

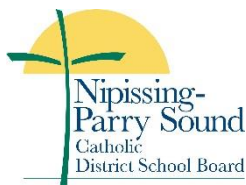
Rapport annuel 2019-2020



Nipissing - Parry Sound



CONSEIL SCOLAIRE
CATHOLIQUE
FRANCO-NORD



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

Chuck Séguin

STSNPS

12 janvier 2021

Remerciements

Mille mercis au personnel des STSNPS, au conseil d'administration, aux transporteurs, aux conseils scolaires membres, aux parents et élèves et aux membres de la communauté qui ont travaillé avec nous en cette année des plus difficiles.

Un merci tout spécial à Dawn Wilson, membre fondatrice des STSNPS qui, après avoir consacré plus de 20 ans au transport scolaire, a franchi une étape importante de la vie, soit la retraite. Vous êtes reconnue pour votre esprit novateur et votre engagement envers la réussite de notre organisme; nous vous en sommes reconnaissants.

Table des matières

Message du directeur exécutif	2
Indicateurs de rendement clés	3
Rapport financier	9
Rapport de progrès – Plan d’activités	11
Conclusion	19

Message du directeur exécutif

L'année scolaire 2019-2020 s'est avérée, sans aucun doute, la plus difficile que nous n'ayons jamais connue de notre vivant. C'est une époque sans précédent. Le problème pourrait nous sembler insurmontable, mais nous avons vu comment le plus simple des gestes peut toucher tant de gens.

Alors que nous réfléchissons à la dernière année, il est important de rappeler les efforts qui ont été déployés pour assurer autant que possible une reprise des activités normales, et ce, en toute sécurité et de façon efficace. Je suis fier du fait que les membres du personnel des STSNPS, appuyés du conseil d'administration, ont su relever les nombreux défis auxquels ils ont fait face. En manifestant un rendement exceptionnel, ils ont gagné la confiance des membres du conseil d'administration. Nous avons profité des circonstances pour mettre en œuvre des plans d'urgence et de continuité des opérations, entre autres.


Le présent rapport souligne les progrès réalisés à divers niveaux malgré les obstacles et les changements de parcours. Du moins, nous y voyons la preuve que notre équipe, en partenariat avec la communauté, peut aller de l'avant même dans les situations les plus difficiles. Les élèves, parents, membres du personnel et de l'administration des écoles et transporteurs ont tous travaillé avec l'équipe des STSNPS en faisant preuve de compréhension et de compassion en vue d'assurer la prestation des services, peut-être différemment, même mieux. Votre appui inlassable et votre esprit d'équipe ne passent pas inaperçus.

À mesure que nous achevons une autre année scolaire, nous appliquerons les leçons apprises à nos futures décisions, épaulés de l'esprit communautaire et de l'altruisme manifestés en cette période difficile.

Respectueusement soumis,



R.C.J. (Chuck) Séguin
Directeur exécutif



**« LA PREMIÈRE ÉTAPE VERS L'OBTENTION D'UN
ENDROIT EST DE DÉCIDER QUE VOUS N'ALLEZ PAS
RESTER OÙ VOUS ÊTES. »**

Indicateurs de rendement clés

Données des STSNPS contre les données provinciales

Chaque automne, chacun des 34 consortiums 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 2018-2019. Certaines de ces données reflètent l'état des opérations au 31 octobre de cette année-là. Il est important de noter que chacun des consortiums traite d'une variété de facteurs qui influencent la prestation des services, notamment la population globale et la densité démographique, la région géographique, le nombre de conseils membres et leurs effectifs respectifs ainsi que les conditions météorologiques et routières.

Nous avons établi des comparaisons utiles afin de déterminer si notre modèle de prestation de services est efficient, efficace et économique, et de repérer les activités qui méritent d'être revues et auxquelles nous pourrions appliquer des mesures d'amélioration. Les STSNPS ont transporté 10 126 élèves sur plus de 41 964 km par jour. Il s'agit d'une réduction de plus de 1 200 élèves en comparaison de l'année précédente. Toutefois, la distance parcourue par jour a augmenté de 423 km. Le tableau ci-dessous illustre comment ces chiffres se comparent aux données provinciales :

2018-2019	Médiane provinciale	STSNPS
Élèves transportés	20 409	10 126
Distance parcourue par jour (km)	41 587	41 964

Ce tableau révèle que nous transportons presque deux fois moins d'élèves sur une plus grande distance. Autrement dit, les STSNPS transportent chaque élève sur une distance médiane de 4,14 km par jour tandis que la médiane provinciale est de 2,57 km. Ainsi, en moyenne, nos trajets simples durent 29,5 minutes alors que la médiane provinciale est de 21,67 minutes. En outre, le trajet simple pour 11,64 % de nos élèves dure plus de 60 minutes en comparaison de la médiane provinciale qui se chiffre à 2,66 %. Ces longs trajets comprennent de nombreux transferts. Parmi les élèves transportés, 2 642 d'entre eux avaient besoin de transferts contre la médiane provinciale de 226. Grâce à ce réseau, la durée du trajet des élèves transportés, peu importe où ils se trouvent, ne dépasse pas le maximum de 70 minutes prescrit dans la directive SL-002, sauf dans de rares cas.

