

Transport des élèves

1.0 Contexte

1.1 Aperçu

Durant l'année scolaire 2013-2014, plus de 830 000 élèves ontariens ont été transportés tous les jours à destination et en provenance d'écoles publiques dans quelque 19 000 véhicules scolaires, comme des autobus, des fourgonnettes et des automobiles scolaires. Presque tous les services de transport d'élèves en Ontario sont fournis par le truchement de contrats conclus avec des exploitants d'autobus scolaires, et plus de la moitié des enfants transportés fréquentaient le jardin d'enfants ou l'école élémentaire.

Tous les conseils scolaires en Ontario fournissent différents niveaux de services de transport aux élèves fréquentant l'école élémentaire, et la plupart offrent de tels services aux élèves fréquentant l'école secondaire. La *Loi sur l'éducation* (la Loi) n'oblige pas expressément les conseils scolaires à offrir des services de transport. Cependant, l'alinéa 21(2)c) de la Loi dispense un enfant de fréquenter l'école si le conseil ne met pas à sa disposition un moyen de transport et qu'il n'existe pas d'école située :

- dans un rayon de 1,6 kilomètre de son lieu de résidence, si l'enfant est âgé de moins de sept ans;
- dans un rayon de 3,2 kilomètres de son lieu de résidence, si l'enfant a atteint 7 ans mais n'a pas atteint 10 ans;
- dans un rayon de 4,8 kilomètres de son lieu de résidence, si l'enfant a atteint 10 ans.

Les conseils scolaires se fondent en grande partie sur la distance qui sépare l'école du lieu de résidence pour déterminer l'admissibilité de leurs élèves à des services de transport. La **figure 1** montre le nombre d'élèves transportés en 2013-2014, la dernière année pour laquelle des données sont disponibles, selon le type de programme ou de besoin.

1.2 Rôles et responsabilités concernant le transport des élèves

La **figure 2** montre les rôles et les responsabilités des parties qui participent au transport des élèves à destination et en provenance des écoles en Ontario.

1.2.1 Ministère de l'Éducation

Le ministère de l'Éducation (le Ministère) fournit du financement aux conseils scolaires par le

Figure 1 : Nombre d'élèves transportés, ventilé selon le type de programme ou de besoin, 2013-2014

Source des données : ministère de l'Éducation, sondage sur le transport des élèves pour 2013-2014

Type de programme ou de besoin	Nombre	%
Élèves n'ayant pas de besoins spéciaux		
Programmes généraux (les élèves satisfont au critère d'admissibilité lié à la distance de marche)	570 014	68,3
Programmes spéciaux - immersion en français	114 210	13,7
Programmes spéciaux - autres (p. ex. élèves doués, arts, musique, technique)	18 720	2,2
Risque (les élèves ne satisfont pas au critère d'admissibilité lié à la distance de marche, mais le déplacement à pied est risqué en raison de l'âge ou du niveau scolaire des élèves)	55 626	6,7
Courtoisie (les élèves ne satisfont pas au critère d'admissibilité lié à la distance de marche, mais des places sont libres dans les autobus)	33 323	4,0
Total partiel	791 893	
Élèves ayant des besoins spéciaux	39 798	4,8
Autres (écoles visées par l'article 23 et écoles provinciales*)	2 538	0,3
Total	834 229	100,0

* Les écoles visées par l'article 23 sont des établissements correctionnels et des établissements de garde. Les écoles provinciales sont exploitées par le ministère de l'Éducation et offrent un enseignement à des élèves atteints de surdité ou de cécité ou ayant des troubles d'apprentissage graves.

truchement de la Subvention pour le transport des  lves. Il procède également à un sondage annuel auprès des conseils scolaires au sujet des services de transport des  lves à l'échelle de la province. Les résultats de ce sondage sont fournis au Ministère par les consortiums. Selon le Ministère, le sondage vise à soutenir l'élaboration des politiques ministérielles et la prise de décisions par les conseils scolaires et les consortiums.

Entre 2006 et 2011, le Ministère a fait appel aux services d'experts-conseils de l'extérieur chargés d'effectuer des examens initiaux de l'efficacité et de l'efficience des activités des consortiums de transport scolaire dans quatre domaines : la gestion du consortium; l'élaboration et la mise en oeuvre des politiques et des pratiques; l'établissement des itinéraires et la technologie; la gestion des contrats. Le Ministère s'est fondé sur la cote globale obtenue pour déterminer les ajustements devant être apportés au financement du transport pour les conseils qui affichent un déficit relativement à leurs dépenses en matière de transport. Il effectuera un examen de suivi si le consortium qui en fait la demande peut montrer qu'il a réalisé des progrès

notables dans la mise en oeuvre des recommandations formulées lors de l'examen initial.

1.2.2 Conseils scolaires

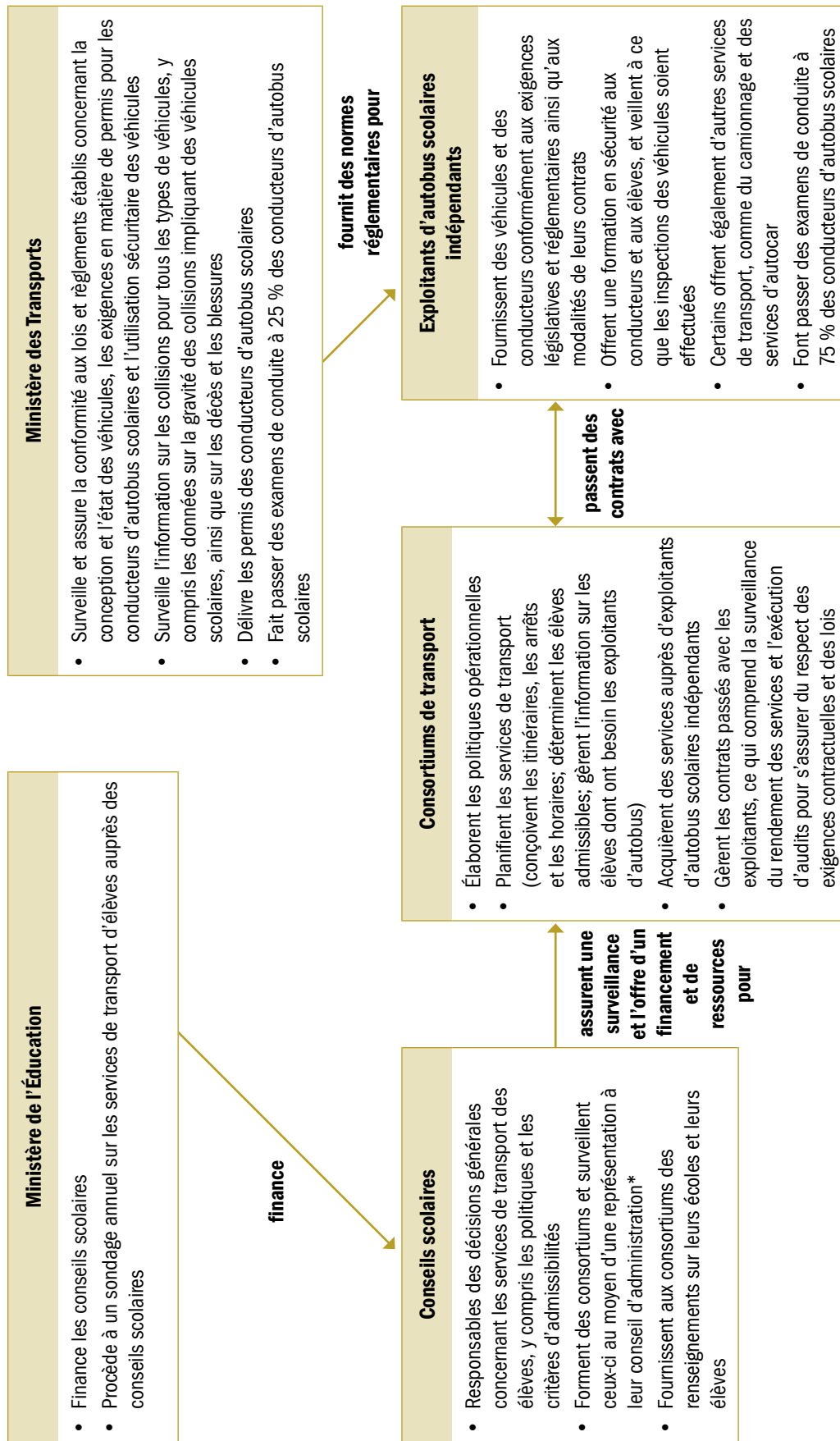
La province compte 72 conseils scolaires. Le Ministère accorde à ceux-ci une autonomie et des pouvoirs relativement au transport des  lves. Les conseils sont responsables des décisions générales liées à l'offre de services de transport des  lves, ce qui comprend l'établissement de politiques et des critères d'admissibilité.

1.2.3 Consortiums de transport

Il y a 33 consortiums de transport dans la province. Un consortium de transport est un organisme regroupant de deux à cinq conseils scolaires (par exemple des conseils publics, catholiques, franco-phones et anglophones) situés dans la même région géographique. Pour limiter les coûts et améliorer l'efficience du transport des  lves, durant l'année scolaire 2006-2007, le Ministère a demandé aux conseils scolaires de commencer à regrouper les fonctions de transport au sein de consortiums qui

Figure 2 : Rôles et responsabilités des parties qui prennent part au transport d'élèves en Ontario

Préparé par le Bureau de la vérificatrice générale de l'Ontario



* Un conseil scolaire ne fait partie d'aucun consortium et gère directement ses services de transport.

assureraient les services aux conseils situés dans les mêmes régions géographiques; un petit nombre de conseils avaient déjà établi des consortiums à ce moment. Au moment de notre audit, tous les conseils scolaires, sauf un conseil catholique francophone dans le Nord, faisaient partie d'un consortium. On compte 17 conseils scolaires qui font partie de plus d'un consortium en raison d'un chevauchement des limites géographiques. Les consortiums sont responsables de ce qui suit :

- appliquer les politiques des conseils scolaires membres;
- planifier les services de transport (concevoir les itinéraires; identifier les élèves admissibles; déterminer les lieux et les heures d'embarquement et de débarquement des élèves; gérer l'information sur les élèves dont ont besoin les exploitants d'autobus scolaires);
- passer des contrats avec les exploitants d'autobus scolaires qui assurent la prestation des services de transport des élèves;
- gérer les contrats avec les exploitants d'autobus scolaires, ce qui comprend la surveillance du rendement de la prestation des services;
- exécuter des audits des exploitants d'autobus scolaires pour s'assurer qu'ils se conforment aux lois, aux règlements et aux modalités contractuelles.

Les conseils scolaires sont représentés aux conseils d'administration des consortiums pour assurer une surveillance, et ils fournissent aux consortiums des renseignements sur leurs écoles et leurs élèves (comme le nom des élèves, leur âge, leur adresse et leurs besoins spéciaux, le cas échéant).

1.2.4 Exploitants d'autobus scolaires

La province compte plus de 200 exploitants d'autobus scolaires qui fournissent des services de transport d'élèves financés par les fonds publics. Les exploitants d'autobus scolaires passent des contrats avec les consortiums aux fins de la prestation des services de transport des élèves. Ils doivent

s'assurer que leurs véhicules et leurs conducteurs satisfont aux exigences énoncées dans les lois et les règlements (comme l'exécution d'inspections semestrielles de l'état mécanique des véhicules et la tenue des journaux de bord quotidiens des conducteurs, dans lesquels sont consignées les heures de service, les pauses et le kilométrage parcouru), ainsi que veiller à respecter les modalités de leur contrat (comme l'offre d'une formation en sécurité pour les conducteurs et les élèves, et l'exécution de vérifications des antécédents des conducteurs).

Pendant l'année scolaire 2012-2013 (l'année la plus récente pour laquelle ces renseignements ont été compilés), 19 exploitants d'autobus scolaires ont touché chacun au moins 5 millions de dollars pour transporter des élèves fréquentant des écoles publiques. Deux de ces exploitants ont reçu 40 % du montant total d'environ 760 millions de dollars versé à tous les exploitants pour le transport d'élèves de la maison à l'école.

1.2.5 Ministère des Transports

Le ministère des Transports (MTO) veille à l'application des lois et règlements fédéraux et provinciaux portant sur la conception et l'état mécanique des véhicules, les exigences en matière de permis pour les conducteurs d'autobus scolaires et l'utilisation sécuritaire des véhicules.

La Direction de la sécurité des transporteurs et de l'application des lois du MTO compte environ 90 employés, à St. Catharines, qui sont chargés de favoriser l'utilisation sécuritaire des véhicules commerciaux en Ontario. Ils doivent notamment surveiller l'observation des lois pour tous les types de véhicules, pas seulement les véhicules scolaires. En outre, certains des quelque 250 agents d'application de la loi répartis dans toute la province procèdent à des inspections de sécurité des véhicules commerciaux (y compris les autobus scolaires) ainsi qu'à des audits dans les établissements des exploitants commerciaux (y compris les exploitants d'autobus scolaires), et font enquête sur les centres privés d'inspection des véhicules automobiles, qui

inspectent l'état mécanique de véhicules commerciaux et non commerciaux (y compris les véhicules scolaires).

1.3 Financement et dépenses pour le transport des élèves

Pour l'année scolaire 2013-2014, l'année la plus récente pour laquelle des données définitives sont disponibles, les subventions pour le transport versées aux conseils scolaires se sont élevées à 867 millions de dollars, soit 4 % du financement de fonctionnement total de 21 milliards fournis aux conseils. Le montant estimatif des subventions liées au transport pour l'année scolaire 2014-2015 est de 880 millions de dollars, comme le montre la figure 3.

Les subventions versées aux conseils scolaires, y compris la subvention pour le transport des élèves, sont calculées conformément à la réglementation et sont initialement fondées sur les budgets ou les estimations soumis par les conseils en juin pour l'année scolaire à venir (qui va de septembre à août). Les montants des subventions sont révisés

en décembre, après la réception de l'information financière et des renseignements sur les inscriptions à jour. Le montant définitif de la subvention est établi une fois que les conseils scolaires ont fourni leurs états financiers audités au mois de novembre suivant.

Comme le montre la figure 4, plus de 90 % des dépenses relatives au transport des élèves sont constituées de paiements versés principalement aux exploitants d'autobus avec lesquels des contrats ont été passés. Le reste des dépenses est lié à la gestion

Figure 4 : Ventilation des dépenses au titre des services de transport des élèves, 2013-2014

Source des données : ministère de l'Éducation, sondage sur le transport des élèves pour 2013-2014

Secteur de dépenses	%
Services de véhicules scolaires prévus dans les contrats*	94
Gestion des consortiums	4
Formation en sécurité des élèves et autres dépenses	2
	100

* Comprend le coût de l'utilisation de taxis et des services de transport en commun, qui est payé par les conseils scolaires.

Figure 3 : Financement des conseils scolaires, dépenses réelles au titre des services de transport et nombre d'élèves transportés, 2008-2009-2014-2015

Source des données : ministère de l'Éducation, Système d'information sur le financement de l'éducation et sondage sur le transport des élèves

Année scolaire	Subventions totales pour le fonctionnement des conseils (millions de dollars)	Subvention pour le transport (millions de dollars)	Subvention pour le transport en pourcentage des subventions totales pour le fonctionnement	Dépenses réelles au titre des services de transport* (millions de dollars)	Nombre d'élèves transportés
2008-2009	18 892	816,0	4,3	815,2	817 918
2009-2010	19 537	827,6	4,2	825,7	818 189
2010-2011	20 271	839,8	4,1	840,6	824 024
2011-2012	20 985	852,5	4,1	858,1	823 462
2012-2013	20 967	850,0	4,1	852,9	833 685
2013-2014	20 768	866,6	4,2	861,7	834 229
Estimation pour 2014-2015	22 449	880,0	3,9	Pas encore disponible	Pas encore disponible

* Dans les cas où les dépenses réelles dépassent le montant des subventions reçues, les conseils scolaires qui font partie de consortiums ayant obtenu la cote « moyen » ou une cote supérieure dans le cadre de l'examen de l'efficacité et de l'efficience recevront des fonds supplémentaires couvrant, en totalité ou en partie, le déficit affiché l'année de l'examen. Cela fait en sorte de réinitialiser le financement des services de transport des années subséquentes. Autrement, les conseils scolaires doivent payer le déficit à même les fonds destinés à d'autres secteurs de programmes.

des consortiums, à la formation sur la sécurité des élèves et à d'autres coûts. Toutefois, selon le ministère de l'Éducation, les conseils scolaires peuvent consacrer n'importe quelle partie de la subvention pour le transport à des postes qui n'ont pas de lien avec le transport des élèves, comme les frais relatifs aux salles de classe (par exemple les manuels) et d'autres types de frais (par exemple les fournitures de bureau des écoles ou les frais administratifs). La plupart des autres volets du financement de l'éducation sont administrés d'une manière similaire par le Ministère.

