	<ul style="list-style-type: none"><li>• Élaboration d'un plan souscrivant la participation de tous les partenaires</li><li>• Application des mesures prévues dans le plan</li><li>• Communication de l'information sur les routes aux clients, au plus tard le 30 juin de chaque année</li></ul>

Redevabilité : Directeur exécutif – Rapport annuel de l'AGA

RÉPONSE :

Ce projet exige la participation de nombreux partenaires. Ce but est rappelé aux membres du personnel des STSNPS régulièrement; la pandémie n'a rien changé à cet effet. La première ébauche d'un plan de mise en œuvre a été créée. La consultation se poursuit avec un consortium avoisinant qui a adopté ce modèle. Le transfert de l'information des bases de données SIS des conseils au système BusPlanner des STSNPS a présenté quelques obstacles qui semblent avoir été contournés.

But : Rehausser l'utilisation de la technologie par les STSNPS à des fins internes et externes.

Objectifs	Mesure qualitative/quantitative	Indicateurs de rendement
Élargir l'utilisation de la technologie à des fins administratives et opérationnelles	Utilisation accrue des plateformes et des ajouts informatiques actuels ainsi que la formation du personnel et de partenaires sur leur utilisation.	<ul style="list-style-type: none"><li>• Nombre de mises à niveau</li><li>• Nombre de possibilités de formation pour le personnel et les partenaires</li></ul>
Rehausser l'utilisation de la technologie pour communiquer avec les partenaires	Promotion de la technologie pour communiquer avec tous les partenaires	<ul style="list-style-type: none"><li>• Nombre de mises à niveau</li><li>• Nombre de partenaires ayant reçu la communication</li></ul>

Redevabilité : Directeur exécutif – Rapport annuel de l'AGA

#### RÉPONSE :

La réponse à la COVID-19 est notre priorité depuis le printemps 2020. L'expansion de la technologie au sein des STSNPS a porté sur le télétravail, l'accès à distance aux systèmes du bureau et aux capacités de vidéoconférence. Comme mentionné dans le présent rapport, la continuité des opérations a été un processus organisationnel crucial pour les STSNPS et pour tous les commerces et organismes qui devaient assurer la prestation des services ces derniers mois.

Les STSNPS ont donc acheté du matériel informatique et des logiciels pour permettre à chaque membre du personnel d'accéder aux systèmes internes à distance, en toute sécurité. Les préparatifs pour la rentrée scolaire ont été interrompus pendant quelques semaines seulement tandis que nous achetions, préparions et distribuions le matériel informatique et les logiciels. Le retour au bureau s'est fait pendant l'été, une fois que les protocoles de sécurité ont été établis, examinés et approuvés par des représentants de la gestion et du personnel en consultation avec le Bureau de santé. Un logiciel de vidéoconférence a été inclus dans cette démarche afin de permettre aux membres du personnel d'interagir et de collaborer les uns avec les autres, et de communiquer avec les partenaires externes.

Les autres mesures susmentionnées seront traitées dès 2022 et feront l'objet de mises à jour dans de futurs rapports.

## Conclusion

En 2020-2021, nous nous sommes penchés sur les trois priorités suivantes :

1. Maintenir les services en dépit de la pandémie;
2. Préparer la transition vers un cycle des activités plus opportun;
3. Analyser et évaluer notre modèle de transport en rapport avec de possibles changements à la formule de financement du Ministère.

En ce qui concerne la dernière, les STSNPS ont joué un rôle actif en travaillant avec d'autres consortiums et le Ministère dans la revue du modèle de financement. Il est essentiel d'établir un portrait clair de nos systèmes opérationnels, de notre démographie et de notre modèle de prestation de services afin de pouvoir offrir les meilleurs conseils possibles. Nous poursuivrons ce travail important et transmettrons l'information à nos conseils membres pour les aider dans leurs discussions avec le Ministère à cet égard. Par exemple, nous recueillerons et analyserons, de façon collaborative, les données sur les inscriptions et les passagers en 2021-2022 afin de cibler toute tendance émergente qui aurait un effet sur cette question.

Le personnel et les nombreux partenaires des STSNPS se sont adaptés à la pandémie en évolution et continueront à le faire. De plus, nous nous engageons à mettre en œuvre d'autres changements visés en vue d'assurer une prestation de services des plus efficaces pour le présent et l'avenir.

Respectueusement soumis,



R.C.J. (Chuck) Séguin  
Directeur exécutif  
Services de transport scolaire Nipissing-Parry Sound



L'avenir dépend des gestes que nous  
posons aujourd'hui.

Mahatma Gandhi