Par rapport au budget, les dépenses de transport des STSNPS sont un peu plus faibles que la médiane, le coût moyen par route se chiffrant dans le tiers inférieur. Bien que le coût par élève soit dans le tiers supérieur, les coûts de transport globaux sont 1 657 544 \$ plus bas que la médiane. Cette économie ne peut se réaliser que par la planification judicieuse des routes, l'utilisation de transferts et la minimisation du nombre total de routes requis. Comme les coûts de transport dépendent du nombre de véhicules utilisés et des distances qu'ils parcourent, seule une partie de cette équation est attribuable à la planification des routes. L'emplacement du domicile des élèves et des écoles ne change pas.

Nous avons aussi comparé nos données à celles de huit autres consortiums dont le kilométrage quotidien est semblable. Le tableau ci-dessous illustre cette comparaison, les STSNPS se situant au milieu par rapport au kilométrage. Il est évident que nous transportons le moins d'élèves et que le nombre de nos routes se trouve également au centre. Nos dépenses totales figurent parmi les plus basses, en troisième position. Notre nombre d'élèves par route est le plus faible et notre coût par élève, le plus élevé. Toutefois, notre coût par route se chiffre parmi les plus bas, en troisième position. Il est donc possible de déduire que nous réalisons des économies par rapport au coût associé au transport de moins d'élèves sur une plus grande distance. Toutefois, le coût par élève ne serait pas notre meilleur indicateur de rendement.

	Km par jour	Élèves transportés	Routes	Élèves par route	Dépenses	Coût par élève	Coût par route
A	37 875	16 162	322	50,19	17 304 116 \$	1 070,67 \$	53 739,49 \$
B	39 943	12 782	340	37,59	15 666 087 \$	1 225,64 \$	46 076,73 \$
C	40 980	29 200	392	74,49	19 590 941 \$	670,92 \$	49 976,89 \$
D	41 587	31 082	435	71,45	19 953 104 \$	641,95 \$	45 869,20 \$
STSNPS	41 964	10 126	391	25,90	17 933 387 \$	1 771,02 \$	45 865,44 \$
E	44 599	17 946	309	58,08	18 460 469 \$	1 028,67 \$	59 742,62 \$
F	45 436	28 469	573	49,68	25 391 714 \$	891,91 \$	44 313,64 \$
G	46 242	19 929	397	50,20	25 720 883 \$	1 290,63 \$	64 788,12 \$
H	49 482	20 409	489	41,74	25 450 339 \$	1 247,02 \$	52 045,68 \$

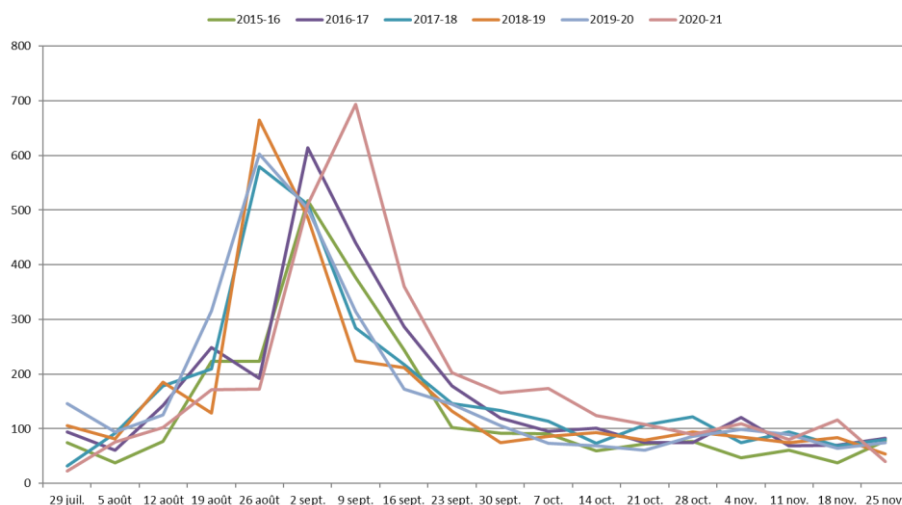
Intempéries

Les données de l'année dernière sont limitées en ce qui concerne l'impact des conditions météorologiques et routières sur le transport scolaire. Après l'interruption de l'année scolaire à la mi-mars, il n'y a pas eu d'autres annulations comme celles qu'on aurait vues dans une saison typique qui dure habituellement jusqu'à la fin avril ou la mi-mai, exceptionnellement. Nous pouvons rapporter qu'il y a eu 12 annulations dans diverses régions du district par rapport à l'année précédente, pendant la même période, où nous avons enregistré 23 annulations. Mère Nature semble avoir été plus accommodante en 2019-2020 que l'année précédente, du moins pendant le congé de mars.

