

---

# Présentation de l'Equipe d'Assistance



## Stratégique du Transport pour les Ecoles Publiques de Boston

Ray Hart et Willie Burroughs

Mercredi 11 janvier 2023

---

# Ordre du jour

---



- **Aperçu**
  - **Leadership**
  - **Affectations, inscription et Routage des élèves**
  - **Gestion**
  - **Questions et réponses**
-

# Principales Conclusions Générales

---



- Le district établit des calendriers annuels et des horaires quotidiens pour les écoles BPS, mais les calendriers et les horaires quotidiens des écoles non BPS sont désignés par divers conseils d'administration, ce qui entraîne des défis tels que:
    - Un système de routage BPS qui a 24 heures de sonnerie différentes le matin, 20 heures de sonnerie différentes en milieu de journée et 29 heures de sonnerie différentes l'après-midi
    - Des écoles non BPS qui programment des demi-journées ou des «sorties anticipées» à leur discrétion, sans égard à la programmation à l'échelle du système ou aux ressources disponibles
-

# Principales Conclusions Générales

---



- Les politiques d'affectation des écoles de district font que de nombreux élèves traversent la ville chaque jour plutôt que d'utiliser les écoles de quartier, ce qui augmente le nombre d'autobus sur la route à tout moment
  - Sur cinq ans, il y a eu une augmentation de 70 % du nombre d'élèves dont les plans IEP/504 nécessitent des moniteurs de bus
-

# Principales Conclusions Générales

---

- La Ville/le District est tenu d'utiliser la main-d'œuvre spécifique des chauffeurs, quel que soit le fournisseur de transport sous contrat avec la Ville/le District pour fournir des services d'exploitation du transport
  - Bien que la Ville/le District puisse changer de fournisseur aussi souvent que possible, les mêmes employés de première ligne (chauffeurs, mécaniciens, opérations), sous les mêmes conditions d'emploi de la convention collective (CBA), dirigés par la même direction syndicale, resteront en place et dicteront, dans une large mesure, le fonctionnement de BPS DoT. Cela reste vrai, que la Ville/le District intègre ou non le transport en interne.
-

# Leadership

---

# Principaux Résultats - Mentions Elogieuses

---



- Leadership Fort du Département des Transports (DoT)
  - Plan d'Affaires du DoT
  - L'équipe de gestion des points semblait être focalisée sur le laser et dédiée à l'amélioration de l'efficacité et au contrôle des coûts
  - Le DoT a répondu aux demandes d'informations avant, pendant et après la visite du site
  - Il existe actuellement un calendrier à 3 niveaux pour les BPS, mais toutes les écoles n'y adhèrent pas
-

# Principaux Résultats – Collecte de Données

---



- Les inefficacités dans le transport BPS ne sont pas suivies de manière granulaire ou différenciées par catégories utiles
  - Les catégories généralement suivies ailleurs incluent, mais sans s'y limiter -
    - Le type d'école (BPS, charte, hors district, etc.)
    - Les Elèves Transportés Hors zone
    - L'achalandage et taux d'utilisation moyen des autobus (usagers projetés et réels par rapport à la capacité des autobus)
    - Le type d'éligibilité (plus de 1,5 miles de l'école de fréquentation, dans la limite de 1,5 miles de l'école de fréquentation)
-



# Recommandations

---

- Mettre en œuvre un horaire de sonnerie cohérent à 3 niveaux dans tout le district
  - Mettre à jour régulièrement toutes les politiques et procédures et revoir et mettre à jour régulièrement les itinéraires pour maximiser l'utilisation de la flotte
  - Identifier et quantifier fiscalement les opportunités d'accroître l'efficacité en examinant -
    - Les distances marche-arrêt
    - Les distances à pied de l'école
    - Le temps de trajet moyen
    - L'heure de ramassage au plus tôt
    - Les charges d'autobus et l'utilisation des sièges, et
    - La création de niveaux différents
-

# Recommandations

---

- Renforcer les contrôles fiscaux et de gestion internes en suivant les coûts par élève et par bus/van pour tous les services fournis
- Transporter simultanément les élèves vers les écoles à proximité dans le même bus, comme une école primaire avec une école moyenne à proximité
- Concevoir une stratégie DoT pour surveiller l'achalandage réel tout au long de l'année scolaire afin d'identifier de manière agressive les arrêts, les trajets et les itinéraires à consolider ou à éliminer
- Établir une collaboration croisée avec les systèmes scolaires en dehors des BPS qui reçoivent des services de transport pour aligner les calendriers et les horaires dans la mesure du possible

# Affectations, inscription et Routage des élèves

---

# Principales Conclusions

---



- Les plans d'affectation scolaire et les placements dans les programmes ont un impact sur les services du DoT
  - Connexion du système d'information sur les élèves (SIS) aux programmes de transport
  - Planification annuelle interdépartementale des itinéraires avec les principales parties prenantes
  - Itinéraires construits sur l'éligibilité plutôt que sur l'achalandage moyen réel
  - Date limite à laquelle les données critiques des élèves envoyées aux transports pour commencer l'acheminement d'été et d'automne ne semblent pas être synchronisées avec le besoin
  - Manque de coordination entre l'éducation spécialisée et le DoT
  - Communication SIS entre les BPS et 103 écoles non BPS
-

# Recommandations

---



- Améliorer les communications formelles entre l'éducation spécialisée et le DoT
  - Commencer un examen complet de toutes les pratiques et des processus d'acheminement afin d'identifier les opportunités d'amélioration des résultats d'acheminement et l'efficacité de l'acheminement
  - Rencontrer régulièrement les administrateurs des écoles à charte et non publiques pour partager les sujets de préoccupation, améliorer la communication
  - Utiliser, dans la mesure du possible, la configuration de routage de la fin de l'année scolaire précédente
  - Examiner toutes les politiques et pratiques de routage
-

# Gestion

---

# Principales Conclusions

---

- Le DESE a constaté que les services de transport de haute qualité pour les élèves des BPS et les indicateurs de performance clés identifiés par le district et son fournisseur n'étaient pas efficacement pris en compte
  - Le DoT n'a pas lié son centre d'appels moderne au fournisseur ou retenu un polyglotte qui pourrait fournir un niveau de service client plus élevé aux parents et aux administrateurs en cas d'arrêts de bus manqués
-

# Recommandations

---

- Mettre à jour et mettre pleinement en œuvre le plan d'affaires complet pour inclure les buts, les objectifs, les repères, les performances, les responsabilités et les coûts
  - Créer un système de communication efficace dans toute l'organisation du DoT, y compris des canaux de communication de haut en bas et côte à côte qui impliquent des réunions régulières à chaque niveau avec des ordres du jour spécifiques, des procès-verbaux documentés des discussions, des décisions et des activités de suivi
  - Reprendre l'enquête annuelle sur le service client du DoT
-



# Recommandations

---

- L'IFB semble faire un travail minutieux de définition des exigences de service et de performance, de la structure et des mécanismes d'interface, du processus de surveillance, etc. S'assurer que le contrat comprend des indicateurs de performance qui traitent de la ponctualité des performances des bus qui sont facilement mesurées et tiennent le fournisseur et son personnel directement responsables de la prestation de services fiables aux élèves. Les mesures de performance doivent inclure, mais sans s'y limiter -
    - La Performance de ponctualité,
    - Les parcours manqués,
    - Les résultats de l'entretien/de l'inspection du véhicule, et
    - Le respect des rapports financiers et statistiques mensuels
-

# Merci

# Questions et Réponses

---