2.0 Objectifs et portée de l'audit

Notre audit visait à déterminer si des systèmes et des procédures efficaces étaient en place pour transporter de manière sécuritaire et efficiente les élèves des écoles élémentaires et secondaires, s'assurer que le niveau de service à l'échelle de la province est équitable et fondé sur les besoins, et mesurer le rendement à cet égard et en rendre compte.

Notre travail d'audit a été effectué principalement à trois consortiums de transport et au ministère des Transports, et, dans une mesure moindre, à des conseils scolaires et au ministère de l'Éducation. Aux consortiums, nous avons examiné ce qui suit : leur planification des services de transport, y compris les critères d'admissibilité qu'ils appliquaient; l'utilisation des autobus; les dispositions de sécurité enchâssées dans les contrats passés avec les exploitants d'autobus scolaires; la formation fournie aux élèves sur la sécurité pendant les trajets en autobus; les pratiques de surveillance pour s'assurer que les exploitants entretiennent leurs véhicules et embauchent et forment des conducteurs compétents; si les collisions faisaient l'objet de suivis et d'analyses. En outre, nous nous sommes penchés sur le processus employé par

les consortiums pour établir des itinéraires sûrs et efficaces. Nous avons également examiné les pratiques d'approvisionnement utilisées pour acquérir les services de transport actuels. Les trois consortiums que nous avons visités desservaient deux régions distinctes et administraient les services de transports pour neuf conseils scolaires en tout. Durant l'année scolaire 2013-2014, ces consortiums ont représenté presque 20 % des coûts engagés au titre du transport des élèves et près de 20 % des élèves transportés dans la province, comme le montre la **figure 5**.

Nous avons également envoyé aux 30 autres consortiums de la province un questionnaire sur des sujets clés que nous avons relevés durant nos visites des consortiums. Tous les consortiums y ont répondu.

Au ministère des Transports (MTO), nous avons examiné la fréquence des inspections ministérielles des autobus scolaires, les audits des exploitants d'autobus scolaires, ainsi que les enquêtes sur les centres privés d'inspection des véhicules automobiles qui effectuent des inspections semestrielles de l'état mécanique des véhicules scolaires servant à transporter six enfants ou plus. En outre, nous nous sommes familiarisés avec le processus d'octroi de permis aux conducteurs d'autobus scolaires, et nous avons évalué si les données sur le rendement en matière de sécurité, qui sont surveillées par le MTO (au moyen de son Système d'immatriculation d'utilisateur de véhicule utilitaire [Système d'immatriculation UVU]) et sur lesquelles s'appuient les consortiums, sont exactes et à jour.

Aux conseils scolaires, nous avons rencontré des cadres supérieurs des conseils et certains conseillers scolaires pour discuter de leur surveillance des consortiums.

Au ministère de l'Éducation, nous avons examiné le caractère adéquat des examens de l'efficacité et de l'efficience des consortiums, ainsi que le fondement sur lequel repose le financement des services de transport d'élèves. Nous avons également examiné l'information provenant des

Figure 5 : Détails concernant les consortiums de transport sélectionnés aux fins de l'audit

Source des données : ministère de l'Éducation

Consortium visité	Conseils scolaires faisant partie du consortium	Type de zone desservie	Administrations comprises dans la zone desservie	Élèves transportés, 2013-2014	Coût réel des services de transport, 2013-2014 (millions de dollars)
Toronto Student Transportation Group	Toronto District School Board	Urbaine	Toronto	54 600	81,6
	Toronto Catholic District School Board				
Student Transportation of Peel Region	Conseil scolaire de district de Peel	Principalement urbaine, avec certaines zones rurales	Mississauga, Brampton, Caledon	64 000	54,4
	Dufferin-Peel Catholic District School Board				
Consortium de services aux élèves de Sudbury	Rainbow District School Board	Principalement rurale, avec certaines zones urbaines	Grand Sudbury, Espanola, Manitoulin	21 300	26,5
	Conseil scolaire du district du Grand Nord de l'Ontario				
	Sudbury Catholic District School Board				
	Conseil scolaire catholique du Nouvel-Ontario				
	Huron-Superior Catholic District School Board ¹				
Total				139 900²	162,5³

1. Le Huron-Superior Catholic District School Board ne fait pas partie du Sudbury Student Services Consortium, mais il passe des contrats de service avec celui-ci.

2. Ce chiffre représente 17 % des 834 229 élèves transportés à l'échelle de la province en 2013-2014.

3. Ce chiffre représente 19 % des coûts réels totaux de 861,7 millions de dollars au titre des services de transport à l'échelle de la province en 2013-2014.

enquêtes annuelles sur le transport du Ministère auprès des conseils scolaires.

Nous avons aussi rencontré des membres du comité chargé des transports de l'Ontario Association of School Business Officials, dont font partie des cadres supérieurs des consortiums, des représentants de l'Ontario School Bus Association et de l'Independent School Bus Operators Association, qui défendent les intérêts des exploitants d'autobus scolaires, et des représentants d'un syndicat dont font partie près de 1 800 conducteurs d'autobus scolaires.

Nous nous sommes également entretenus avec Colin Campbell, un ancien juge à la retraite de la Cour supérieure de l'Ontario, qui a été engagé en octobre 2014 par la ministre de l'Éducation pour présider un comité d'experts chargé de recenser

les pratiques exemplaires et d'examiner les options (autres que les demandes de propositions en vue d'acquérir des services de transport d'élèves en régime de concurrence) qui respectent la directive en matière d'approvisionnement du gouvernement. Au moment de la rédaction du présent rapport d'audit, le comité d'experts n'avait pas encore publié son rapport.

3.0 Résumé

On considère généralement que les véhicules scolaires constituent un moyen de transport sécuritaire, d'après le nombre de collisions par rapport au nombre de passagers transportés et de

kilomètres parcourus. Le ministère des Transports a mentionné que ces cinq dernières années, il y a eu 5 600 collisions impliquant des véhicules scolaires qui ont entraîné des dommages matériels, des blessures ou des décès. Dans l'ensemble, en Ontario, le risque de blessure découlant de collisions impliquant des véhicules scolaires est inférieur au risque associé aux autres types de véhicules, et le risque de décès est semblable à celui constaté pour tous les autres types de véhicules. Toutefois, en 2013, dernière année pour laquelle des données sont disponibles, les véhicules scolaires de l'Ontario ont été impliqués dans un plus grand nombre de collisions, toute proportion gardée, que les automobiles et les camions, mais dans un moins grand nombre de collisions que d'autres types d'autobus, selon les résultats totaux par type de véhicules. Plus particulièrement, 12 % des autobus scolaires ont été impliqués dans des collisions, contre 4 % des automobiles, 2 % des camions et 16 % des autres types d'autobus. Les services de police ont déterminé que le conducteur d'autobus scolaire avait été responsable de la collision dans 40 % des cas; il ne l'avait pas été dans 54 % des cas et, dans 6 % des cas, les causes de la collision n'avaient pu être déterminées.

Les consortiums recueillent des renseignements limités sur les incidents ayant des répercussions sur les élèves, comme l'arrivée tardive des autobus aux lieux d'embarquement et les pannes mécaniques. À partir des renseignements limités que nous avons pu obtenir durant notre audit, nous avons constaté une augmentation des incidents de ce type entre 2012-2013 et 2013-2014.

Néanmoins, en raison des risques potentiels pour les élèves transportés, il importe que le ministère de l'Éducation, les conseils scolaires, les consortiums de transport et le ministère des Transports continuent de prendre en compte et de minimiser les facteurs de risque dans trois domaines qui ont une incidence sur le transport sécuritaire des élèves : la compétence des conducteurs d'autobus, l'état des véhicules et le comportement des élèves. Il est ressorti de notre

audit que l'apport d'améliorations au chapitre de la surveillance des exploitants d'autobus et de leurs conducteurs, des processus visant à s'assurer de l'utilisation sécuritaire des véhicules scolaires, de la formation sur la sécurité dans les autobus à l'intention des élèves, et du suivi et de l'analyse des collisions et des incidents permettrait de réduire encore plus les risques pour les élèves.

Transport sécuritaire des élèves

Nous avons notamment constaté ce qui suit concernant le transport sécuritaire des élèves :

- **Une supervision et une surveillance améliorées sont requises pour s'assurer de la compétence des conducteurs d'autobus.**

Bien que l'octroi des permis aux conducteurs d'autobus scolaires et leur renouvellement tous les cinq ans soient soumis à une procédure rigoureuse, nous avons constaté des lacunes dans les processus de surveillance des consortiums visant à déterminer si les conducteurs sont compétents. En général, les consortiums que nous avons visités informaient à l'avance les exploitants d'autobus scolaires de tous les examens opérationnels, et un consortium laissait les exploitants choisir les dossiers de conducteurs qui seraient examinés. Nous avons notamment examiné les audits des itinéraires visant à vérifier que les conducteurs d'autobus respectaient l'itinéraire prévu, s'arrêtaient à tous les arrêts déterminés et s'acquittaient de leurs tâches de manière sécuritaire. Nous avons constaté que les audits des itinéraires étaient peu fréquents et, dans le cas d'un consortium, inefficaces, car le conducteur était au courant de l'exécution d'un audit, étant donné que l'évaluateur était à bord de l'autobus au lieu de suivre celui-ci à l'insu du conducteur. Lorsque des examens avaient révélé des éléments comme le fait que certains conducteurs n'avaient pas été soumis à des vérifications requises du casier judiciaire, un seul des trois consortiums visités

avait fait preuve d'une diligence raisonnable en s'assurant que les exploitants avaient remédié aux problèmes constatés.

- **Des améliorations sont requises pour ce qui est de s'assurer du bon état des véhicules scolaires.** Les contrats passés avec les exploitants d'autobus scolaires précisent l'âge maximal et l'âge moyen autorisé pour les autobus scolaires. Il est ressorti de notre examen aux trois consortiums visités que la plupart des véhicules n'avaient pas atteint l'âge maximal de 12 ans, mais que chaque consortium comptait des exploitants qui utilisaient au moins un type de véhicules pour lequel l'exigence relative à l'âge moyen autorisé (habituellement 7 ans) n'était pas respectée. Nous avons constaté que le processus employé par les consortiums pour vérifier l'état des véhicules scolaires était lacunaire. Seuls deux consortiums procédaient à une inspection visuelle de l'état des autobus, et seulement un petit nombre des véhicules présents sur place le jour même étaient sélectionnés aux fins d'inspection. Dans le même ordre d'idées, le processus d'inspection des véhicules scolaires par le ministère des Transports doit être amélioré. Nous avons observé que celui-ci ne ciblait pas les véhicules les plus susceptibles de violer les règles de sécurité, qu'il n'effectuait pas les inspections en temps opportun, ou qu'il ne s'assurait pas que l'on remédiait aux déficiences repérées durant les inspections.
- **Le ministère des Transports ne connaît pas le nombre total d'autobus scolaires en circulation.** Le nombre de véhicules scolaires consignés dans le système de suivi des inspections des autobus du ministère des Transports était inférieur au nombre de véhicules scolaires utilisés dans le cadre des contrats conclus par les consortiums de transport. Dans le cadre du sondage mené en 2013-2014 par le ministère de l'Éducation, les consortiums ont déclaré que quelque

19 000 véhicules scolaires d'exploitants avaient été utilisés, alors que le système faisait état de seulement 16 000 véhicules. Or, le nombre de véhicules scolaires dans le système devrait être beaucoup plus élevé que le nombre de véhicules utilisés par les consortiums, car le système devrait inclure également les véhicules scolaires dont se servent les écoles privées et d'autres organisations.

- **Les exploitants d'autobus scolaires qui sont autorisés à certifier le bon état mécanique de leurs propres véhicules font l'objet de peu de surveillance.** Le ministère des Transports permet aux centres privés d'inspection des véhicules automobiles autorisés, y compris ceux appartenant à des exploitants d'autobus scolaires, de procéder à des inspections mécaniques semestrielles des autobus scolaires et de les certifier. Le ministère des Transports surveille peu ces centres pour s'assurer qu'ils effectuent des inspections minutieuses. Nous avons constaté que ces 5 dernières années, seulement 12 centres appartenant à des exploitants d'autobus scolaires avaient été inspectés par le ministère des Transports.
- **Le ministère de l'Éducation n'a pas établi d'exigence obligatoire concernant l'offre d'une formation sur la sécurité à bord des autobus scolaires à l'intention des élèves.** Il revient à chaque consortium de déterminer s'il offrira aux élèves qu'il sert des programmes de sécurité à bord des autobus, et quels sont les programmes qu'il offrira, le cas échéant. Seulement 16 des 33 consortiums de la province avaient rendu obligatoire l'offre d'une formation générale sur la sécurité à bord des autobus, et seulement 5 offraient une orientation obligatoire aux nouveaux usagers.
- **Beaucoup de consortiums ne recueillaient pas de données sur les collisions et les incidents impliquant leurs véhicules scolaires afin de repérer les problèmes et de prendre des mesures correctives.** Seulement 4 des

33 consortiums ont été en mesure de nous soumettre des statistiques sur toutes les catégories d'incidents pour lesquelles nous avons demandé de l'information, et seulement la moitié d'entre eux ont pu nous fournir des renseignements complets sur les collisions. Les incidents comprennent, entre autres choses, les pannes d'autobus ou le débarquement d'élèves aux mauvais arrêts, les blessures subies par des élèves et les problèmes de comportement des élèves. Le ministère de l'Éducation n'avait pas établi de lignes directrices concernant la déclaration des collisions et des incidents impliquant les véhicules scolaires utilisés par les consortiums en vue d'analyser les causes de ceux-ci et d'élaborer des stratégies pour les prévenir à l'avenir.

Transport efficient des élèves

Notre audit a révélé des différences dans la manière dont les consortiums de transport fournissaient et géraient les services de transport d'élèves par autobus, par exemple, en ce qui concerne la mesure dans laquelle ils employaient des stratégies d'amélioration de l'efficacité, le niveau de service fourni et les coûts par élève transporté. Nous avons constaté que la capacité d'un consortium de gérer de manière efficiente et efficace les services de transport dépend notamment des pouvoirs qui lui ont été délégués par les conseils scolaires qu'il sert, ainsi que de la mesure dans laquelle les conseils scolaires sont disposés à travailler en collaboration et à intégrer les services. Les consortiums avaient mis en oeuvre des mesures, à divers degrés, pour améliorer l'efficacité des services de transport scolaires et, par le fait même, réduire les coûts, mais ils pourraient en faire encore plus à cet égard.

Nous avons notamment observé ce qui suit concernant la prestation efficiente des services, le niveau de service fourni, le financement et les pratiques d'approvisionnement :

- **Le financement consacré au transport scolaire n'est pas fondé sur les besoins.** Il

s'appuie plutôt sur le niveau de financement de 1997 de chaque conseil scolaire, qui est rajusté tous les ans en fonction des inscriptions et de l'inflation, et qui fait l'objet d'autres rajustements mineurs relatifs, par exemple, au coût du carburant et aux initiatives de sécurité. La formule de financement employée par le ministère de l'Éducation ne tient pas compte de facteurs locaux qui peuvent avoir une incidence considérable sur les coûts de transport, comme la densité de la population des élèves, la géographie, l'accès à des services de transport en commun, le nombre d'élèves ayant des besoins spéciaux et les dangers liés aux itinéraires. En 2004, le Ministère a commencé à mettre à l'essai une nouvelle formule de financement fondée sur les besoins. Cependant, en raison de réticences importantes, particulièrement de la part des conseils qui s'attendaient à recevoir un financement moindre, le Ministère a délaissé la nouvelle formule et s'est contenté du statu quo.