Charge de travail à la rentrée scolaire

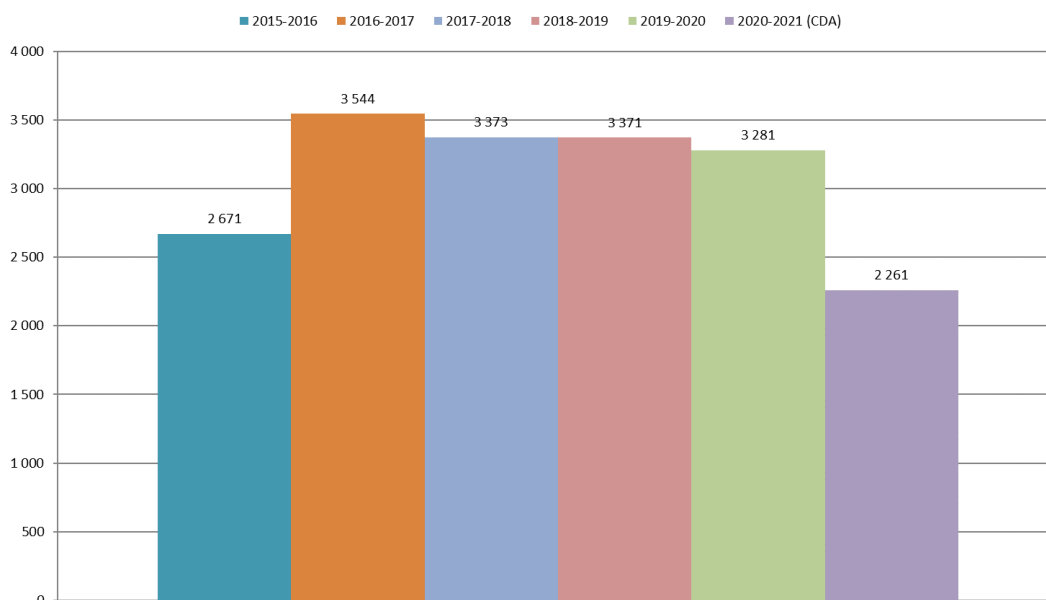
Comme décrit dans le Plan d'activités, nous tenons à aborder la hausse du volume de travail éprouvée tous les ans dans les semaines qui précèdent et suivent la rentrée scolaire. L'impact de la pandémie, reflété dans le temps de réponse et la nature des commentaires des parents aux sondages des conseils exigés par le Ministère, se voit dans le graphique ci-dessous. Le pic s'est produit environ deux semaines plus tard par rapport à certaines années précédentes et à un niveau plus haut. Néanmoins, la courbe descendante a atteint un niveau quasi normal au 23 septembre, seulement quatre semaines plus tard. Des pics périodiques plus petits se voient et sont attendus alors que les écoles secondaires changent de cycles.

Changements au niveau du transport par semaine



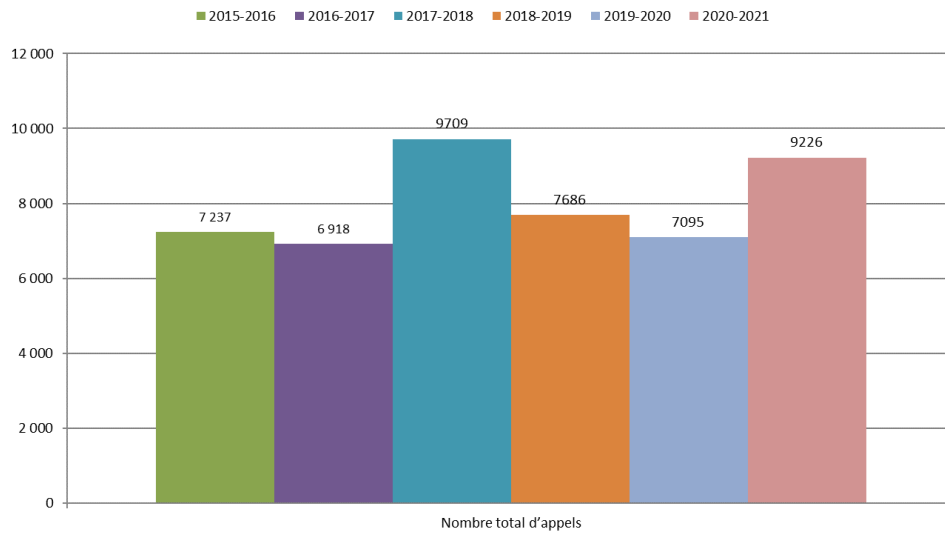
La moyenne, sur cinq ans, des changements liés au transport se situe à 3 248. Au cours des trois mois de cette année scolaire, le personnel a traité 2 261 demandes de changement, ce qui représente environ 70 % de la moyenne des années précédentes.

Changements au niveau du transport



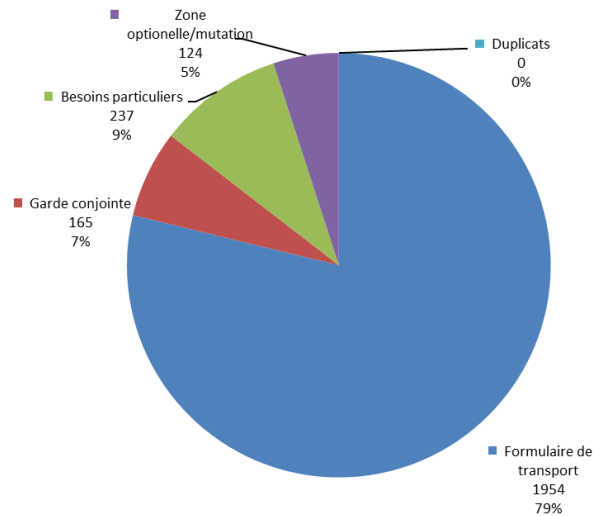
En plus de traiter les demandes reçues par écrit, électroniquement, le personnel était occupé à répondre aux questions par téléphone. Il faut noter que pendant les mois d'été, le personnel à temps plein s'est chargé de téléphoner aux familles des élèves de la maternelle et du jardin d'enfants, tâche qui est habituellement donnée aux étudiants. En raison des restrictions liées à la COVID-19, le programme d'été pour étudiants a été suspendu en 2020. Les employés à temps plein ont donc assumé du travail supplémentaire avec brio pendant les mois d'été et la rentrée.

