

Transport scolaire – rentrée 2021-2022

Projet de fermeture sectorielle

**Centre
de services scolaire
des Navigateurs**

Québec 

Mise en contexte

Nous savons que la région de Chaudière-Appalaches a de grandes particularités au niveau climatique. Ainsi, on y retrouve 9 microclimats sur le territoire, dont des secteurs très distinctifs où les précipitations sont plus importantes ou des vents transversaux rendent la visibilité nulle et l'accumulation de neige très importante sur les routes. Nous tentons donc d'élaborer un projet de fermeture sectorielle lors de tempête.

But

Nous avons donc tenté d'élaborer un projet de fermeture sectorielle lors de tempête avec la collaboration de nos transporteurs afin de :

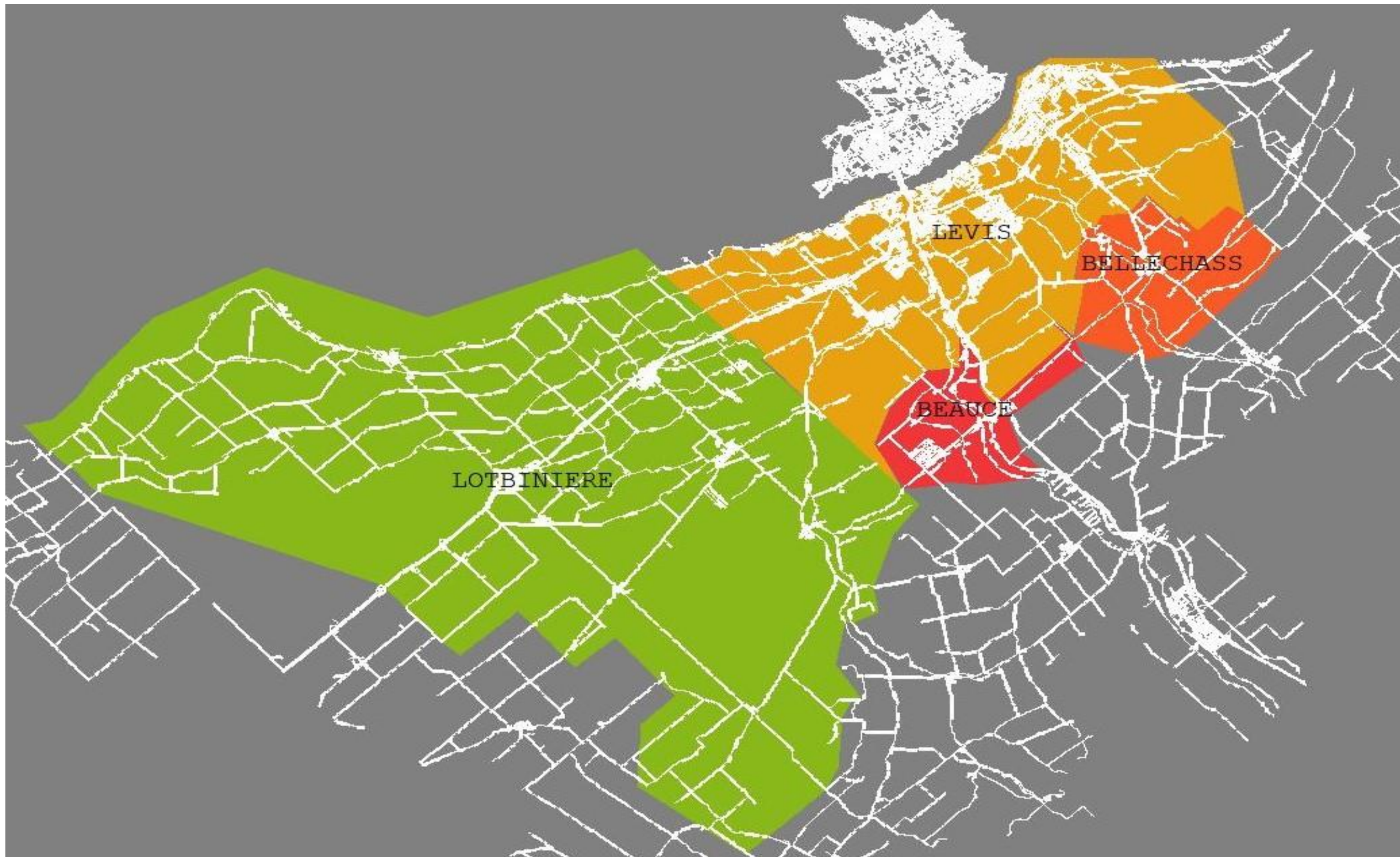
- Être en mesure de fermer des secteurs déterminés et spécifiquement à risque lors d'annonce de tempête. Ces secteurs doivent représenter nos particularités climatiques surtout sur les axes nord-sud tout en conservant la cohérence avec nos jumelages de parcours.
- Être en mesure de rendre ces informations facilement compréhensibles pour tous les utilisateurs (décideurs matinaux, transporteurs, chauffeurs et parents) et transmissibles rapidement.