- **Les services de transport scolaire par autobus ne sont pas offerts de manière équivalente à tous les élèves à l'échelle de la province.** On constate des écarts importants dans l'admissibilité des élèves à des services de transport scolaire par autobus dans la province. Par exemple, trois conseils ne fournissent pas de tels services aux élèves d'écoles secondaires n'ayant pas de besoins spéciaux. Le pourcentage d'élèves pour lesquels les consortiums offrent des services de transport scolaire varie grandement d'un conseil à l'autre, allant de 10 % à 87 %. Cette situation découle de différences concernant la géographie, la densité de la population d'élèves et l'accès à des services de transport en commun, mais les divers critères d'admissibilité jouent également un rôle à cet égard. Nous avons constaté que ces critères variaient même parmi des conseils scolaires servis par un même consortium, et parmi des écoles relevant du même conseil. L'Ontario

n'a pas établi de norme provinciale pour l'admissibilité aux services de transport par autobus; par conséquent, les conseils scolaires peuvent déterminer les groupes d'élèves à qui ils offriront des services de transport et qui profiteront du financement.

- **Bien que les coûts du transport des élèves varient grandement d'un conseil scolaire à l'autre, le ministère de l'Éducation n'a pas fait de suivi auprès des conseils pour déterminer si ces variations sont justifiées.** Selon le sondage sur le transport des élèves mené par le Ministère en 2013-2014, le coût moyen du transport d'un élève n'ayant pas de besoins spéciaux était de 740 \$, et la fourchette des coûts parmi les conseils allait de 365 \$ à 1 680 \$. Pour un élève ayant des besoins spéciaux, le coût moyen était de 4 650 \$, la fourchette des coûts allant de 1 045 \$ à 11 205 \$. Ces écarts sont attribuables en grande partie à des différences dans la géographie et la densité de la population d'élèves ainsi qu'à d'autres facteurs locaux. Toutefois, le Ministère n'a pas déterminé s'ils pouvaient également découler de problèmes d'efficacité dans la prestation des services de transport qui seraient associés, par exemple, au fait de ne pas utiliser de façon optimale le logiciel de planification des itinéraires et de ne pas coordonner les jours de congé communs entre les conseils scolaires.
- **On ne dispose pas de données fiables sur l'utilisation des autobus.** En général, les consortiums ne disposaient pas de statistiques fiables sur l'utilisation des autobus parce qu'ils n'effectuaient habituellement pas de suivi du nombre d'usagers. En outre, chaque consortium fixait lui-même le nombre d'élèves que peut contenir un autobus, et la méthode pour calculer le taux d'utilisation variait d'un consortium à l'autre. Les consortiums s'appuyaient généralement sur le nombre d'élèves admissibles à des services de transport pour déterminer le

nombre d'autobus requis. Toutefois, à l'un des consortiums que nous avons visités, il est ressorti des dénombrements d'élèves effectués par des conducteurs durant trois jours consécutifs qu'environ 70 % des élèves qui devaient utiliser les services de transport scolaire selon les prévisions du consortium avaient effectivement recours aux services. Cette situation peut indiquer que le consortium avait une capacité excédentaire, ce qui entraînait des coûts inutiles.

- **Le nombre d'autobus utilisés par les consortiums dans le cadre des contrats est supérieur au nombre réellement requis.** Pour deux des consortiums que nous avons visités, le temps d'utilisation des autobus était inférieur à celui négocié dans les contrats avec les exploitants d'autobus. Par exemple, un consortium avait négocié un taux d'utilisation de base de trois heures par jour pour ses gros autobus, mais nous avons constaté qu'environ les deux tiers de ceux-ci étaient utilisés deux heures ou moins chaque jour. Le consortium pourrait économiser s'il passait des contrats relativement à un nombre réduit d'autobus et qu'il leur faisait faire des trajets additionnels.
- **Environ la moitié seulement des consortiums dans la province avaient acquis leurs services de transport actuels en régime de concurrence.** La dernière fois qu'un des consortiums que nous avons visités a acquis ses services de transport par autobus en régime de concurrence remonte à 2006. Il est ressorti de notre examen du plus récent processus d'approvisionnement concurrentiel exécuté par chacun des consortiums visités que tous les consortiums avaient évalué des facteurs qualitatifs, mais que seulement deux d'entre eux avaient sélectionné les exploitants d'autobus retenus en se fondant à la fois sur la qualité et le prix. Un consortium avait sélectionné les exploitants uniquement à partir du prix. Les deux consortiums ayant tenu compte des facteurs qualitatifs et du prix avaient

accordé une valeur relative de 65 % et de 35 % respectivement aux critères qualitatifs et au prix, ce qui était conforme aux pratiques exemplaires, selon l'information que nous avons reçue de Gestion de la chaîne d'approvisionnement Ontario (les experts en approvisionnement du gouvernement). Nous nous serions attendus à ce que les trois consortiums attribuent des cotes élevées aux critères liés à la sécurité, mais nous avons constaté que la valeur relative accordée aux critères de sécurité variait considérablement d'un consortium à l'autre, allant de 65 % à 26 % de la cote totale pour les critères qualitatifs.

Le présent rapport comprend 15 recommandations, qui regroupent 31 mesures à prendre pour donner suite aux constatations découlant de l'audit.

RÉPONSE GLOBALE DU MINISTÈRE DE L'ÉDUCATION

L'enseignement élémentaire et secondaire en Ontario est régi par la *Loi sur l'éducation*, qui stipule que les conseils scolaires sont des organisations autonomes. Les conseils sont responsables d'élaborer des programmes et des politiques, notamment en matière de transport, qui répondent aux besoins locaux. Le Ministère encouragera le sous-comité des transports de l'Ontario Association of School Business Officials à traiter ces questions au niveau provincial, et il le soutiendra à cet égard.

RÉPONSE GLOBALE DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS

Le ministère des Transports accueille volontiers les avis et les recommandations de la vérificatrice générale, et il est fermement déterminé à assurer l'amélioration continue de la sécurité de tous les véhicules commerciaux utilisés en Ontario, y compris les autobus scolaires et les autres véhicules utilitaires scolaires.

Le Ministère estime que son programme d'inspection des autobus scolaires est l'un des

plus complets et des plus rigoureux en Amérique du Nord, et les recommandations formulées dans le présent rapport l'aideront à pousser plus loin les améliorations et les initiatives qui sont en cours.

4.0 Constatations détaillées de l'audit

4.1 Les processus de surveillance visant à assurer la sécurité peuvent être améliorés

On considère généralement que les autobus scolaires constituent un moyen de transport sécuritaire comparativement à d'autres véhicules, selon le nombre de collisions par rapport au nombre de passagers transportés et de kilomètres parcourus. Il demeure qu'au fil des ans, des véhicules scolaires ont été impliqués dans des collisions ayant entraîné des décès, des blessures et des dommages matériels.

Le ministère des Transports (MTO) fait état des collisions pour tous les types de véhicules, y compris les véhicules scolaires, à partir des rapports de police. Dans son rapport annuel sur la sécurité routière de l'Ontario, le MTO rend compte des collisions ayant entraîné un décès, une blessure ou des dommages matériels d'au moins 1 000 \$. Nous avons examiné les données sur les collisions impliquant des véhicules scolaires durant les jours d'école de septembre à juin inclusivement, pour la dernière période de cinq ans pour laquelle des données sont disponibles (2008-2009 – 2012-2013). Comme le montre la **figure 6**, le nombre de collisions impliquant des véhicules scolaires est demeuré relativement constant ces quatre dernières années. Le risque de collisions entraînant un décès est de 0,2 %, ce qui correspond au risque pour tous les types de véhicules combinés. Cependant, le risque de collisions entraînant une blessure pour les véhicules scolaires,

Figure 6 : Collisions impliquant des véhicules scolaires survenues durant des jours d'école

Source des données : ministère des Transports

Année scolaire	Gravité de la collision*						Total des collisions	
	Décès		Blessures		Dommages matériels		Nombre	Pourcentage
	Nombre	Pourcentage	Nombre	Pourcentage	Nombre	Pourcentage		
2008-2009	7	0,6	185	14,3	1 100	85,1	1 292	100
2009-2010	2	0,2	154	14,5	903	85,3	1 059	100
2010-2011	—	0,0	162	14,0	992	86,0	1 154	100
2011-2012	3	0,3	154	15,3	848	84,4	1 005	100
2012-2013	2	0,2	150	13,5	956	86,3	1 108	100
Total	14		805		4 799		5 618	
Moyenne sur cinq ans	3	0,2	161	14,3	960	85,4	1 124	100

* Any collision that resulted in more than one category of severity (e.g., Personal Injury and Property Damage) is recorded once in the most severe category (e.g., Personal Injury).

qui s'établit à 14 %, est inférieur au risque pour tous les types de véhicules combinés (23 %).

Durant la même période, les conducteurs d'autobus scolaires ont été tenus responsables dans 40 % des cas de collisions, ce qui est légèrement mieux que le taux de responsabilité d'environ 45 % pour les conducteurs de tous les autres véhicules. En 2013, la dernière année pour laquelle des données sont disponibles, les véhicules scolaires de l'Ontario, toute proportion gardée, ont été impliqués dans un plus grand nombre de collisions que les automobiles et les camions, mais dans un moins grand nombre de collisions que les autres types d'autobus, selon le nombre total de véhicules par type. Plus précisément, 12 % des autobus scolaires ont été impliqués dans des collisions, contre 4 % des automobiles, 2 % des camions et 16 % des autres types d'autobus.

On distingue trois facteurs, qui sont discutés ci-après, ayant une incidence sur le transport sécuritaire des élèves :

- la compétence des conducteurs d'autobus;
- l'état des véhicules;
- le comportement des élèves.

4.1.1 Compétence des conducteurs et état des véhicules

Tant les consortiums de transport que le ministère des Transports ont un rôle à jouer pour ce qui est de s'assurer de la compétence des conducteurs et du bon état des véhicules afin de minimiser les risques associés au transport des élèves.

Consortiums de transport

Les consortiums de transport passent des contrats avec les exploitants d'autobus scolaires qui assurent la prestation des services de transport par autobus. Les consortiums procèdent à des examens opérationnels annuels auprès des exploitants pour confirmer la compétence des conducteurs, la sécurité des véhicules et l'observation des exigences contractuelles. Pour s'assurer de la compétence des conducteurs, les consortiums vérifient que ceux-ci ont un permis de conduire valide, qu'ils ont fait l'objet d'une vérification du casier judiciaire, qu'ils satisfont aux exigences en matière de formation, et que le nombre d'heures travaillées ne dépasse pas le nombre d'heures maximal prévu dans la loi. Ils suivent également les conducteurs sur la route pour déterminer s'ils respectent les itinéraires établis et respectent les politiques de sécurité des consortiums lors de l'embarquement et du débarquement d'élèves.

Afin de s'assurer que les véhicules sont sécuritaires, les consortiums examinent un échantillon de véhicules pour déterminer s'ils ont fait l'objet des contrôles d'entretien préventif requis, d'inspections avant un trajet (le conducteur doit inspecter son véhicule avant chaque utilisation) et d'inspections mécaniques semestrielles. Les contrats passés avec les exploitants d'autobus scolaires comportent des exigences relatives à l'âge des véhicules.

Titres de compétence et formation des conducteurs d'autobus scolaires

En général, un conducteur d'autobus scolaire doit être titulaire d'un permis de catégorie B ou E en plus d'un permis de conduire de catégorie G. Il doit avoir réussi un test de connaissances, une épreuve pratique de conduite et un examen de la vue, avoir fait l'objet d'une vérification du casier judiciaire, avoir suivi le cours de perfectionnement des conducteurs d'autobus scolaires et avoir soumis un rapport médical. En outre, les candidats ne doivent pas avoir accumulé plus de six points d'inaptitude.

Les permis des conducteurs d'autobus scolaires sont renouvelés tous les cinq ans. Dans le cadre du processus de renouvellement, les conducteurs doivent se soumettre à un examen de la vue et à un test de connaissances, et fournir un rapport médical. Les conducteurs âgés de 46 à 64 ans doivent soumettre des rapports médicaux plus fréquemment, soit tous les trois ans, et les conducteurs âgés de 65 ans ou plus doivent fournir un tel rapport tous les ans.

Incapacité d'établir une corrélation entre le roulement des conducteurs d'autobus scolaires et la sécurité

Les consortiums de transport, les exploitants d'autobus scolaires et un syndicat représentant des conducteurs d'autobus scolaires nous ont fait part de leurs préoccupations concernant le roulement accru des conducteurs au fil des ans. Ces groupes estimaient que le maintien en poste des conducteurs et la connaissance qu'ont ceux-ci des itinéraires et des élèves qui utilisent les services de transport jouent un rôle essentiel dans la sécurité des élèves. Nous avons examiné les

taux de roulement fournis par tous les exploitants d'autobus scolaires servant les trois consortiums que nous avons visités, et ceux-ci allaient de 14 % à 27 % en 2013-2014. Nous avons comparé ces taux aux différents indicateurs de sécurité utilisés par les consortiums, comme les accidents et les incidents dans les autobus, et nous n'avons constaté aucune corrélation entre ceux-ci. Toutefois, comme nous le mentionnons à la **Section 4.1.4**, l'information sur les incidents et les collisions ne fait pas l'objet d'un suivi adéquat en général, et il se peut qu'elle ne s'avère pas fiable aux fins de cette comparaison potentiellement utile.

Certains exploitants utilisent des autobus dont l'âge ne respecte pas l'exigence stipulée dans leurs contrats

Les coûts d'entretien et les préoccupations en matière de sécurité augmentent à mesure que les véhicules prennent de l'âge. Afin de réduire le risque que des véhicules non sécuritaires soient utilisés, les consortiums que nous avons visités avaient enchâssé dans les contrats passés avec les exploitants d'autobus des exigences énonçant l'âge maximal permis pour les véhicules scolaires servant au transport des élèves, ainsi que l'âge moyen des véhicules. Il est ressorti de notre examen d'un certain nombre de contrats aux trois consortiums que ceux-ci faisaient habituellement mention d'un âge maximal de 12 ans et d'un âge moyen de 7 ans pour le type d'autobus et par exploitant. Nous avons constaté que la plupart des véhicules n'avaient pas atteint l'âge maximal; toutefois, pour chaque consortium, nous avons relevé des exploitants utilisant au moins un type de véhicules pour lequel l'exigence concernant l'âge moyen n'était pas respectée. Plus particulièrement, pour un tiers des exploitants à l'un des consortiums visités, et pour la totalité des exploitants à un autre consortium, au moins un type d'autobus ne respectait pas l'exigence relative à l'âge moyen des véhicules.

Lacunes dans les examens opérationnels des exploitants d'autobus effectués par les consortiums

Nous avons eu certaines préoccupations concernant les examens opérationnels annuels exécutés par les trois consortiums de transport que nous avons visités. Dans l'ensemble, les consortiums visités sélectionnaient, aux fins de l'examen annuel, un très petit nombre de conducteurs et de véhicules de chaque exploitant d'autobus avec lequel un contrat avait été passé.

En ce qui concerne l'évaluation de la compétence des conducteurs, les consortiums avisaient habituellement les exploitants d'autobus de tous les examens opérationnels à l'avance, et un consortium laissait les exploitants choisir les dossiers de conducteurs qui seraient examinés. Étant donné que ces façons de faire permettent aux exploitants de se préparer en vue de leur examen, il se peut que le rendement affiché le jour de l'examen ne rende pas compte de leurs pratiques habituelles. Cette situation soulève des doutes quant à la fiabilité des examens. Les consortiums exécutaient également des audits des itinéraires pour vérifier que les conducteurs respectaient les itinéraires établis, s'arrêtaient à tous les arrêts déterminés et s'acquittaient de leurs tâches de manière sécuritaire. Ces audits étaient toutefois peu fréquents, et un consortium ne les effectuait qu'à la suite de la réception de plaintes. En outre, certaines pratiques d'audit étaient peu cohérentes, notamment dans le cas d'un évaluateur d'un consortium qui était à bord de l'autobus, de sorte que le conducteur savait qu'il faisait l'objet d'un audit. Ce consortium nous a dit qu'il utilisait périodiquement le GPS à bord des autobus pour vérifier que les conducteurs respectaient les itinéraires établis et activaient les mécanismes de sécurité des véhicules (comme les feux alternatifs et le signal d'arrêt escamotable). Toutefois, l'étendue de cette activité ne faisait pas l'objet d'un suivi.