Appels téléphoniques 15 août - 25 nov.



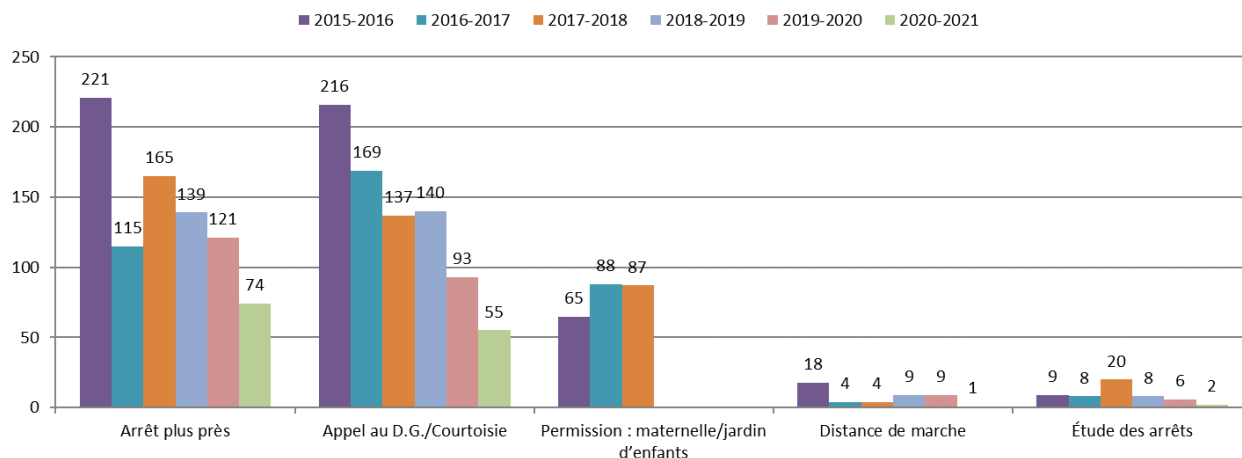
Les demandes associées à la rentrée ont été attribuées aux planificateurs de routes selon les catégories illustrées ci-dessous. Cela ne comprend pas le travail additionnel lié à l'évaluation et à la modification du statut des élèves qui ont choisi de ne pas utiliser les services de transport, soit 2 430 élèves, en date du 31 août 2020, pour qui on devait changer les données.

Répartition des tâches : 15 août - 25 nov. 2020



Les STSNPS ont élaboré un plan de transport en consultation avec le Bureau de santé pour s'assurer d'appliquer toutes les restrictions et de prendre toutes les précautions nécessaires à la sécurité des élèves. De plus, le transport de courtoisie a été examiné à cette fin. Les demandes les plus courantes sont représentées dans le graphique ci-dessous. Sauf pour les parents d'élèves de la maternelle et du jardin d'enfants demandant la permission de désigner une autre personne responsable aux arrêts, toutes les autres catégories ont vu un déclin à la rentrée de 2020-2021.

Demandes de service en commun

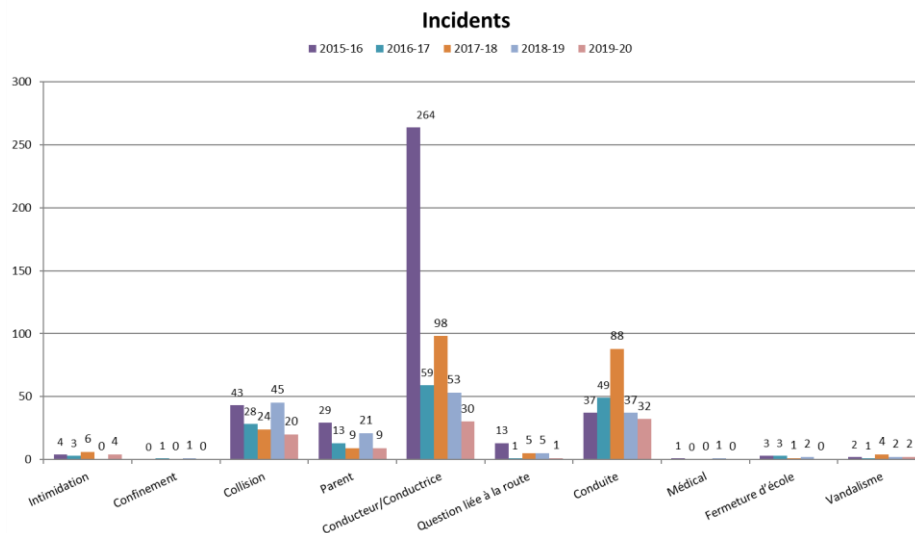


Vérification des transporteurs

Une vérification des transporteurs a été effectuée en décembre 2019 pour l'année 2019-2020. Il s'agissait d'une visite sur les lieux de chaque transporteur et d'une étude approfondie de leurs opérations respectives. 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.