Nos alternatives de découpage

L'équipe s'est penchée sur les modalités de découpage du territoire dans un premier temps. Nous avons établi une limite de 5 à 6 découpages maximum. Les alternatives se sont arrêtées comme suit :

- Par réseaux d'établissements
- Par MRC

La solution retenue a été par MRC considérant des problématiques supplémentaires en réseaux d'établissements puisque certains bassins d'école sont scindés sur deux réseaux. Ainsi, nous obtenons 4 grands découpages (voir carte)



La consultation auprès de nos transporteurs

Nous avons procédé à une consultation auprès de tous nos transporteurs afin de connaître les contraintes potentielles à envisager lors de la mise en place d'un tel projet comme :

- lieu de résidence des chauffeurs versus secteurs des parcours
- lieu de stationnements des véhicules versus les secteurs des parcours
- gestion d'une zone primaire fermée (ex. primaire de l'ouest vers Rose-des-Vents) avec des parcours secondaires ouverts (ex. ESLE) considérant modifier le début d'un parcours secondaire à la limite d'un territoire ouvert.

Le retour de consultation

L'offre de service CSSDN

D'abord, il faut mentionner que l'offre de services étendue par les programmes commissions et les classes ressources sur tout le territoire ne facilitent pas un tel découpage.

Les ressources humaines

Comme le CSSDN, le personnel chez nos transporteurs ne réside pas nécessairement sur le territoire de leurs parcours.

De plus, à titre davantage conciliation travail/famille, certains stationnent leur véhicule à la maison.

Le territoire

La problématique principale repose sur le fait que plusieurs circuits (= véhicules) couvrent actuellement plus d'un de ces territoires (ex. Un conducteur peut faire son secondaire de St-Lambert à Pointe-Levy et son primaire dans Lévis. Ainsi ce dernier devrait sortir que pour les étudiants du primaire. Par contre, l'autobus peut être actuellement stationné chez le conducteur à St-Lambert. Il pourrait être donc très difficile, voire impossible, pour lui de se rendre à Lévis si son secteur est problématique. Il s'agirait donc d'une importante gestion de cas par cas.

**Centre
de services scolaire
des Navigateurs**

Québec 

Le retour de consultation

La logistique

La gestion entourant une fermeture en cas de tempête implique de très courts délais. Certains de nos transporteurs font le transport pour six CSS et une dizaine d'établissements privés.

Une fermeture partielle avec des parties de parcours à faire apporterait un défi logistique important et un risque d'erreur élevé de laisser un jeune à son arrêt en situation climatique difficile.

Les transferts de véhicules ajoutent un élément de complexité. Les conducteurs ne connaissent pas toujours la provenance géographique des jeunes qui prennent l'autobus à un transfert.

Ainsi, l'équipe du transport devrait fournir pour tous les véhicules et tous les parcours (minimum 4 par véhicule), un devis détaillé des embarquements par zone de découpage incluant des listes d'élèves. Il s'agit d'exercices ou simulations aussi lourdes que la planification de la rentrée à mettre à jour lors de changements (changement d'école, déménagement d'élèves, garde partagée, etc.).

Le retour de consultation

Les communications

Étant donné que les décisions de fermeture se prennent très tôt, mais à quelques minutes parfois des départs de l'ouest (Lotbinière) du PALS, les délais de communications sont extrêmement courts.

Les particularités à diffuser devant être très détaillées, donc des appels individuels se voient nécessaires, afin d'éviter toute confusion. Malgré toute la volonté des équipes en place chez nos fournisseurs à transmettre de telles informations à tous les conducteurs (250) dans ce délai restreint, certains départs seraient exécutés sans consignes assurément.