Dans les cas où les examens opérationnels ont révélé des problèmes pour certains conducteurs, par exemple l'absence de vérification de l'aptitude à travailler auprès de personnes vulnérables, une formation aux premiers soins obsolète ou l'absence

des dossiers de conduite (les documents officiels sur le rendement des conducteurs de l'Ontario), un seul des trois consortiums visités avait procédé à un suivi régulier pour s'assurer qu'on s'employait à régler les problèmes. Un autre consortium avait effectué un suivi à l'égard de certains problèmes seulement. Au troisième consortium, en raison d'une documentation insuffisante, il était difficile de déterminer si les problèmes avaient été réglés comme il se doit par l'exploitant concerné.

En ce qui concerne l'évaluation de la sécurité des véhicules, seulement deux consortiums procédaient à une inspection visuelle de l'état des autobus dans le cadre de l'examen opérationnel, en plus de contrôler les dossiers d'entretien et d'inspection. Cependant, les autobus sélectionnés aux fins d'inspection pouvaient ne pas être représentatifs des véhicules réellement utilisés, étant donné que l'échantillon utilisé n'était pas fondé sur la totalité du parc de l'exploitant, mais sur les véhicules présents sur place au moment de l'examen.

RECOMMANDATION 1

Le ministère des Transports, de concert avec les conseils scolaires, doit :

- établir et exécuter des processus de surveillance uniformes et efficaces visant les exploitants d'autobus scolaires, pour avoir la confirmation que ceux-ci respectent les exigences contractuelles et législatives concernant la compétence des conducteurs et l'état des véhicules;
- surveiller le taux de roulement des conducteurs d'autobus, ainsi que les accidents et les incidents comme le débarquement d'élèves aux mauvais arrêts, afin de déterminer s'il existe une corrélation entre le roulement des conducteurs et les risques pour la sécurité, et si des mesures sont requises.

RÉPONSE DES CONSORTIUMS DE TRANSPORT

Les trois consortiums ont souscrit à cette recommandation. Ils ont mentionné que le sous-comité des transports de l'Ontario Association of School Business Officials serait le mieux placé pour assurer la mise en oeuvre réussie de la recommandation. Cela permettrait à tous les consortiums de soumettre des commentaires et de discuter de ces questions, et rendrait possible l'établissement de processus uniformes à l'échelle de la province aux fins de la surveillance efficace des exploitants d'autobus scolaires et du suivi de la corrélation entre le roulement des conducteurs d'autobus et les accidents et incidents.

Ministère des Transports

Le ministère des Transports (MTO) assume certaines fonctions en ce qui concerne l'application des règles relatives à la compétence des conducteurs et à la sécurité des véhicules. Il délivre les permis aux conducteurs d'autobus scolaires et doit veiller à ce que les exploitants d'autobus scolaires observent les lois et les règlements fédéraux et provinciaux concernant l'utilisation sécuritaire des véhicules. Le MTO administre un programme de surveillance de la sécurité et d'intervention à l'intention des exploitants de véhicules commerciaux (y compris les exploitants d'autobus scolaires), en attribuant une cote de sécurité à chaque exploitant en fonction de ses antécédents en matière d'infractions au code de la route, de collisions et d'inspections, et des résultats des audits, ainsi qu'en surveillant les cotes. Il entreprend des audits des installations aux bureaux des exploitants d'autobus scolaires afin de déterminer s'ils ont mis en place des contrôles pour s'assurer :

- que les conducteurs sont dûment formés et respectent les exigences concernant le nombre maximal d'heures de conduite;
- que les véhicules sont en bon état.

Pour vérifier la sécurité des véhicules et la conformité aux lois et aux normes de sécurité routière, le MTO effectue des inspections physiques de sécurité des autobus scolaires ainsi que des inspections des conducteurs aux divers endroits (y compris aux stations) où les exploitants garent les véhicules. Durant les audits des installations aux bureaux des exploitants, il examine la documentation pour déterminer si les véhicules sont entretenus comme il se doit et ont fait l'objet d'inspections semestrielles formelles. Le MTO fait également enquête sur les plaintes visant des centres privés d'inspection des véhicules automobiles, qui certifie le bon état mécanique des véhicules scolaires.

L'efficacité du programme de perfectionnement des conducteurs d'autobus scolaires n'est pas surveillée

En 2008, le ministère des Transports a instauré un nouveau programme de perfectionnement des conducteurs d'autobus scolaires à titre d'exigence aux fins de l'obtention d'un permis de conduire pour les conducteurs d'autobus scolaires, en vertu du *Code de la route*. Toutefois, il revenait à chaque exploitant d'autobus scolaires ou à un tiers autorisé à présenter cette formation d'élaborer et d'offrir le cours en conformité avec les normes établies par le MTO. Bien qu'il soit tenu de le faire, le MTO n'a pas surveillé la prestation du cours et n'a pas examiné l'efficacité du programme pour déterminer s'il avait eu une incidence sur la sécurité dans le secteur. Depuis, il est ressorti de notre examen des statistiques des services de police sur les collisions avec responsabilité que le rendement des conducteurs d'autobus s'était peu amélioré, voire pas du tout. Ainsi, pour tous les exercices allant de 2008-2009 à 2012-2013, en ce qui concerne les collisions impliquant des véhicules scolaires, les services de police avaient imputé la responsabilité au conducteur de l'autobus scolaire dans 40 % des cas. Dans les autres cas, soit le conducteur d'autobus n'était pas responsable de la collision (54 % des cas), soit les causes de la collision n'avaient pu être déterminées (6 % des cas).

RECOMMANDATION 2

Pour favoriser l'adoption de bonnes pratiques et une conduite sécuritaire par les conducteurs de véhicules scolaires, le ministère des Transports doit surveiller l'exécution du programme de perfectionnement des conducteurs d'autobus scolaires et examiner son efficacité.

RÉPONSE DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS

Le Ministère s'emploie actuellement à examiner le régime d'audit et de surveillance pour tous les programmes liés à la formation des conducteurs, y compris le programme de perfectionnement des conducteurs d'autobus scolaires, ainsi qu'à établir un cadre d'audit afin d'assurer une surveillance efficace du régime.

Le programme d'immatriculation d'utilisateur de véhicule utilitaire (programme d'immatriculation UVU) doit être amélioré

Le programme d'immatriculation d'utilisateur de véhicule utilitaire (programme d'immatriculation UVU) du MTO surveille le rendement sur la route des autobus scolaires ainsi que des autres autobus et des camions. Il attribue des points relativement aux cas d'infractions au code de la route dont se sont rendus coupables des conducteurs, aux collisions, et aux résultats des inspections de véhicules et des audits effectués par le MTO aux établissements des exploitants. Les points attribués sont comparés au kilométrage parcouru et à la taille du parc de véhicules pour déterminer la cote de sécurité d'un exploitant d'autobus scolaire. Une cote peu élevée peut entraîner l'envoi d'une lettre d'avertissement par le MTO, un audit des activités de l'exploitant, une entrevue avec l'exploitant ou le retrait du droit de l'exploitant de mener des activités en Ontario. Nos préoccupations à l'égard du programme d'immatriculation UVU en ce qui concerne les autobus scolaires étaient les suivantes.

Les cotes de sécurité des exploitants d'autobus scolaires n'étaient pas toujours à jour. Il est ressorti

de notre examen d'un certain nombre d'infractions à la sécurité qu'il s'écoulait un délai considérable avant que les renseignements des tribunaux (condamnations) et des services de police (statistiques sur les collisions) soient mentionnés dans la cote. Il s'était écoulé un délai d'au moins 83 jours dans la moitié des cas de condamnations, et d'au moins 105 jours dans la moitié des cas de collisions. Nous avons aussi constaté que lorsqu'une infraction au code de la route fait l'objet d'une contestation en cour, elle n'est pas prise en compte dans la cote de l'exploitant, sauf si le conducteur est reconnu coupable; il s'écoulait parfois plus de 300 jours entre la date de l'infraction et le moment où celle-ci était prise en compte dans la cote. Dans le même ordre d'idées, nous avons observé que dans certains cas, il s'écoulait environ deux ans avant qu'un accident soit pris en compte dans la cote. Cette situation est préoccupante, car les cotes de sécurité des exploitants tiennent compte des infractions durant 24 mois seulement après la date à laquelle elles sont survenues. Par conséquent, le décalage entre la date de l'infraction et le moment de sa prise en compte dans la cote fait en sorte de réduire la période durant laquelle elle est mentionnée dans la cote, ce qui, par le fait même, peut retarder ou empêcher une intervention du MTO qui pourrait être requise.

Étant donné que les exploitants déclarent eux-mêmes le kilométrage parcouru par leurs autobus, il existe un risque qu'ils manipulent les chiffres dans le but d'obtenir une meilleure cote de sécurité. Plus le nombre de véhicules et le nombre de kilomètres parcourus sont élevés, plus la cote de sécurité s'améliore. Or, cette information n'est pas vérifiée par le MTO. Dans le cadre d'une étude de l'efficacité du programme d'immatriculation UVU effectuée par un expert-conseil en 2013, celui-ci a recommandé que le MTO envisage de mettre en oeuvre des mesures pour vérifier le nombre de véhicules et le nombre de kilomètres parcourus déclarés par les exploitants.

Les cotes de sécurité du programme d'immatriculation UVU ont une utilité limitée pour ce qui

est d'aider les consortiums de transport à évaluer le bilan en matière de sécurité des exploitants d'autobus scolaires locaux avec lesquels ils ont passé des contrats. La cote regroupe l'information pour tous les établissements d'un exploitant et tous ses véhicules utilitaires, quel qu'en soit le type, y compris ceux qui ne sont pas utilisés pour transporter des élèves. Les nombres et les types d'infractions peuvent varier d'un établissement à l'autre, car chaque établissement peut être exploité de manière indépendante, et différents types de véhicules présentent différents niveaux de risques. Les consortiums que nous avons visités nous ont dit qu'ils avaient besoin de meilleurs renseignements sur la sécurité des autobus scolaires dans les lieux qu'ils desservent.

RECOMMANDATION 3

Pour que le programme d'immatriculation d'utilisateur de véhicule utilitaire (programme d'immatriculation UVU) permette de surveiller efficacement le rendement sur la route des autobus scolaires et fasse en sorte de déclencher une intervention ministérielle lorsque les cotes attribuées aux exploitants atteignent des niveaux inacceptables, le ministère des Transports doit :

- s'assurer que les infractions à la sécurité sont mises à jour en temps opportun dans le Système d'immatriculation UVU et qu'elles sont prises en compte dans la cote de sécurité des exploitants pour la période complète de 24 mois à partir du moment de la saisie de l'infraction dans le système;
- veiller à ce que l'information figurant dans le Système d'immatriculation UVU soit facile à interpréter et fournisse des renseignements sur la sécurité concernant les stations locales des exploitants d'autobus scolaires;
- envisager des moyens de vérifier l'exactitude de l'information déclarée par les exploitants au sujet du nombre de véhicules qui composent leurs parcs et du nombre de kilomètres parcourus.

RÉPONSE DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS

Le Ministère convient avec la vérificatrice générale que le suivi en temps opportun des facteurs de sécurité représente un outil important pour assurer la sécurité des véhicules scolaires.

Le Programme de sécurité des transporteurs du ministère des Transports est harmonisé aux normes du Code canadien de sécurité, un ensemble de normes convenues à l'échelle nationale qui visent un certain nombre de domaines liés aux véhicules et aux conducteurs. Le programme d'immatriculation UVU est fondé sur la Norme 7 du Code national de sécurité – Profil des conducteurs et des transporteurs, qui établit les normes à l'échelle du pays pour les déclarations de culpabilité et les collisions, et selon laquelle les inspections de la Commercial Vehicle Safety Alliance sont les éléments devant être surveillés et mesurés dans le profil d'un transporteur. Aux termes de la norme, la « date de l'infraction » doit être la date à laquelle l'infraction est consignée au dossier. Or, une infraction ne peut être incluse au dossier avant qu'il y ait déclaration de culpabilité. Le Ministère reconnaît que l'utilisation de la date de l'infraction peut retarder l'inclusion d'une infraction au dossier, mais les collisions sont consignées plus rapidement maintenant que les services de police ont accès au programme électronique de déclaration des collisions. Il convient toutefois de mentionner que toute enquête approfondie requise avant que la collision soit soumise peut entraîner des retards. L'Ontario continuera de soulever la question des retards dans la saisie des données auprès de ses partenaires nationaux en matière de sécurité pour voir s'il y a une volonté d'examiner la norme du Code national de sécurité, notamment en ce qui concerne la prise en compte d'événements dans la cote d'immatriculation UVU pour une période de 24 mois. Le fait de modifier les normes ontariennes isolément se traduirait par un manque

d'uniformité à l'échelle des provinces et des États.

Le Ministère s'emploie également à moderniser ses systèmes informatiques sur les conducteurs, les véhicules et les transporteurs afin de rationaliser les processus et de satisfaire aux demandes concernant des services plus efficaces et accessibles. Le nouveau Système ontarien de l'immatriculation et des permis inclura des révisions de la présentation et du format des résumés de dossier d'immatriculation UVU pour que les renseignements sur le rendement d'un transporteur au titre de la sécurité soient plus faciles à comprendre.

La suggestion concernant la présentation d'information sur la sécurité par station s'accompagne de difficultés, étant donné que les cotes de sécurité et les audits des installations sont fondés sur les exploitants, conformément aux normes du Code national de sécurité. En outre, les exploitants déplacent leurs véhicules d'une station à l'autre en fonction des besoins opérationnels. Les inspections effectuées (ou les mesures d'exécution prises) par la Commercial Vehicle Safety Alliance aux stations locales sont les seules sources de renseignements axés sur les stations dont on dispose. Le ministère des Transports est déterminé à collaborer avec le ministère de l'Éducation, les conseils scolaires et les consortiums de transport pour améliorer le partage de l'information à cet égard.

Le Ministère vérifie déjà certains renseignements déclarés par les exploitants durant les audits des installations, et il cherche également des moyens additionnels de vérifier l'exactitude de ces renseignements. Par exemple, de futures révisions de nos systèmes rendront possible l'utilisation des relevés de compteur kilométrique dans le cadre de l'inspection semestrielle obligatoire.

Les installations des exploitants d'autobus scolaires font l'objet de peu d'audits

Le ministère des Transports ne procède pas régulièrement à des audits ou des inspections des installations de tous les exploitants d'autobus scolaires. Comme nous l'avons mentionné précédemment, les audits des installations aux bureaux des exploitants permettent d'examiner les contrôles de gestion de la sécurité relativement à la compétence des conducteurs et à la sécurité des véhicules. Ils englobent la vérification des dossiers d'entretien préventif, des inspections des autobus avant les trajets, des journaux de bord des conducteurs, des permis et de la formation. Des audits des installations peuvent être déclenchés lorsque la cote de sécurité d'un exploitant dans le Système d'immatriculation UVU atteint un niveau préoccupant, en raison, par exemple, de collisions, de déclarations de culpabilité et d'infractions aux règles constatées lors des inspections des véhicules. Ils peuvent également être effectués après la réception de plaintes, ou lorsqu'un exploitant se soumet volontairement à un audit pour améliorer son dossier de sécurité. Le seuil de déclenchement d'un audit est fixé pour l'ensemble des véhicules utilitaires, et peu d'exploitants d'autobus scolaires atteignent celui-ci. Par conséquent, même si le MTO respecte sa politique relative aux audits des installations, cette politique est d'une utilité limitée pour ce qui est d'améliorer la sécurité des services de transport scolaire. Ces cinq dernières années, le MTO a exécuté seulement 24 audits des installations visant 19 exploitants d'autobus scolaires.