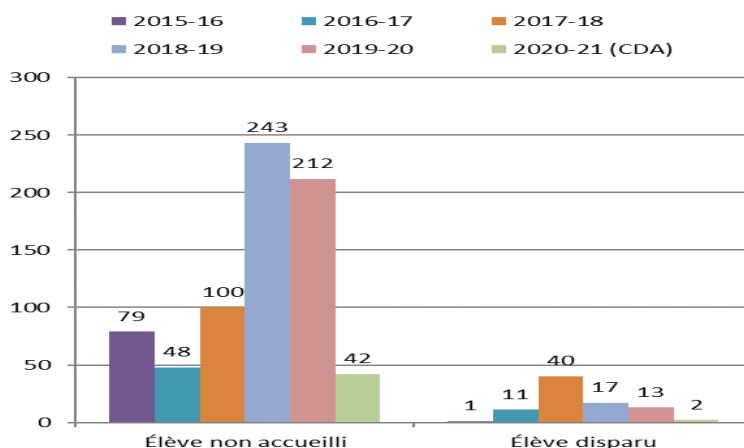
Sécurité et autres incidents

Aux fins de comparaison, il faut noter que les données de 2019-2020 sont incomplètes en raison de la fermeture des écoles au printemps. Elles sont présentées ici à titre d'information seulement. Il est évident que ces chiffres sont à la baisse; par contre, aucune conclusion ne doit en être tirée.



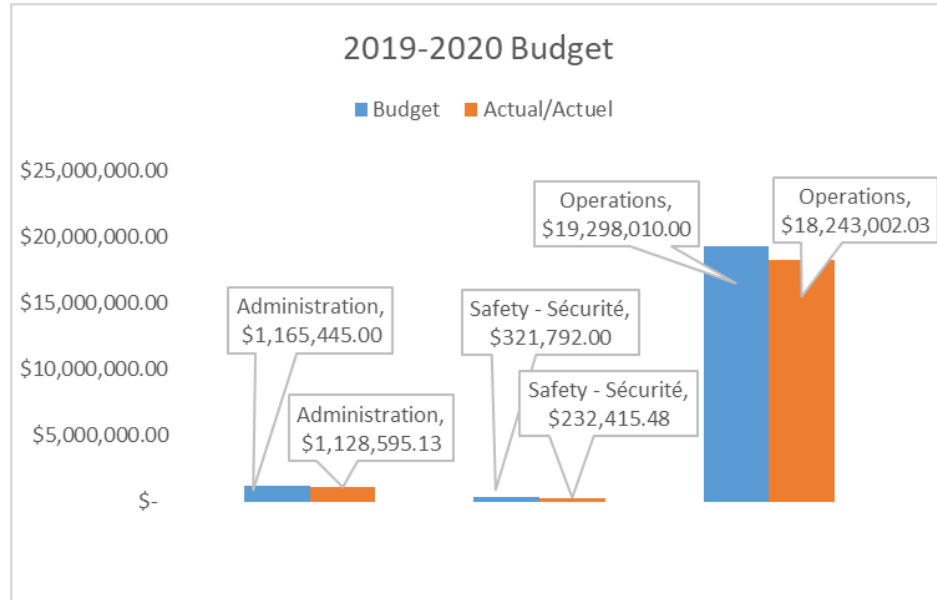
Une attention particulière est toujours donnée aux élèves les plus vulnérables. La modification des contrats et des directives en 2018-2019 concernant l'accueil des élèves vulnérables aux arrêts, ainsi que le programme « Marque ton sac » introduit l'année suivante, ont réussi à renforcer la diligence des conducteurs et du personnel des écoles par rapport à l'embarquement et au débarquement de ces élèves en fin de journée. Par suite de l'exécution de ces changements, les données préliminaires illustrent des hausses et des baisses appropriées relativement aux deux types d'incidents suivants.

Incidents : maternelle et jardin d'enfants

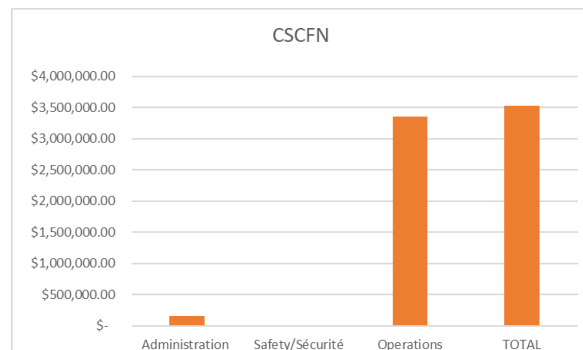
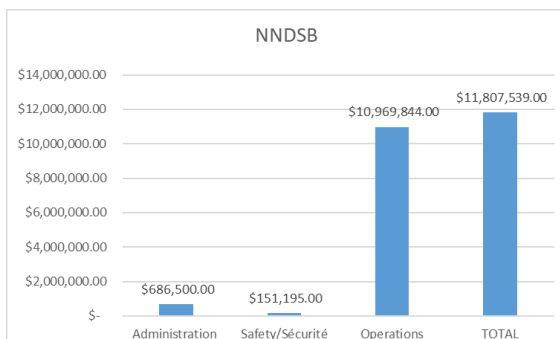