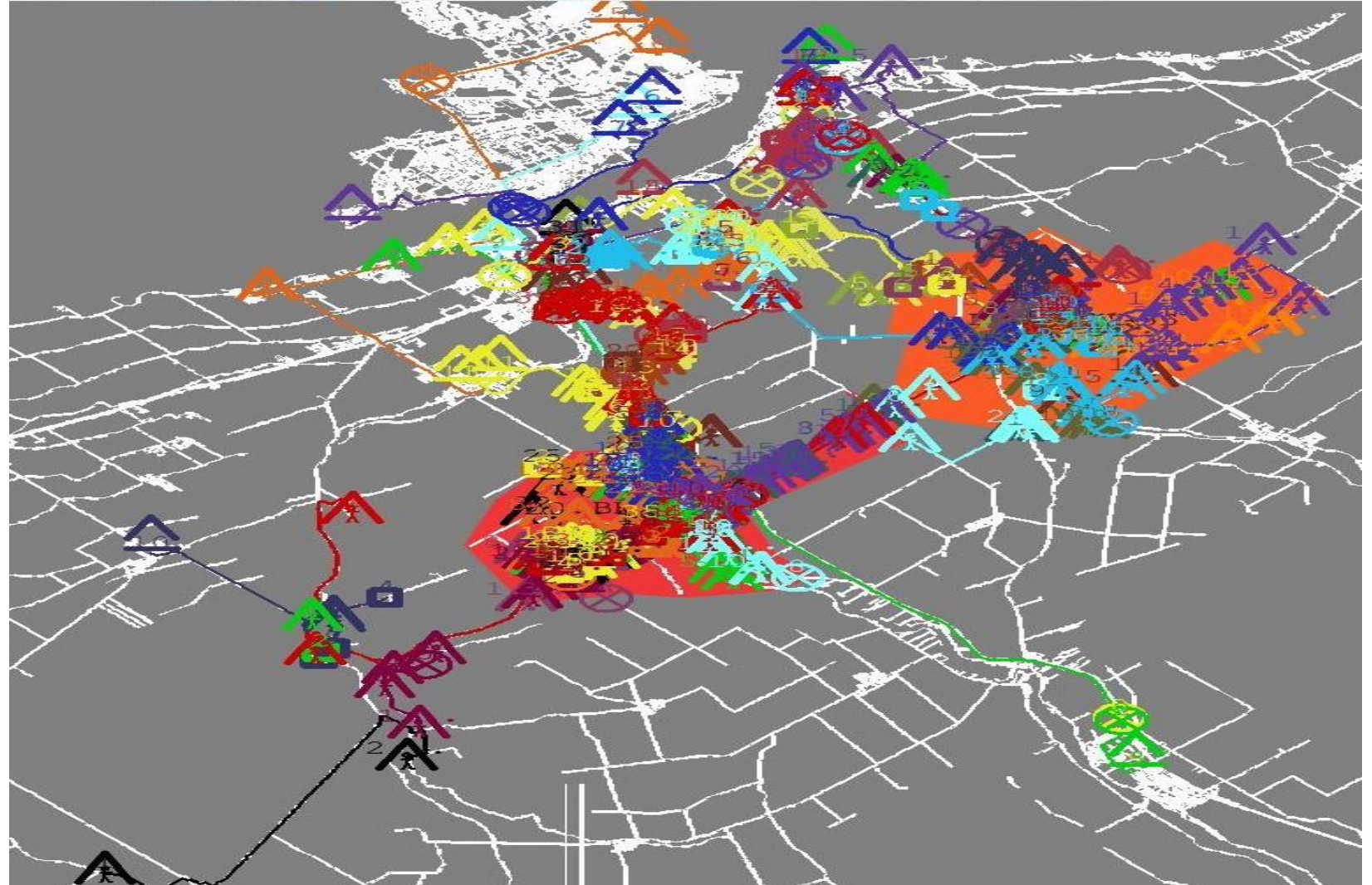
Les reprises

Comment seraient alors gérées les reprises tempêtes ? Des ajouts de journées au calendrier de transport seraient à considérer donc retour à un calendrier de plus de 180 jours.

Visuellement – fermeture AM Bellechasse et Beauce

En chiffres :

- 152 parcours du matin et du soir
- 11 transporteurs concernés
- 128 parcours(84%) débordants sur un autre territoire (Lévis ou Rive-Nord)
- 68 conducteurs qui doivent traiter des trajets particuliers en tempête



La conclusion

La gestion en situation de tempête représente déjà un défi logistique en soi considérant les parties de routes ou secteurs impraticables, les retards, les accidents, les enlacements. Régulièrement, nous apprenons en temps réel une fermeture partielle de route. Ainsi, l'équipe est en alerte dès la rentrée, suit l'évolution climatique et demeure en vigie tardive jusqu'au dernier véhicule entré le soir.

Cependant, la logistique d'un tel projet à multiples possibilités selon le secteur en problème exige une communication rapide et complexe qui peut engendrer principalement des situations à risque quant à la sécurité des élèves.

En effet, en raison de la répartition des ressources humaines (conducteurs) sur l'ensemble du territoire, chacun des conducteurs des 250 véhicules devrait être contacté en individuel et dirigé selon la situation climatique au bon endroit pour son premier embarquement, et ce, pour chacun de ses parcours. Ceci est impensable dans les délais d'ouverture/fermeture et nous ne sommes pas en mesure de quantifier le nombre de véhicules qui demeureraient hors service selon le contexte, mais il y en aurait d'une importance matérielle.

En conclusion, nous ne pouvons recommander une telle procédure.