RECOMMANDATION 4

Afin d'améliorer la sécurité des services de transport scolaire, le ministère des Transports doit envisager de modifier le seuil de déclenchement d'un audit des installations pour les exploitants d'autobus scolaires.

RÉPONSE DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS

Le programme d'immatriculation UVU a pour objectif la prise de mesures à l'endroit des exploitants qui ont été identifiés comme présentant le risque le plus élevé de ne pas être sécuritaires ou de devenir non sécuritaires. Les exploitants d'autobus scolaires font rarement l'objet d'un audit des installations, car il s'agit d'un secteur très sécuritaire au sein duquel le seuil prédéterminé de déclenchement d'un tel audit n'est pas souvent franchi. Toutefois, le Ministère procédera à des analyses additionnelles et établira un protocole d'intervention visant expressément les exploitants d'autobus scolaires, fondé sur leur rendement en matière de sécurité.

Les inspections des véhicules scolaires par le ministère des Transports doivent être améliorées

Le ministère des Transports effectue régulièrement des inspections de sécurité sur tous les types de véhicules utilitaires, y compris les quelque 19 000 véhicules scolaires de six places ou plus qu'utilisent les exploitants d'autobus scolaires pour transporter les élèves. Les inspections peuvent être annoncées à l'avance ou non et sont exécutées par les agents d'inspection du MTO, ou parfois par des agents de police spécialement formés. Un échantillon d'autobus scolaires à chaque emplacement où un exploitant gare ses véhicules (appelé station) est choisi aux fins d'inspection. En 2014, les agents du MTO ont inspecté environ 2 355 véhicules scolaires. Nos préoccupations concernant le processus d'inspection du MTO pour les autobus scolaires étaient les suivantes :

- **Les inspections n'étaient pas effectuées en temps opportun.** Il est ressorti de notre examen d'un certain nombre d'inspections d'autobus scolaires que 90 % de celles-ci n'avaient pas été exécutées dans les délais stipulés dans l'approche d'inspection axée sur le risque du MTO. Le retard moyen était de

près de trois mois, et le plus long retard a été de près d'un an et demi.

- **Il n'y avait pas d'éléments probants indiquant que les réparations avaient été effectuées.** Durant une inspection, lorsqu'une violation ou une infraction grave (c'est-à-dire une violation qui entraîne le retrait du véhicule de la circulation) est constatée, soit l'exploitant remédie au problème sur-le-champ, puis l'inspecteur vérifie la réparation et l'approuve, soit l'inspecteur émet une ordonnance de vérification de la réparation selon laquelle l'exploitant doit effectuer la réparation dans un délai de 14 jours et soumettre les reçus à l'inspecteur. Cependant, pour les deux tiers de notre échantillon d'inspections ayant entraîné la constatation de violations ou d'infractions graves, il n'y avait aucun document prouvant que les réparations avaient été effectuées ou qu'une ordonnance de vérification de la réparation avait été émise comme il se doit.
- **La couverture des inspections était incomplète.** Nous avons constaté que ces 5 dernières années, le MTO a procédé à 14 000 inspections visant seulement 8 500 véhicules scolaires, ce qui indique que beaucoup de ces autobus ont été inspectés à de multiples reprises durant cette période, certains plus de 5 fois, alors que d'autres n'ont fait l'objet d'aucune inspection. Les inspecteurs du MTO inspectaient généralement les véhicules qui se trouvaient à la station de l'exploitant au moment de l'inspection, au lieu de sélectionner leur échantillon à partir du nombre total d'autobus figurant dans le parc de véhicules de l'exploitant à cette station. En outre, la politique du MTO exige que 40 % de l'échantillon d'autobus à inspecter soit composé d'autobus récents (âgés d'au plus cinq ans), et 60 % de l'échantillon doit être composé d'autobus anciens présentant un risque plus élevé (âgés de plus de cinq ans). Notre examen d'un échantillon d'inspections a révélé que plus de 30 % des inspections portaient sur un nombre

plus élevé d'autobus récents et un nombre moins élevé d'autobus anciens que ce qu'exige la politique. Par exemple, dans un cas où le MTO devait inspecter un échantillon composé de trois autobus récents et de cinq autobus anciens, il a dans les faits inspecté huit autobus récents.

Le système de suivi des inspections d'autobus du ministère des Transports contient de l'information incomplète ou inexacte

Le ministère des Transports utilise un système de suivi des inspections d'autobus (le système) pour sélectionner des stations d'exploitants (les lieux où les autobus sont garés) aux fins des inspections des autobus scolaires. Cependant, l'information contenue dans le système n'est pas toujours exacte. Le système renferme des renseignements sur l'emplacement des stations, le nombre d'autobus scolaires selon leur taille, les dates de la dernière inspection et de l'inspection suivante des véhicules, et les problèmes constatés durant les inspections à chaque station, mais il n'y a aucun mécanisme permettant aux exploitants d'informer le MTO de la fermeture de stations ou de l'ouverture de nouvelles stations, du changement du nombre d'autobus à une station, ou du transfert d'un autobus à une autre station. L'information dans le système est mise à jour uniquement lorsqu'un inspecteur apprend que des changements sont survenus durant l'année ou après avoir effectué une inspection. Des exemples sont décrits ci-dessous.

- Le nombre de véhicules scolaires enregistrés dans le système était inférieur au nombre d'autobus scolaires utilisés par les consortiums de transport. Dans le sondage mené par le ministère de l'Éducation (le Ministère) en 2013-2014, les consortiums ont déclaré au Ministère qu'ils utilisaient environ 19 000 véhicules scolaires dans le cadre des contrats passés avec des exploitants; toutefois, le nombre de véhicules figurant dans le système est de seulement 16 000. Le nombre de véhicules indiqué dans le système devrait être

beaucoup plus élevé que le nombre d'autobus utilisés par les consortiums, étant donné qu'il devrait aussi inclure les véhicules scolaires utilisés par des écoles privées et d'autres organisations.

- Le système contenait des renseignements inexacts sur l'emplacement de stations d'exploitants. Nous avons demandé de l'information provenant d'un échantillon d'exploitants sur le nombre de stations qu'ils exploitaient, et nous avons comparé cette information à celle contenue dans le système du MTO. Pour près de la moitié de notre échantillon, l'information différait. Soit les emplacements des terminaux n'étaient pas les mêmes, soit les terminaux ne figuraient pas dans le système. Or, un terminal ne figurant pas dans le système n'était probablement pas inspecté.

RECOMMANDATION 5

Afin d'améliorer l'efficacité de ses inspections de sécurité des autobus scolaires aux stations des exploitants, le ministère des Transports (MTO) doit :

- mettre à jour et maintenir son système de suivi des inspections d'autobus au moyen d'une information complète et exacte sur l'emplacement des stations des exploitants et sur les véhicules scolaires à chaque station;
- faire en sorte que les inspecteurs mettent l'accent sur les autobus scolaires qui sont jugés à risque élevé et sur ceux qui n'ont pas récemment l'objet d'une inspection;
- effectuer les inspections de sécurité des autobus scolaires dans les délais stipulés dans l'approche d'inspection axée sur le risque du MTO;
- obtenir une preuve que les violations ou les infractions constatées durant les inspections des autobus scolaires ont été corrigées en temps opportun par les exploitants d'autobus scolaires concernés.

RÉPONSE DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS

Le Ministère s'emploie actuellement à moderniser ses systèmes informatiques sur les conducteurs, les véhicules et les transporteurs afin de rationaliser les processus et de satisfaire aux demandes concernant des services plus efficaces et accessibles. De futures révisions du Système ontarien de l'immatriculation et des permis permettront d'améliorer notre capacité de suivre et de surveiller le programme d'inspection des autobus.

Le Ministère prend note de la préoccupation de la vérificatrice générale et entreprendra un examen de son protocole d'inspection des stations d'autobus pour s'assurer que les ressources en matière d'application visent les autobus scolaires présentant des risques élevés.

Le ministère des Transports tient également des discussions avec le ministère de l'Éducation, les conseils scolaires et les consortiums de transport pour déterminer des façons d'obtenir des renseignements plus exacts sur l'emplacement des terminaux des exploitants et les véhicules scolaires à chaque terminal.

Le Ministère a pris des mesures pour achever les inspections qui étaient en retard au moment de l'audit. Dans la foulée des recommandations de la vérificatrice générale, le Ministère examinera également ses politiques et procédures actuelles et apportera tous les changements requis pour s'assurer de leur efficacité et de leur harmonisation aux objectifs de sécurité routière. En outre, il confirmera ses attentes auprès de son personnel sur le terrain.

Le ministère des Transports effectue une surveillance limitée des centres privés d'inspection des véhicules automobiles chargés de certifier la sécurité des véhicules scolaires

En vertu du *Code de la route*, les véhicules scolaires utilisés pour transporter six personnes ou plus doivent faire l'objet d'inspections mécaniques

annuelles et semestrielles dans des centres d'inspection des véhicules automobiles (CIVA) privés agréés. Le ministère des Transports surveille peu les CIVA pour s'assurer que ceux-ci procèdent à des inspections minutieuses avant de certifier des véhicules scolaires. Une telle surveillance s'avère particulièrement importante dans la mesure où beaucoup d'exploitants d'autobus scolaires possèdent un CIVA agréé par le MTO dont ils peuvent se servir pour procéder à l'inspection obligatoire de leur parc de véhicules. Le MTO fait enquête sur ces centres uniquement à la suite de la présentation d'une plainte par le public ou lorsque des problèmes ont été constatés par des inspecteurs aux bureaux de district. Ces 5 dernières années, seulement 12 centres où les exploitants inspectaient leurs propres autobus ont fait l'objet d'une enquête. Ces enquêtes ont révélé que certains centres étaient exploités sans permis, et ont soulevé des doutes quant à l'efficacité des inspections mécaniques exécutées à d'autres centres.

Nous avons aussi constaté qu'il est très difficile pour le MTO de savoir si tous les véhicules scolaires font l'objet des inspections mécaniques annuelles et semestrielles obligatoires. Les CIVA ne sont pas tenus de signaler au MTO les inspections qui ont été effectuées.

RECOMMANDATION 6

Pour s'assurer que les centres d'inspection des véhicules automobiles (CIVA) procèdent à des inspections mécaniques efficaces, le ministère des Transports doit :

- mettre au point une stratégie lui permettant d'effectuer des examens davantage axés sur le risque en ce qui concerne les CIVA, particulièrement ceux qui appartiennent à des exploitants d'autobus scolaires autorisés à inspecter leurs propres véhicules;
- exiger que le CIVA soumette les résultats de ses inspections annuelles et semestrielles à des fins de suivi dans les situations donnant lieu à des préoccupations, pour confirmer

que les véhicules scolaires ont fait l'objet des inspections mécaniques requises.

RÉPONSE DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS

Le Ministère convient que des améliorations peuvent être apportées au programme des CIVA. La *Loi de 2015 pour accroître la sécurité en Ontario* comporte des dispositions habilitantes qui permettront l'apport de changements au programme qui devraient considérablement améliorer les normes connexes au moyen de la délivrance automatisée ou par voie électronique des certificats d'inspection, ainsi que d'une meilleure surveillance et d'un renforcement de la capacité d'imposer des sanctions.

Tandis que le Ministère s'emploie à déterminer les exigences opérationnelles relatives au programme des CIVA transformé, une attention particulière sera accordée au suivi efficace des inspections annuelles et semestrielles.

4.1.2 Le partage de l'information doit être amélioré

Il n'y a aucun protocole pour le partage de l'information entre le ministère des Transports, les conseils scolaires, les consortiums de transport et le ministère de l'Éducation, et le ministère de l'Éducation ne reçoit ni ne demande de rapports ou de renseignements particuliers sur la sécurité des autobus scolaires de la part des autres participants. Le partage de ce type d'information est requis pour s'assurer que chaque participant est au courant des questions qui ne sont pas prises en compte par les autres en ce qui concerne les exploitants d'autobus et le caractère sécuritaire de leurs activités, et pour faire en sorte que des mesures appropriées puissent être prises afin d'améliorer la sécurité des services de transport des élèves.

Dans le secteur de l'éducation, nous avons constaté qu'il y a une bonne collaboration et un bon partage de l'information et des pratiques

exemplaires entre les membres de la direction des différents consortiums, principalement par l'entremise d'un sous-comité de l'Ontario Association of School Business Officials. Du personnel des conseils scolaires et du ministère de l'Éducation assiste également à ces réunions de temps à autre. En outre, les gestionnaires des consortiums mènent souvent leurs propres sondages, au besoin, et partagent l'information sur différents sujets, comme les politiques sur l'annulation des services de transport par autobus en raison d'intempéries et le transport pour des programmes spéciaux.

RECOMMANDATION 7

Le ministère des Transports, de concert avec le ministère de l'Éducation, les conseils scolaires et les consortiums de transport, doit mettre au point un protocole pour partager l'information sur les résultats de ses inspections et de ses audits des exploitants d'autobus scolaires et des centres d'inspection des véhicules automobiles, ainsi que les renseignements sur les collisions. Cela favorisera la prise de mesures en temps opportun en vue d'assurer l'application des règles de sécurité des services de transport scolaire à l'échelle de la province.

RÉPONSE DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS

Le ministère des Transports admet qu'il est difficile de partager directement tous les résultats des inspections et l'information sur les audits et les autres événements avec les conseils scolaires et les consortiums de transport, étant donné qu'un seul exploitant d'autobus peut servir de multiples conseils scolaires ou consortiums et peut aussi compter dans son parc des véhicules qui ne sont pas utilisés pour le transport d'enfants. Malgré ces difficultés, le ministère des Transports est déterminé à collaborer avec le ministère de l'Éducation, les conseils et les consortiums de transport pour améliorer le partage d'information à cet égard.

Les résumés de dossier d'immatriculation UVU de tous les exploitants de véhicules commerciaux, y compris les exploitants d'autobus scolaires, qui résument le rendement d'un transporteur sur une période de 24 mois, sont accessibles au public (ce qui comprend les conseils scolaires et les consortiums) sur le site Web du Ministère. Un résumé plus détaillé est accessible uniquement aux transporteurs; il contient des détails sur le rendement du transporteur au titre de la sécurité et présente un relevé chronologique de tous les événements consignés au dossier du transporteur ces cinq dernières années. Le nouveau Système ontarien de l'immatriculation et des permis inclura des révisions de la présentation et du format des résumés de dossier d'immatriculation UVU pour que ceux-ci soient plus faciles à lire et à comprendre, et ainsi faciliter l'évaluation du rendement d'un transporteur au titre de la sécurité.

Le ministère des Transports encourage les conseils scolaires et les consortiums de transport à demander des copies de ces résumés dans le cadre des contrats de transport qu'ils passent.

4.1.3 Sécurité des élèves

Les consortiums établissent leurs propres politiques de sécurité pour les élèves et les conducteurs d'autobus

Les trois consortiums de transport que nous avons visités fournissent aux conducteurs d'autobus leurs politiques concernant la sécurité du transport des élèves. Ces politiques variaient d'un consortium à l'autre et portaient sur des éléments comme l'embarquement des élèves du côté droit de la route et le fait qu'il ne doit pas y avoir d'arrêts d'autobus sur les routes où il y a beaucoup de circulation.

En ce qui concerne le comportement des élèves à bord des autobus, les trois consortiums avaient mis en place des politiques selon lesquelles il incombe aux directeurs des écoles desservies de traiter les problèmes de comportement. Les consortiums considèrent que le temps passé par les élèves à

bord d'un autobus fait partie de la journée d'école. Les conducteurs d'autobus doivent informer les directeurs des problèmes de comportement qui nécessitent leur attention, et il revient ensuite aux directeurs de déterminer les mesures devant être prises. En outre, seulement deux consortiums ont un document de politique portant sur les responsabilités des élèves, qui énonce les attentes en matière de comportement adéquat à bord des autobus et mentionne qu'un élève peut perdre son droit au transport par autobus scolaire s'il se conduit de manière non sécuritaire ou inappropriée. Un seul consortium exige que les écoles qu'il sert demandent aux élèves et aux parents de signer la politique en guise d'approbation.