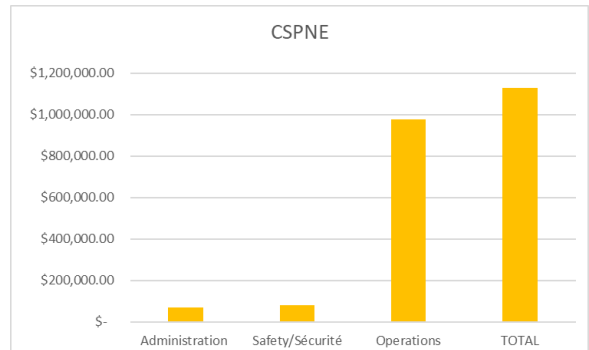
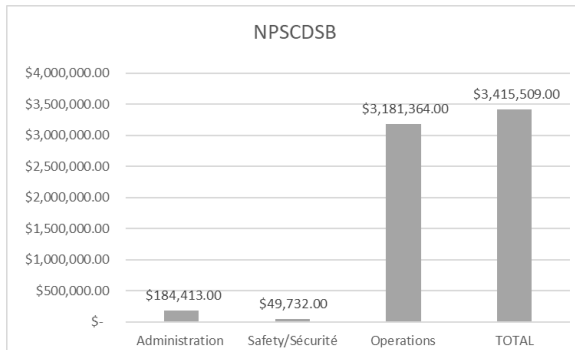
Rapport financier

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. Les déficits et les surplus, selon le cas, sont donc combinés dans le budget global de chaque conseil scolaire. La dernière année a été différente de toute autre. Étant donné la fermeture des écoles à la mi-mars, 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 la livraison de matériel scolaire aux élèves. De plus, le financement du Ministère a légèrement baissé en mai et juin; cette diminution représente les coûts d'essence estimés pour ces mois. Le tableau suivant présente les chiffres de fin d'année liés aux dépenses par rapport au financement du Ministère (incluant la TVH).

	NNDSB	CSCFN	NPSCDSB	CSPNE
Financement du ministère - section 9 - décembre 2019	\$12,103,634	\$3,828,875	\$3,664,346	\$904,680
Réduction du ministère au 19 juin 2020	\$290,487	\$91,048	\$87,944	\$22,665
Financement révisé total	\$11,813,147	\$3,737,827	\$3,576,402	\$882,015
Transport total (TVH incluse)	\$11,888,509	\$3,614,429	\$3,435,273	\$1,069,637
Surplus / déficit	-\$75,362	\$123,398	\$141,129	-\$187,622
% de la différence des revenus	-0.64%	3.30%	3.95%	-21.27%

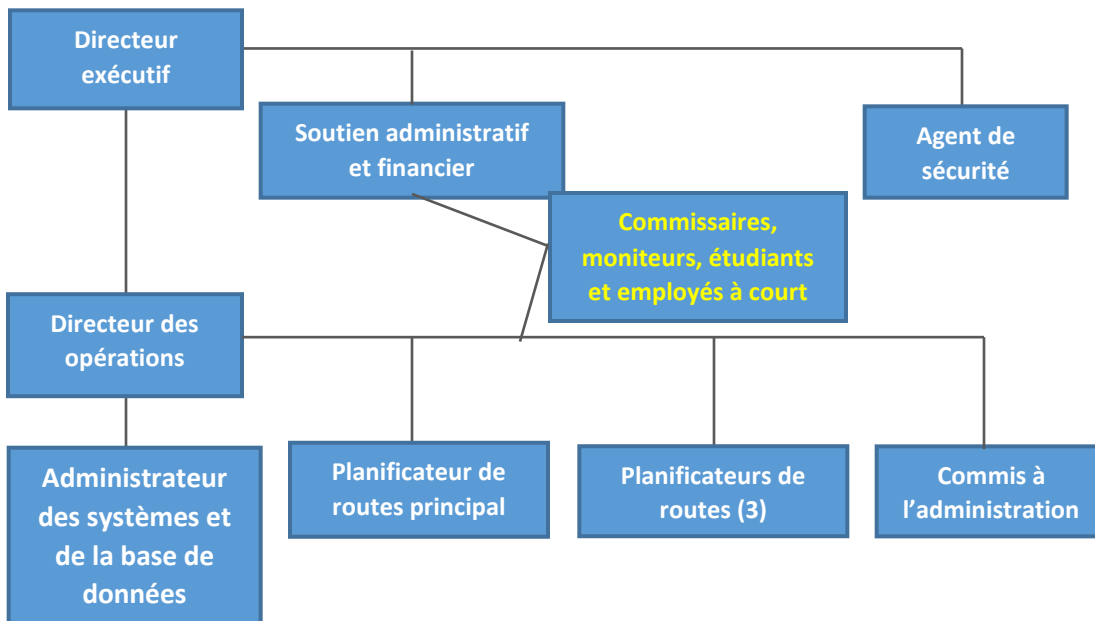
Notons que le Ministère mène actuellement une étude de la formule de financement y compris une analyse des distances entre le domicile des élèves et l'école. C'est un facteur important, comme déjà indiqué dans le présent rapport. Les STSNPS et ses conseils membres prodiguent des services à une population 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 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 suspens. Néanmoins, de nombreuses démarches ont été entreprises vers la réalisation des objectifs.

L’organigramme ci-dessous démontre certains changements mineurs apportés à la structure hiérarchique de l’organisme depuis l’établissement du Plan d’activités. Les services de sécurité et de soutien administratif et financier relèvent désormais du directeur exécutif, ce qui facilite le déroulement du travail et l’attribution des tâches.



Nous présentons maintenant un bilan de notre travail vers la réalisation des buts et objectifs établis dans le Plan d’activités 2020-2022.

« Si vous ne connaissez pas votre destination, vous aboutirez ailleurs. »

Yogi Berra

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">• Nombre de routes où la durée des trajets dépasse celles prescrites• Durée moyenne du trajet, par route
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">• Nombre de stratégies déterminées et appliquées• Économies réalisées grâce à leur application
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">• Ratio trajet/route

Redevabilité : Directeur exécutif – Rapport annuel de l'AGA

RÉPONSE :

L'indicateur de rendement « nombre d'itinéraires où les temps de trajet dépassent les limites prescrites » doit être interprété par rapport à la politique SL-002 qui prescrit des limites de 60 minutes pour les étudiants de la maternelle à la 6^e année, et de 70 minutes pour ceux de la 7^e à la 12^e. Selon les données de 2019-2020, seuls deux étudiants ont dépassé la limite de 60 et un a dépassé les 70 minutes. Cela doit toutefois être mis en perspective en ce qui concerne la distance entre la maison et l'école. À l'heure actuelle, huit élèves résident à plus de 100 km de leur école et ils dépassent les normes recommandées. Il serait impossible d'atteindre ces cibles avec les distances à parcourir.

Les STSNPS continuent d'afficher l'un des taux les plus élevés de la province par rapport à la durée moyenne des trajets. Comme déjà mentionné, ce taux élevé est directement lié à notre géographie et à la distance parcourue par élève. La durée moyenne des trajets des STSNPS a augmenté légèrement en 2018-2019 comparativement à l'année précédente, passant de 29,33 à 29,50 minutes. Par contre, la moyenne pour tous les consortiums pendant la même période est passée de 20,86 à 21,71.

Le ratio trajet/route est un volet que nous surveillons et que nous désirons améliorer. C'est un indicateur de l'utilisation de trajets « B » additionnels qui peuvent faire baisser les coûts. Le tableau suivant présente les données de la dernière année scolaire et des années précédentes. Une étude des heures de classe contribuerait grandement à améliorer le ratio trajet/route. Nous envisageons d'entreprendre cette mesure dès que possible afin d'en appliquer les résultats à la prochaine année scolaire.

	N^{bre} total de routes	N^{bre} total de trajets par jour	Ratio trajet/route
2013-2014	424	842	1,99
2014-2015	403	871	2,16
2015-2016	381	828	2,17
2016-2017	386	829	2,15
2017-2018	386	854	2,21
2018-2019	391	872	2,23

Le nombre d'écoles où 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.

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"> • Élaboration et distribution d'un guide pour les partenaires • Élaboration et distribution de ressources éducatives et d'outils de communication pour les parents et les élèves
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"> • Nombre de moniteurs assignés aux routes • Durée de la surveillance

Redevabilité : Directeur exécutif – Rapport annuel de l'AGA

RÉPONSE :

Le comité de transport de l'OASBO (Ontario Association of School Board Officials), en partenariat avec le ministère de l'Éducation, a créé un guide de ressources dont chaque consortium peut s'inspirer pour préparer son propre guide. Le travail à cette fin a débuté tôt en 2020. Le comité consultatif des directeurs et directrices, les représentants de nos transporteurs et notre agent de sécurité ont fait une première revue du guide. Toutefois, la pandémie a fait interrompre ce travail. Nous en reprendrons le fil en 2021.

Encore ici, il est difficile d'établir une comparaison entre l'année 2019-2020 et les années précédentes par rapport à l'utilisation de moniteurs. Les rapports subséquents devront tenir compte de l'impact de la COVID-19 en présentant toute donnée statistique.

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">• Élaboration d'un plan souscrivant la participation de tous les partenaires• Application des mesures prévues dans le plan• Communication de l'information sur les routes aux clients, au plus tard le 30 juin de chaque année

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. En 2021, alors que la charge de travail des partenaires liée à la COVID-19 commencera à s'assouplir, nous continuerons à les faire participer à ce projet. Ces partenaires comprennent trois groupes clés de la communauté scolaire : le comité consultatif des directeurs et directrices, le comité d'assurance de la qualité des données et le comité mixte des communications.

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">• Nombre de mises à niveau• Nombre de possibilités de formation pour le personnel et les partenaires
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">• Nombre de mises à niveau• Nombre de partenaires ayant reçu la communication

Redevabilité : Directeur exécutif – Rapport annuel de l'AGA

RESPONSE:

Encore ici, 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 plus loin 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 2021 et feront l'objet de mises à jour dans de futurs rapports.