L'information et la formation en matière de sécurité à bord des autobus scolaires à l'intention des élèves varient à l'échelle de la province

Chaque consortium décide s'il offrira aux élèves qu'il sert des programmes de sécurité à bord des autobus, et quels sont les programmes et l'information qu'il fournira, le cas échéant. Le ministère de l'Éducation n'a pas rendu obligatoire l'offre d'une formation ou d'information. Aux trois consortiums visités, nous avons constaté des variations concernant l'information et les programmes offerts aux élèves, ainsi que des différences relativement au caractère obligatoire ou volontaire des programmes. Nous avons notamment observé ce qui suit :

- Chaque consortium fournissait aux écoles ses documents sur la sécurité générale du transport par autobus (comme monter à bord et descendre des autobus, et le comportement à adopter à bord) devant être distribués aux élèves, ainsi que de l'information sur la préparation des nouveaux usagers destinée aux parents de ceux-ci.
- Deux consortiums offraient chaque année une formation générale sur la sécurité du transport par autobus pour les élèves d'écoles élémentaires, mais un seul l'avait rendu obligatoire. Dans le consortium où il revenait

aux différentes écoles de décider s'il convenait d'offrir la formation, seulement 12 % des élèves avaient suivi une formation sur la sécurité du transport dans les autobus scolaires.

- Les trois consortiums offraient chaque année un programme d'orientation volontaire à l'intention des nouveaux usagers. Deux consortiums ne surveillaient pas le nombre d'élèves ayant suivi le programme; dans le troisième consortium, seulement 30 % des élèves l'avaient suivi.
- Une formation sur l'évacuation des autobus scolaires devait obligatoirement être offerte par l'exploitant tous les ans dans les trois consortiums. Cependant, un seul consortium avait reçu une assurance de la part de l'exploitant, sous forme d'une liste des écoles et des dates, que la formation avait réellement eu lieu. Les deux autres consortiums ne pouvaient nous confirmer que cette formation avait été fournie.

Il est ressorti des réponses à notre sondage que la formation offerte aux élèves et la participation à celle-ci variaient également dans les 30 autres consortiums. Seulement 15 de ceux-ci avaient rendu obligatoire la formation générale sur la sécurité du transport dans les autobus scolaires, et seulement 5 avait rendu obligatoire le programme d'orientation destiné aux nouveaux usagers. La moitié environ des consortiums où ces programmes de formation étaient volontaires faisait un suivi de la participation à la formation. La participation moyenne à la formation générale sur la sécurité du transport dans des autobus scolaires était d'approximativement 60 %, et la participation moyenne à l'orientation visant les nouveaux usagers était d'environ 45 %.

Les protocoles concernant l'accueil des jeunes élèves aux arrêts d'autobus varient à l'échelle de la province

Les conseils scolaires et les consortiums ont adopté un protocole de sécurité selon lequel un parent ou un adulte désigné doit accueillir les jeunes enfants aux arrêts d'autobus après l'école. Ces jeunes élèves

ont un identificateur, habituellement situé sur leur sac à dos, et ils doivent attendre dans l'autobus jusqu'à l'arrivée d'un de leur parent ou d'un autre adulte. Dans les consortiums visités, et d'après un sondage mené par l'Ontario Association of School Business Officials, nous avons constaté une variation des niveaux scolaires, allant du jardin d'enfants à la 3^e année, pour les enfants devant être accueillis par un adulte aux arrêts d'autobus.

RECOMMANDATION 8

Afin d'améliorer la sécurité du transport des élèves, le ministère de l'Éducation, de concert avec les conseils scolaires et les consortiums de transport, doit :

- élaborer des politiques de sécurité uniformes pour le transport sécuritaire des élèves et le traitement des problèmes de comportement à bord des autobus;
- déterminer et élaborer des programmes de formation obligatoires et des trousseaux d'information standard sur la sécurité du transport dans les autobus scolaires à l'intention des élèves, et veiller à ce que cette formation soit offerte de manière uniforme à tous les élèves à l'échelle de la province;
- déterminer les niveaux scolaires des enfants devant être accueillis par un adulte aux arrêts d'autobus, et établir un processus provincial normalisé à cet égard.

RÉPONSE DU MINISTÈRE DE L'ÉDUCATION

Les conseils scolaires sont des organisations autonomes qui ont le droit et la responsabilité de déterminer leurs politiques et procédures, ce qui comprend l'élaboration, l'approbation et la mise en oeuvre de toutes les politiques de transport. Toutefois, le Ministère encouragera le sous-comité des transports de l'Ontario Association of School Business Officials à traiter ces questions au niveau provincial, et il le soutiendra à cet égard.

4.1.4 Incidents et collisions

Le ministère de l'Éducation (le Ministère) finance le transport des élèves par l'entremise des conseils scolaires et résume les résultats de son sondage annuel sur le transport des élèves auprès des consortiums. Cependant, il adopte une approche principalement axée sur la délégation des responsabilités en ce qui concerne la sécurité. Par exemple, le Ministère n'a pas établi de lignes directrices sur le signalement des collisions et des incidents par les consortiums pour être en mesure d'analyser leurs causes, et pour recenser et comparer les pratiques exemplaires aux fins de l'élaboration de stratégies en vue de prévenir les collisions et les incidents à l'avenir. Cette situation se traduit par un suivi et une analyse non uniformes des collisions et des incidents, et par des lacunes dans l'information fournie par les consortiums.

Les consortiums doivent améliorer leur suivi et leur analyse des données sur les collisions

Les trois consortiums visités exigeaient dans les contrats passés avec les exploitants d'autobus que ceux-ci leur signalent toutes les collisions impliquant des véhicules scolaires. Cependant, seulement deux consortiums procédaient à un suivi et à une analyse de cette information pour déceler des tendances, par exemple les causes des accidents ou les conducteurs ayant eu un nombre élevé d'accidents. Un seul consortium se servait de ces renseignements pour améliorer la sécurité des services fournis, par exemple en exigeant que les entrepreneurs offrent une formation particulière aux conducteurs ou en modifiant les itinéraires existants.

Les rapports sur les collisions variaient également dans les 30 autres consortiums. Dans notre sondage, nous avons demandé à ceux-ci de nous indiquer le nombre collisions impliquant des véhicules scolaires dans les régions qu'ils desservent pour les années scolaires 2012-2013 et 2013-2014, et de préciser ceux qui ont entraîné le décès d'un élève, des blessures ou des dommages matériels. Seulement la moitié des consortiums a été en

mesure de nous fournir des renseignements complets pour les deux années scolaires.

Les incidents impliquant des véhicules scolaires ne font pas l'objet d'un suivi et d'une analyse uniformes à l'échelle de la province

Le suivi des incidents n'est pas uniforme dans les consortiums. Les incidents englobent des éléments comme les pannes d'autobus, l'arrivée tardive d'autobus aux arrêts, le débarquement d'élèves aux mauvais arrêts, les blessures subies par des élèves à bord des autobus et les problèmes de comportement d'élèves, par exemple en cas de bagarres (se reporter à l'**annexe**).

Nous avons demandé aux 33 consortiums de nous indiquer le nombre d'incidents impliquant des véhicules scolaires pour les années scolaires 2012-2013 et 2013-2014. Trois consortiums n'ont pu nous fournir de statistiques sur quelque type d'incident que ce soit, et certains autres ont été en mesure de nous communiquer des statistiques uniquement sur les véhicules en retard et les pannes mécaniques, en indiquant que les autres incidents ne faisaient pas l'objet d'un suivi. Seulement 4 des 33 consortiums que nous avons interrogés ou visités nous ont fourni des statistiques sur toutes les catégories d'incidents visées pour les deux années scolaires. La **figure 7** présente un résumé des incidents qui ont été consignés pour les années scolaires 2012-2013 et 2013-2014 et qui nous ont été communiqués par les 3 consortiums visités et les 30 consortiums interrogés qui faisaient le suivi de ces renseignements.

RECOMMANDATION 9

Le ministère de l'Éducation doit établir des lignes directrices officielles sur le signalement des collisions et des incidents impliquant des véhicules scolaires utilisés par les consortiums de transport, pour être en mesure de comparer et d'analyser leurs causes et pour faciliter la détermination des problèmes et des pratiques exemplaires au sein des consortiums, en vue d'élaborer des stratégies visant à réduire le nombre de collisions et d'incidents à l'avenir.

Figure 7 : Incidents impliquant des véhicules scolaires, ventilés par type, 2012-2013 et 2013-2014

Source des données : Sondage auprès des consortiums de transport mené par le Bureau de la vérificatrice générale

Type d'incident	2012-2013		2013-2014	
	Nombre déclaré*	Pourcentage de consortiums ayant fourni des données sur les incidents	Nombre déclaré*	Pourcentage de consortiums ayant fourni des données sur les incidents
Élève débarqué au mauvais arrêt	44	30	43	42
Élève non accueilli par un parent ou un gardien	294	39	2 883	61
Élève perdu	19	36	29	45
Autobus en retard	27 203	58	44 771	70
Panne mécanique	5 141	48	8 085	70
Bagarre/comportement répréhensible	965	33	1 214	52
Autres (p. ex., blessure subie par un élève, urgence médicale, embarquement à bord du mauvais autobus, intimidation)	976	30	866	45
Total	34 642		57 891	

* Le nombre déclaré renvoie uniquement aux consortiums qui nous ont fourni de l'information sur les incidents. L'annexe 1 indique les consortiums qui ont mentionné faire un suivi des incidents ainsi que les types d'incidents faisant l'objet d'un suivi de leur part.

RÉPONSE DU MINISTÈRE DE L'ÉDUCATION

Le Ministère est disposé à collaborer avec les conseils scolaires et les consortiums de transport pour élaborer des définitions normalisées et élargir la collecte d'information sur les collisions et les incidents impliquant des véhicules scolaires au moyen du sondage annuel sur le transport des élèves.

4.2 L'admissibilité aux services de transport par autobus varie considérablement à l'échelle de la province

Chaque conseil scolaire peut prendre ses propres décisions concernant les services de transport qu'il offrira et les élèves qui y seront admissibles. Cela donne lieu à des écarts considérables dans les niveaux de services de transport fournis et à un accès inégal des élèves à ces services. À l'échelle de la province, environ 40 % des élèves utilisent des services de transport scolaire. Toutefois, le

Figure 8 : Fourchette des distances entre le domicile et l'école fréquentée fixées par les conseils scolaires de l'Ontario aux fins de la détermination de l'admissibilité des élèves aux services de transport scolaire, 2013-2014

Source des données : ministère de l'Éducation, sondage sur le transport des élèves pour 2013-2014

Niveau scolaire	Distance (km)		
	Minimale	Maximale	Médiane
Maternelle	0	1,6	0,8
Jardin d'enfants	0	1,6	0,8
1	0,8	1,6	1,2
2	0,8	2,4	1,2
3	0,8	2,4	1,2
4	1,0	2,4	1,6
5	1,0	2,4	1,6
6	1,0	3,2	1,6
7	1,0	3,2	1,6
8	1,0	3,5	1,6
9-12	1,6	4,8	3,2

pourcentage varie considérablement d'un conseil scolaire à l'autre, allant de 10 % à 87 %. Bien qu'une partie importante de ces écarts puisse être attribuée à des différences concernant la géographie, la densité de la population d'élèves et l'accès à des services de transport en commun, les divers critères d'admissibilité aux services de transport par autobus appliqués par les conseils peuvent aussi contribuer à cette variation.

La **figure 8** montre que les critères d'admissibilité, qui sont fondés sur la distance de marche entre le domicile d'un élève et l'école qu'il fréquente, varient considérablement selon le niveau scolaire des élèves dans les conseils scolaires de la province. Nous avons constaté que les critères d'admissibilité aux services de transport par autobus variaient parmi les consortiums, parmi les conseils scolaires desservis par un même consortium, ainsi que parmi des écoles relevant du même conseil scolaire. Par exemple, durant l'année scolaire 2013-2014, 36 % des consortiums comptaient des conseils scolaires appliquant des critères d'admissibilité différents, et 15 % des conseils scolaires comptaient des écoles appliquant des critères d'admissibilité différents. En outre, nous avons observé que trois conseils scolaires ontariens n'avaient pas fourni de services de transport par autobus aux élèves d'écoles secondaires (de la 9^e à la 12^e année), sauf à ceux ayant des besoins spéciaux. L'un des conseils scolaires que nous avons visités faisait partie de ce groupe; il nous a dit qu'il avait adopté cette politique en raison d'un financement insuffisant.

Les conseils scolaires visités nous ont également dit que les conseils publics et catholiques servant la même région avaient tendance à se faire concurrence afin d'accroître le financement par élève qu'ils reçoivent du Ministère, et le transport par autobus est l'un des moyens qu'utilisent les conseils pour attirer des élèves.

Nous avons mené des recherches sur les pratiques en cours dans d'autres administrations canadiennes et avons constaté que quatre provinces ont établi des critères d'admissibilité normalisés. La distance de marche qui déclenche l'admissibilité

à des services de transport pour les élèves de tous les niveaux scolaires est de 1,6 kilomètre au Manitoba, de 2,4 kilomètres en Alberta et au Nouveau-Brunswick, et de 3,6 kilomètres en Nouvelle-Écosse.

RECOMMANDATION 10

Le ministère de l'Éducation, de concert avec les conseils scolaires, doit établir des normes d'admissibilité aux services de transport, notamment en ce qui a trait aux distances de marche entre le domicile des élèves et l'école qu'ils fréquentent, pour favoriser une uniformité accrue des services de transport à l'échelle de tous les conseils scolaires de la province.

RÉPONSE DU MINISTÈRE DE L'ÉDUCATION

Le Ministère examinera les répercussions de cette recommandation sur le financement à l'échelon provincial et tiendra compte de celle-ci.

4.3 La formule de financement doit être actualisée

4.3.1 Le financement des services de transport n'est pas fondé sur les besoins

Le financement du transport scolaire dans chaque conseil n'est pas fondé sur les besoins, comme la distribution géographique des élèves et des écoles et le nombre d'élèves ayant des besoins spéciaux. Il s'appuie plutôt sur un montant antérieur, soit le niveau des dépenses de 1997 de chaque conseil, qui est rajusté tous les ans en fonction des inscriptions et de l'inflation et fait l'objet d'autres rajustements mineurs (relatifs, par exemple, au coût du carburant et aux initiatives de sécurité). En général, un conseil scolaire est informé du financement qu'il recevra, puis il établit ses priorités et prend ses décisions concernant les services de transport en conséquence. Nous avons relevé les préoccupations

suivantes relativement à la méthode qu'emploie actuellement la province pour financer les services de transport scolaire :

- Les conseils scolaires ne sont pas tenus de consacrer aux services de transport les subventions pour le transport qui leur sont versées. Il n'y a pas d'exigences minimales en matière d'admissibilité ou de services visant à garantir un niveau de services de base, et les conseils peuvent déterminer les services qu'ils souhaitent offrir et auxquels ils consacreront le financement. Nous avons constaté que des conseils scolaires consacraient près de la totalité de la subvention, et parfois même une somme supérieure à celle-ci, aux services de transport, mais que les choix qu'ils faisaient se traduisaient par des différences importantes dans les niveaux de services à l'échelle de la province. Par exemple, à l'un des consortiums visités, nous avons observé qu'un conseil scolaire avait récemment réduit la distance de marche déclenchant l'admissibilité aux services pour les élèves de certains niveaux scolaires en raison d'un financement excédentaire. À un autre consortium, un conseil scolaire avait commencé à offrir des services de transport aux élèves du programme d'immersion en français lorsqu'il a enregistré un surplus budgétaire, tandis qu'un autre conseil relevant du même consortium n'offrait pas ces services.
- Il existe un risque que le Ministère finance des déficits au titre des services de transport découlant de politiques trop généreuses en matière d'admissibilité appliquées par certains conseils. Depuis 2006, le Ministère charge une société d'experts-conseils d'effectuer des examens de l'efficacité et de l'efficience des services de transport scolaire. Selon la cote globale attribuée à un consortium (élevé, moyen-élevé, moyen, moyen-faible, faible), le Ministère finance en totalité ou en partie le déficit des services de transport d'un conseil au sein d'un consortium, ou

ne le finance pas du tout. Plus précisément, si un consortium a obtenu la cote globale « moyen » ou une cote globale supérieure, le Ministère financera de 60 % à 100 % du déficit. S'il a obtenu une cote inférieure à « moyen », le Ministère ne financera aucune partie du déficit. Au moment de notre audit, 25 des 33 consortiums s'étaient vu attribuer la cote « moyen » ou une cote supérieure. Des déficits totalisant 40 millions de dollars ont été financés depuis que les examens ont été entrepris. En l'absence de lignes directrices ministérielles sur l'admissibilité des élèves s'appliquant à l'ensemble de la province, il se peut que des déficits financés par le Ministère découlent de politiques trop généreuses en matière d'admissibilité qui ne sont pas prises en compte dans les examens.

- Les facteurs ayant une incidence importante sur les coûts des services de transport des conseils scolaires ne sont pas tous pris en compte dans la formule de financement du Ministère. Certains ajustements ont été apportés au modèle de financement au fil des ans en raison des hausses du nombre d'inscriptions, mais il ne s'agit pas du principal facteur influençant les coûts ou les besoins des conseils en matière de services de transport. Les consortiums visités nous ont informés qu'une baisse du nombre d'inscriptions peut, dans les faits, entraîner une augmentation des coûts des services, car dans le cas où une école ferme ses portes, les élèves doivent être transportés sur une plus grande distance, jusqu'à la moins éloignée des autres écoles. Les facteurs qui ont une incidence importante sur les besoins en matière de transport et qui ne sont pas pris en compte dans la formule de financement actuelle du Ministère comprennent notamment la densité de la population d'élèves, l'accès à des services de transport en commun, le nombre d'élèves ayant des besoins spéciaux, et les dangers liés

au fait d'emprunter des rues ou des routes achalandées.

- Ces 10 dernières années, le ministère de l'Éducation a fourni du financement ciblé destiné à des initiatives particulières, comme des programmes de sécurité et des augmentations salariales pour les conducteurs d'autobus, mais il n'a pas vérifié que les fonds avaient été utilisés aux fins prévues. Le Ministère nous a dit qu'il avait communiqué aux conseils scolaires ses attentes concernant l'utilisation du financement, mais il n'a pas mis en place de mécanisme de rapport lui permettant de vérifier que les conseils scolaires dépensaient les fonds en conséquence.

En 2004, le Ministère a commencé à mettre à l'essai une nouvelle formule de financement fondée sur les besoins, selon laquelle certains conseils auraient reçu un financement inférieur, tandis que d'autres auraient obtenu un financement supérieur. Cependant, en raison de réticences importantes, particulièrement de la part des conseils qui s'attendaient à recevoir un financement moindre, le Ministère a délaissé la nouvelle formule et s'est contenté du statu quo.

4.3.2 Les économies ayant découlé de l'établissement des consortiums n'ont pas été mesurées

Les conseils scolaires ont formé des consortiums aux fins de la prestation des services de transport dans le cadre des réformes que le Ministère a introduites durant l'année scolaire 2006-2007. Bien que les réformes visaient à améliorer le rapport coût-efficacité et à générer des économies, le Ministère n'a pas établi de points repères concernant les gains d'efficacité et les économies que devraient réaliser les conseils scolaires. Il n'a pas effectué d'analyse depuis que les consortiums ont commencé leurs activités. Un des trois consortiums que nous avons visités avait fait un suivi pour déterminer si le nombre d'autobus utilisés par ses conseils avait changé, et il a constaté une diminution dans son

cas. Aucun des consortiums visités ne disposait d'information sur les coûts des services de transport pour ses conseils avant la formation du consortium pour déterminer si des économies avaient été réalisées. Toutefois, de 2006-2007 à 2013-2014, le financement fourni ainsi que les dépenses en matière de transport des conseils scolaires ont augmenté d'environ 4 % après rajustement pour l'inflation, alors que le nombre d'élèves transportés est demeuré stable.

RECOMMANDATION 11

Après la mise en oeuvre de critères d'admissibilité normalisés, le ministère de l'Éducation (le Ministère) doit :

- revoir sa formule de financement actuelle; la formule doit tenir compte des besoins locaux en matière de transport des conseils scolaires fondés sur le nombre d'utilisateurs admissibles et l'utilisation des autobus par les consortiums, ainsi que de facteurs comme la géographie, l'accès à des services de transport en commun et le nombre d'élèves ayant besoin de services de transport (d'après la distance à parcourir, les besoins spéciaux, les programmes spéciaux et les dangers présents sur la route);
- mettre en oeuvre une formule de financement à jour garantissant que tous les fonds ciblés destinés à des initiatives particulières sont utilisés aux fins prévues.

RÉPONSE DU MINISTÈRE DE L'ÉDUCATION

Le Ministère poursuivra son examen de la formule de financement actuelle en tenant compte de l'évolution des besoins locaux en matière de transport des conseils scolaires. Le Ministère a mis en oeuvre des réformes touchant le transport des élèves (par exemple la création de consortiums et l'exécution d'examen de l'efficacité et de l'efficacité) afin d'accroître

l'efficiency et l'efficacité de la prestation des services de transport. Grâce aux examens de l'efficiency et de l'efficacité, des ajustements appropriés ont été apportés au financement des services de transport.

4.4 Il est possible de réaliser des gains d'efficiency

D'après les résultats du sondage sur les services de transport des élèves mené par le ministère de l'Éducation en 2013-2014, le coût moyen du transport d'un élève n'ayant pas de besoins spéciaux était de 740 \$, la fourchette des coûts des conseils allant de 365 \$ à 1 680 \$. Pour un élève ayant des besoins spéciaux, le coût moyen était de 4 650 \$, la fourchette allant de 1 045 \$ à 11 205 \$. Ces écarts peuvent découler en grande partie de différences concernant la géographie, la densité de la population d'élèves et d'autres facteurs locaux, ou encore de variations dans les critères d'admissibilité. Cependant, le Ministère n'a pas effectué de suivi auprès des conseils pour déterminer si ces écarts importants dans les coûts par élève sont attribuables aux raisons susmentionnées ou à des problèmes d'efficiency dans la prestation des services de transport.

Plusieurs initiatives pourraient être entreprises par les consortiums en vue de maximiser encore plus le nombre de passagers dans les autobus utilisés afin de réduire les coûts. Les consortiums pourraient notamment recueillir et utiliser des renseignements exacts sur les élèves et de l'information sur l'achalandage réel pour planifier les services, utiliser pleinement le logiciel de planification des itinéraires, étaler les heures de début et de fin des classes, partager les itinéraires entre les conseils, et instaurer des jours de congé communs entre les conseils. Il est ressorti de notre audit que ces initiatives ont été mises en oeuvre à divers degrés dans les consortiums que nous avons visités, mais il pourrait exister d'autres possibilités. Cette question est abordée plus en détail dans les sections qui suivent.

4.4.1 On n'utilise pas toujours la bonne information aux fins de la planification des services de transport des élèves

Les consortiums déterminent habituellement le nombre d'autobus requis à partir du nombre d'élèves admissibles aux services de transport, au lieu du nombre réel d'élèves qui utilisent les services. Beaucoup d'élèves qui sont admissibles peuvent, pour une raison ou pour une autre, ne pas utiliser les services régulièrement. Par exemple, à un consortium où les conducteurs avaient procédé à des dénombrements des usagers durant trois jours consécutifs, environ 70 % seulement des élèves qui devaient utiliser les services de transport scolaire selon les prévisions du consortium avaient effectivement recours aux services. Souvent, les parents d'élèves admissibles n'informent pas les consortiums qu'ils n'ont pas besoin des services de transport scolaire, soit parce qu'ils ne savent pas qu'ils devraient en aviser les consortiums, soit parce qu'ils veulent conserver une place pour leurs enfants dans le cas où ils auraient besoin de recourir aux services de temps à autre.

Deux des trois consortiums que nous avons visités n'avaient pas mis en place de procédures efficaces pour déterminer le nombre réel d'élèves admissibles qui utilisaient les services de transport par autobus. Toutefois, le troisième consortium avait entrepris un processus rigoureux durant les mois d'été pour identifier les élèves admissibles ayant besoin des services de transport. Ce consortium a eu recours à des publicités radiophoniques, à des dépliants et à des appels automatisés pour faire savoir aux parents qu'ils devaient l'informer au plus tard à la fin de l'été de leur intention d'utiliser les services de transport par autobus. Dans les cas où les parents ont omis de communiquer avec le consortium et que celui-ci n'a pu contacter les parents, l'enfant a été retiré de la liste des élèves admissibles aux services de transport pour les deux premières semaines d'école, puis de manière définitive par la suite. Ce consortium a été en mesure de confirmer auprès de la majorité des

élèves admissibles si ceux-ci allaient avoir besoin des services, et il a planifié les services de transport par autobus en conséquence. Il a aussi exigé que les élèves utilisent les services au moins deux jours par semaine. Nous avons constaté que 90 % des élèves pour lesquels ce consortium avait prévu fournir des services de transport utilisaient les services.

En outre, à divers degrés, les trois consortiums visités n'utilisaient pas les renseignements les plus récents sur les élèves (comme les élèves ayant changé d'adresse, d'école ou de conseil scolaire) lorsqu'ils planifiaient les services de transport par autobus. Par exemple, lorsqu'un consortium a comparé à deux reprises ses renseignements sur les élèves à l'information détenue par les conseils, il a constaté qu'environ 400 élèves pour lesquels il avait prévu fournir des services de transport par autobus durant l'année scolaire 2014-2015 n'avaient pas besoin des services parce qu'ils avaient déménagé ou qu'ils avaient changé d'école ou de conseil scolaire.

4.4.2 Le logiciel de planification des itinéraires n'est pas utilisé de manière uniforme par les consortiums

Il est ressorti du sondage que nous avons mené que 40 % des consortiums n'utilisaient pas la fonction d'optimisation des itinéraires du logiciel de planification des itinéraires. Cette fonction peut constituer un bon point de départ pour l'établissement des itinéraires les plus efficaces, même lorsque les itinéraires proposés doivent être modifiés manuellement en fonction de la connaissance de la région (par exemple, les zones de travaux et le débit de circulation).

Aux consortiums que nous avons visités, nous avons constaté que la fonction d'optimisation du logiciel n'est pas utilisée pour les élèves ayant des besoins spéciaux. Un des trois consortiums visités utilisait la fonction tous les ans en vue d'optimiser tous les itinéraires pour les élèves n'ayant pas de besoins spéciaux, et un autre l'utilisait pour certains itinéraires seulement. Le troisième

consortium n'utilisait pas la fonction pour planifier les itinéraires, mais s'en servait tous les quatre ans pour déterminer la distribution des coûts selon les itinéraires. En général, ce consortium conservait les mêmes itinéraires d'une année à l'autre, jusqu'à ce que des problèmes (comme un trop grand nombre de passagers dans les autobus ou des arrêts inutiles) lui soient signalés par des conducteurs ou des écoles.

4.4.3 Un partage accru des autobus est requis

Au sein de certains consortiums, des conseils partagent les autobus, mais une amélioration est requise à cet égard. Dans notre audit de 2000 des subventions pour le transport des élèves, nous avons recommandé que les conseils scolaires desservant la même région intègrent leurs services de transport. Nous avons constaté que les autobus sont partagés dans une certaine mesure, mais que les élèves relevant de conseils différents voyagent rarement dans le même autobus. Selon les résultats du sondage ministériel pour 2013-2014, 36 % des consortiums ont déclaré que leurs conseils scolaires partageaient les autobus pour au moins la moitié des itinéraires. Toutefois, seulement 18 % des consortiums ont indiqué que des élèves de conseils différents voyageaient dans le même autobus pour au moins la moitié des trajets d'autobus.

Nous avons aussi observé que les conseils francophones situés dans la même région que deux des trois consortiums visités ne faisaient pas partie de ceux-ci. Le troisième consortium desservait les trois conseils se trouvant dans cette région. Il est ressorti d'une étude récente commandée par le Ministère qu'un montant de 1,7 million de dollars pourrait être économisé tous les ans si un conseil francophone joignait un consortium existant.

4.4.4 Les heures de début et de fin des classes dans les écoles ne sont pas toujours étalées

Les heures de début et de fin des classes dans les écoles ne sont pas toujours étalées afin de permettre aux autobus de faire plus d'un trajet le matin et l'après-midi. Un étalement des heures de début et de fin des classes peut faire en sorte de réduire le nombre d'autobus devant être utilisés par les consortiums. Un consortium que nous avons visité avait accru l'efficacité de ses services en établissant les heures de début et de fin des classes dans les écoles qu'il desservait, tandis qu'un autre proposait des heures qui étaient habituellement acceptées par les écoles. Cependant, dans la région desservie par le troisième consortium, les conseils scolaires décidaient des heures de début et de fin des classes; or, près de 70 % des heures de début des classes et près de 60 % des heures de fin des classes étaient comprimées dans une période de 30 minutes, ce qui limitait considérablement la capacité du consortium de faire en sorte que les mêmes autobus effectuent de multiples trajets.

4.4.5 Les conseils ne coordonnent pas entièrement les jours de congé communs

Un moyen relativement simple de réduire les besoins en matière de transport scolaire est de faire en sorte que les conseils relevant d'un même consortium coordonnent leurs journées pédagogiques et les congés scolaires, et que les dates de début et de fin de l'année scolaire soient les mêmes pour tous les conseils. Dans le cadre de notre sondage, 40 % des consortiums ont indiqué que les conseils qu'ils desservaient avaient des jours de congé communs aux niveaux élémentaire et secondaire. Dans le même ordre d'idées, les conseils relevant de deux des consortiums visités ne coordonnaient pas tous leurs jours de congé pour les écoles élémentaires et secondaires, alors que les conseils relevant du troisième les coordonnaient entièrement. En ce qui concerne les consortiums

où les jours de congé n'étaient pas coordonnés, un consortium a estimé à 525 000 \$ les économies pour les trois jours qui n'étaient pas coordonnés à l'échelle de ses conseils, alors que l'autre ne pouvait pas fournir d'économies estimatives. Selon notre estimation, les économies pourraient atteindre 370 000 \$ par jour, ce qui correspond aux frais de fonctionnement qu'engagent tous les jours ces consortiums au titre des services de transport des élèves.

4.4.6 Les taux d'utilisation des autobus ne sont pas recueillis

La limite de passagers et le taux d'utilisation (le nombre d'élèves dans l'autobus en pourcentage de la limite de passagers) des autobus sont déterminés différemment par les consortiums, et il n'existe pas de norme provinciale pour ces deux éléments. Le Ministère ne recueille pas d'information sur les taux d'utilisation des autobus à l'échelle de la province, mais nous avons demandé ce renseignement dans le cadre de notre sondage, et les taux déclarés par les consortiums allaient de 50 % à 230 %.

Ces statistiques ne sont pas fiables, et ce, principalement pour trois raisons. Premièrement, les consortiums ne disposent généralement pas d'une information exacte sur le nombre réel d'élèves qui utilisent leurs autobus. Deuxièmement, la limite de passagers dépend de l'âge et de la taille des élèves se trouvant dans l'autobus. Étant donné que chaque consortium établit lui-même les limites de passagers, nous avons constaté des variations aux consortiums visités (par exemple, un consortium avait fixé à 46 élèves d'écoles secondaires la limite pour un grand autobus, alors qu'un autre avait établi cette limite à 55). Troisièmement, les consortiums utilisaient des méthodes différentes pour calculer le taux d'utilisation; ils comparaient à la limite de passagers soit le nombre moyen d'élèves transportés pour chaque trajet, soit le nombre total d'élèves transportés pour tous les trajets.

L'absence de lignes directrices ou de rapports provinciaux sur les taux d'utilisation des autobus

fait en sorte qu'il est difficile de comparer les consortiums à l'échelle de la province pour déterminer si des améliorations sont requises, et pour lier l'utilisation au financement du transport des élèves.