ORIENTATIONS STRATÉGIQUES CONTINUES

En outre, plusieurs orientations stratégiques continues sont en voie d'élaboration ou déjà en place. Elles comprennent les suivantes :

- Le programme Petits passagers dont l'utilisation a augmenté dans les communautés où on l'avait offert;



- Nous comptons ajouter Mattawa à la liste de communautés servies tout en continuant à offrir le programme à North Bay, Parry Sound, Nipissing Ouest et Sundridge. Toutefois, en raison de la pandémie, le programme est passé en ligne en 2020 et des instructions ont été fournies aux écoles sur la façon d'y accéder.

- La Semaine de la sécurité des autobus scolaires ainsi que l'éducation en matière de sécurité;



- Des messages diffusés à la radio, dans les zones d'écoute de Nipissing Ouest, North Bay, Parry Sound et environs, ont servi à souligner cette semaine et à recruter des conducteurs.

- Le transport scolaire actif et le pédibus scolaire;



- Même s'il existe toujours, ce programme est en veilleuse à l'heure actuelle. Par contre, les ressources et les principes du programme ont été utilisés lors des activités de rentrée scolaire pour faire la promotion de modes de transport de rechange, favorisant ainsi la distanciation physique dans les autobus.

- Le programme de patrouille des autobus scolaires;



- Ce programme n'a pas encore été présenté au comité consultatif des directeurs et directrices aux fins d'un réexamen. La COVID-19 a empêché tout progrès à cet effet.

- L'actualisation et l'amélioration du plan annuel de communications;



- Le membre du personnel responsable de cette tâche avait fait une première revue du plan. Toutefois, en raison d'une retraite, cette tâche a été attribuée à un nouvel employé. Ceci nous permettra de revoir le plan d'une autre perspective.

- L'examen et la mise à jour des directives actuelles;



- Sur les trente-neuf directives se trouvant dans le site Web des STSNPS, huit ont été mises à jour et doivent encore être approuvées. Une directive est en voie de développement et onze nouvelles directives doivent être approuvées.

- La détermination des lacunes dans les directives et l'élaboration des directives appropriées;



- Trente-cinq directives internes ont été préparées et doivent être approuvées. Six autres sont en voie de développement. Ces directives portent sur la gestion des ressources humaines, les processus administratifs tels que ceux liés aux opérations et aux finances ainsi que la gouvernance organisationnelle.

- L'examen et la mise à jour des processus de gestion des ressources humaines tels que le système d'évaluation du rendement et de l'équité salariale;



- Dans le cadre du processus de négociation collective mené en 2019, une entente a été conclue avec le syndicat pour former un comité mixte de relations de travail qui abordera certains enjeux. En raison de la pandémie, cette initiative n'est pas

allée de l'avant, mais demeure une priorité. De fait, le dialogue se poursuit entre les parties afin de confirmer leur intention de lancer le comité tôt en 2021.



- La gestion des ressources humaines fait l'objet de la majorité des nouvelles directives susmentionnées, notamment celle portant sur les processus d'évaluation du rendement.

- **Le perfectionnement professionnel et la planification de la relève;**



- En 2018-2019, un membre de la gestion s'est inscrit au programme de diplôme en administration de conseils scolaires offert par l'OASBO et l'Université de Guelph et trois membres du personnel se sont inscrits au programme de certificat en transport des élèves. Depuis, ces trois membres du personnel se sont joints au programme de diplôme. Deux autres membres de l'équipe s'intéressent à participer à l'un ou l'autre de ces programmes à l'avenir.

Gestion des urgences			Diplôme en administration de conseils scolaires de l'OASBO/Université de Guelph		Tâches	Autre formation connexe
Système de gestion des incidents	Sensibilisation à la pandémie	Secourisme	Inscriptions	Cours en 2019-2020	Séminaires/webinaires	
10	10	7	4 employés	4	18	1

- **La formation offerte aux partenaires sur l'utilisation des logiciels de transport;**



- Cette formation n'a pas encore été offerte en raison de la pandémie. C'est à suivre.

- **Les plans d'urgence et de continuité des opérations;**



- Cette mesure ne relève pas d'un exercice de planification, mais plutôt d'une nécessité. Nous sommes passés à l'action afin de pouvoir continuer à travailler malgré la fermeture de notre bureau. Nous avons, par exemple, acheté du matériel informatique et des logiciels et élaboré quatre plans opérationnels qui nous ont permis de retourner au bureau en toute sécurité après avoir travaillé à domicile. L'achèvement du plan de continuité des opérations dépend de la documentation dont certains aspects sont en suspens.

Redevabilité : Directeur exécutif – Rapport annuel de l'AGA

Conclusion

La dernière année a été marquée de défis et d'opportunités. Malgré la pandémie, notre organisme s'est perfectionné à certains niveaux et a pu adapter sa façon d'offrir les services. Il faut remercier chacun de nos partenaires, les anciens comme les nouveaux, dont la participation à de nombreuses discussions a contribué au maintien du transport scolaire en dépit des restrictions et des changements.

La résolution de la crise de COVID-19 à l'horizon, nous tirerons profit des connaissances, des compétences et des aptitudes que nous avons acquises et nous nous inspirerons de l'esprit coopératif qui a assuré notre réussite, les appliquant à notre objectif d'amélioration continue. Nous en sortirons mieux préparés, prêts pour le retour à la normale.



L'optimisme est la foi qui mène à la réussite. Rien ne peut se faire sans espoir ni confiance.

HELEN KELLER

Respectueusement soumis,

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