4.4.7 Les consortiums passent des contrats pour l'obtention de services de transport par autobus qui sont supérieurs aux besoins réels

Les consortiums que nous avons visités avaient négocié différentes structures de paiement dans le cadre de leurs contrats de transport par autobus. Dans le cas d'un consortium, la structure de paiement était fondée sur le temps d'utilisation des autobus; pour les deux autres consortiums, elle reposait sur une combinaison du temps d'utilisation et du nombre de kilomètres parcourus.

Il est ressorti de notre examen de l'utilisation réelle des autobus aux trois consortiums visités que l'un d'eux avait négocié un tarif de base fondé uniquement sur le temps d'utilisation (trois heures par jour), mais que pour tous les gros autobus, qui représentaient environ le quart du parc du consortium, le temps d'utilisation était inférieur au nombre d'heures négocié. En fait, les deux tiers environ des gros autobus étaient utilisés durant deux heures ou moins chaque jour. Dans le même ordre d'idées, pour un autre consortium, les contrats étaient fondés sur le temps d'utilisation et le kilométrage parcouru, et le tiers des autobus étaient nettement sous-utilisés par rapport au nombre d'heures négocié. Ces consortiums pourraient réaliser des économies s'ils passaient des contrats portant sur un plus petit nombre d'autobus et qu'ils faisaient faire à ceux-ci des trajets additionnels.

RECOMMANDATION 12

Afin d'améliorer l'efficacité des services de transport scolaire et par le fait même réduire les coûts, les consortiums de transport doivent :

- suivre et surveiller l'utilisation en ayant recours aux renseignements les plus pertinents et les plus exacts disponibles aux fins de la planification des services de transport des élèves, notamment le nombre réel d'utilisateurs;
- évaluer les avantages associés au fait d'exiger que les parents d'élèves admissibles aux services de transport fournis par les conseils scolaires indiquent s'ils auront recours aux services ou s'ils renoncent à les utiliser;
- se servir du logiciel d'optimisation des itinéraires, dans la mesure du possible, comme point de départ pour l'établissement des itinéraires les plus efficaces pour le transport des élèves;
- accroître le partage des autobus parmi les conseils et faire en sorte que des élèves de conseils différents utilisent le même autobus;
- étaler les heures de début et de fin des classes, dans la mesure du possible, pour réduire le nombre d'autobus requis en faisant en sorte que ceux-ci effectuent plus d'un trajet;
- diminuer le besoin de services de transport en coordonnant les jours de congé communs;
- passer des contrats uniquement pour les services qui sont requis.

RÉPONSE DES CONSORTIUMS DE TRANSPORT

Les trois consortiums ont souscrit à ces recommandations. Ils ont mentionné que le sous-comité des transports de l'Ontario Association of School Business Officials serait le mieux placé pour assurer la mise en œuvre réussie de la recommandation. Cela permettrait à tous les consortiums de soumettre des commentaires et de discuter pour déterminer les pratiques exemplaires en vue d'assurer une prestation plus efficace des services de

transport (par exemple, accroître le partage d'autobus scolaires entre les conseils scolaires et les élèves de différents conseils, coordonner les jours de congé communs, utiliser toutes les fonctionnalités du logiciel d'optimisation des itinéraires, étaler les heures de début et de fin des classes, passer des contrats uniquement pour les services requis en fonction du nombre réel d'utilisateurs) et en arriver à l'établissement de processus et de pratiques uniformes à l'échelle de la province.

RECOMMANDATION 13

Le ministère de l'Éducation doit établir des normes concernant l'utilisation optimale des véhicules scolaires pour les conseils scolaires et les consortiums de transport, et fournir à ceux-ci une orientation relativement au calcul des taux d'utilisation.

RÉPONSE DU MINISTÈRE DE L'ÉDUCATION

Le Ministère encouragera le sous-comité des transports de l'Ontario Association of School Business Officials à traiter ces questions au niveau provincial, et il le soutiendra à cet égard, en tenant compte du fait que l'utilisation des véhicules scolaires et la détermination d'une fourchette acceptable des taux d'utilisation sont tributaires de la diversité des conseils scolaires à l'échelle de la province.

4.4.8 Les services de transport des élèves doivent être mieux coordonnés et mieux intégrés

Il est ressorti de notre audit que la capacité d'un consortium de gérer de manière efficiente et efficace les services de transport dépend des pouvoirs qui lui sont délégués par les conseils scolaires qu'il sert, ainsi que de la volonté des conseils scolaires de collaborer et d'intégrer les services et les politiques pour servir les intérêts communs de tous les

conseils compris dans le consortium (comme l'harmonisation des critères d'admissibilité, le partage des itinéraires d'autobus et l'établissement de jours de congé communs), par opposition aux intérêts particuliers de chacun des conseils. Plus particulièrement, les consortiums disposant du pouvoir d'établir les critères d'admissibilité et d'employer des mesures d'efficacité uniformément à l'échelle de leur zone de service étaient plus susceptibles de faire une utilisation optimale des pratiques exemplaires.

Le ministère de l'Éducation a aussi reconnu cet état de fait, et dans ses examens de l'efficacité et de l'efficacité, il attribue des cotes plus élevées aux consortiums qui, par exemple, sont dotés d'une structure de gouvernance et organisationnelle bien définie, de rôles et de responsabilités clairement établis, et d'un comité de surveillance qui se concentre uniquement sur les décisions de haut niveau. Cette structure aide à faire en sorte que le mandat d'un consortium reste constant même lorsque les membres des conseils et les conseillers scolaires changent. Le Ministère ne précise aucune structure de gouvernance et organisationnelle particulière. Cependant, les consortiums qui obtiennent des cotes élevées dans le cadre des examens de l'efficacité et de l'efficacité sont habituellement constitués en personnes morales distinctes (bien que trois consortiums non constitués en personnes morales aient aussi obtenu une cote globale élevée).

Deux des consortiums que nous avons visités fonctionnaient chacun comme une unité cohésive prenant des décisions dans l'intérêt du consortium et des conseils servis, tandis que le troisième prenait généralement en compte l'intérêt supérieur de chacun des conseils. Selon un examen de l'efficacité et de l'efficacité commandé en 2011 par le Ministère, les conseils faisant partie de ce troisième consortium continuaient de participer aux services de transport des élèves au point d'établir leurs propres politiques de transport, et géraient les demandes d'exemption aux politiques présentées par les parents et les directeurs. Nous

avons constaté que ces pratiques étaient toujours en vigueur au moment de notre audit. En outre, les critères d'admissibilité n'étaient pas harmonisés entre les conseils servis par le consortium, et beaucoup de pratiques inefficaces déjà mentionnées dans la présente section étaient en cours dans une mesure plus importante. L'examen a indiqué que, pour que le comité de gouvernance joue un rôle utile dans la surveillance du consortium, les conseils membres devaient lui déléguer les pouvoirs appropriés, et qu'il fallait que les conseils et le consortium définissent de manière plus précise leurs rôles et les pouvoirs délégués.

RECOMMANDATION 14

Le ministère de l'Éducation doit préciser les rôles et les responsabilités des conseils scolaires et des consortiums en ce qui concerne l'établissement des critères d'admissibilité et l'emploi de mesures efficaces.

RÉPONSE DU MINISTÈRE DE L'ÉDUCATION

Le Ministère s'est activement employé à renforcer et à encourager les pratiques opérationnelles exemplaires depuis 2006, au moyen des examens de l'efficacité et de l'efficacités. Les conseils scolaires sont des organisations autonomes à qui il incombe de prendre leurs propres décisions.

4.5 L'acquisition des services de transport d'élèves doit être améliorée

4.5.1 Seulement la moitié des consortiums ont utilisé un processus d'approvisionnement concurrentiel pour acquérir des services de transport d'élèves

En vertu de la *Loi de 2010 sur la responsabilisation du secteur parapublic* et de sa directive connexe, toutes les organisations du secteur parapublic recevant des fonds publics de 10 millions de dollars ou

plus doivent recourir à un processus d'approvisionnement concurrentiel pour la passation de marchés de plus de 100 000 \$. Étant donné le financement qu'ils reçoivent pour le transport des élèves, tous les conseils scolaires sont visés par cette exigence. Les examens de l'efficacité et de l'efficacités commandés par le ministère de l'Éducation ont précédemment indiqué que tous les conseils scolaires devaient faire la transition vers le recours à un processus d'approvisionnement concurrentiel aux fins de l'acquisition de services de transport.

En avril 2010, le gouvernement a publié la directive en matière d'approvisionnement dans le secteur parapublic, selon laquelle les organisations du secteur parapublic doivent acquérir les biens et services financés par des fonds publics au moyen d'un processus concurrentiel équitable, ouvert et transparent. Au moment de la parution de la directive, environ 30 % des consortiums utilisaient un processus concurrentiel pour acquérir leurs services de transport par autobus, tandis qu'approximativement 70 % des consortiums acquerraient ces services en négociant les prix avec les exploitants d'autobus existants. Beaucoup des exploitants avec qui les prix étaient négociés se sont fermement opposés à une participation au processus d'approvisionnement concurrentiel, et le gouvernement a par conséquent accordé aux conseils scolaires une exemption volontaire de six mois (jusqu'au 31 décembre 2011) de l'obligation de recourir à un processus concurrentiel pour l'acquisition de services de transport. Parallèlement, le ministère de l'Éducation a mis sur pied un groupe de travail (composé de représentants du Ministère, des conseils scolaires, des consortiums de transport et des associations d'exploitants d'autobus, ainsi que d'un conseiller en approvisionnement) chargé d'examiner les processus employés pour acquérir les services de transport d'élèves, en accordant une attention particulière au caractère ouvert, équitable et responsable des processus, ainsi qu'à l'optimisation des ressources. Le groupe de travail n'a pas réalisé son mandat et, en mars 2012, le Ministère a informé tous les conseils scolaires qu'ils devaient

commencer à utiliser des processus d'approvisionnement concurrentiels. Plusieurs exploitants, inquiets de l'incidence qu'aurait le recours à des processus concurrentiels sur leurs activités, ont décidé de poursuivre les conseils scolaires et le Ministère en justice. Au moment de notre audit, ces contestations judiciaires étaient toujours en instance. En 2013-2014, environ la moitié seulement des consortiums de transport de la province avaient acquis les services de transport utilisés à ce moment-là en régime de concurrence.

En octobre 2014, le ministère de l'Éducation a annoncé l'exécution d'un examen indépendant des options autres que les demandes de propositions (DP), aux fins de l'acquisition en régime de concurrence des services de transport d'élèves, qui respectent la directive en matière d'approvisionnement s'appliquant au secteur parapublic. Au moment de notre audit, l'examen était achevé, mais le rapport n'avait pas encore été produit ni publié.

4.5.2 L'évaluation des entrepreneurs n'est pas uniforme à l'échelle de consortiums

Deux des trois consortiums visités avaient utilisé un processus d'approvisionnement concurrentiel en 2009 et en 2013 respectivement pour acquérir leurs services de transport d'élèves actuels auprès d'exploitants d'autobus scolaires. Le troisième consortium, quant à lui, avait eu recours à un processus concurrentiel pour sélectionner ses exploitants pour la dernière fois en 2006, et depuis août 2014, il leur accordait des prolongations d'un an en attendant l'issue des contestations judiciaires.

Nous avons examiné la dernière DP lancée par chaque consortium en vue d'acquérir des services de transport, et nous avons constaté que deux des trois consortiums avaient accordé une valeur relative de 65 % aux critères qualitatifs (dont plusieurs avaient trait à la sécurité) et de 35 % aux critères relatifs aux prix. Un de ces deux consortiums exigeait l'obtention d'une cote minimale au chapitre de la qualité pour passer à l'étape du prix. Cette pondération des critères de qualité et des critères

de prix concorde avec l'information que nous avons reçue de Gestion de la chaîne d'approvisionnement, qui relève du ministère des Services gouvernementaux et des Services aux consommateurs, selon laquelle la valeur relative des cotes va généralement de 60 % à 70 % pour les critères de qualité et de 30 % à 40 % pour le prix dans les cas d'acquisition de services.

Le troisième consortium examinait les facteurs qualitatifs, mais s'appuyait uniquement sur le prix pour sélectionner ses exploitants d'autobus, en permettant à tous les soumissionnaires ayant présenté des propositions complètes de passer à l'étape de la comparaison des prix, peu importe la cote qu'ils avaient obtenue pour les critères qualitatifs. Nous avons constaté que deux soumissionnaires qui avaient obtenu les cotes les moins élevées au titre des critères qualitatifs, mais qui fournissaient des services au consortium au moment du processus concurrentiel, s'étaient vu adjudger de nouveaux contrats, même si deux autres soumissionnaires avaient obtenu des cotes considérablement supérieures pour les critères qualitatifs.

Les critères qualitatifs utilisés pour évaluer les propositions variaient dans les trois DP. Par exemple, dans le domaine des programmes de sécurité des élèves, un consortium accordait des points aux soumissionnaires qui avaient des programmes généraux de sécurité en place, un autre en accordait à ceux qui avaient des programmes de formation en matière d'évaluation, tandis que le troisième n'accordait pas de points relatifs à la sécurité des élèves. Nous avons regroupé les critères semblables selon les principaux facteurs liés au transport sécuritaire des élèves et avons déterminé la valeur relative que chaque consortium leur avait attribuée, comme le montre la **figure 9**. Nous nous serions attendus à ce que les trois consortiums attribuent des notes élevées aux critères liés à la sécurité, comme la formation des conducteurs, les CIVA et les antécédents en matière d'accidents des exploitants, l'entretien et la gestion du parc de véhicules, et les programmes de sécurité des élèves. Or, la valeur relative accordée à ces facteurs variait considérablement aux trois

Figure 9 : Valeur relative des critères qualitatifs (sécurité et autres) utilisés pour évaluer les propositions des exploitants d'autobus scolaires

Source des données : Propositions soumises aux consortiums dans le cadre des demandes de propositions

	Pourcentage attribué aux critères qualitatifs		
	Consortium 1	Consortium 2	Consortium 3
Formation, sécurité et maintien en poste des conducteurs	5	25	20
Antécédents concernant les accidents et les CVIS	5	15	5
Entretien et gestion du parc de véhicules	11	10	30
Programmes de sécurité des élèves	5	0	10
Total partiel - sécurité	26	50	65
Administration	21	45	30
Autres	53	5	5
Total partiel - autres	74	50	35
Total	100	100	100

consortiums visités, allant de 26 % à 65 % de la cote totale pour les critères qualitatifs.

En décembre 2008, le ministère de l'Éducation a publié une trousse d'information comprenant des lignes directrices en matière d'approvisionnement, un modèle de DP pour l'acquisition de services fournis par les exploitants d'autobus et un modèle de contrat, mais son utilisation par les conseils scolaires demeurait facultative. Le modèle de DP proposait des critères pour évaluer les exploitants en fonction de la qualité de leurs services. Beaucoup de ces critères qualitatifs portaient sur la sécurité, et le modèle suggérait également les valeurs relatives à accorder à ces critères. Cependant, il n'indiquait pas le pourcentage de la cote à réserver aux critères qualitatifs, et il ne recommandait pas une cote minimale à cet égard que les soumissionnaires devraient obtenir pour être retenus.

RECOMMANDATION 15

Le ministère de l'Éducation, de concert avec les conseils scolaires et les consortiums de transport, doit élaborer des critères standard pour l'évaluation des propositions des exploitants d'autobus scolaires aux fins de l'acquisition de services de transport d'élèves. Les critères doivent tenir compte de manière appropriée de la capacité des exploitants d'assurer le transport sécuritaire des élèves.

RÉPONSE DU MINISTÈRE DE L'ÉDUCATION

Notre priorité est d'assurer la sécurité des élèves. Le Ministère est disposé à examiner cette recommandation en vue de soutenir les conseils scolaires et les consortiums.

Consortium	Élève débarqué au mauvais arrêt		Élève non accueilli par un parent		Élève perdu		Autobus en retard		Panne mécanique		Bagarre/comportement répréhensible		Autres (p. ex. blessures subies par des élèves, urgence médicale, embarquement à bord du mauvais autobus, intimidation)		
	2012-2013	2013-2014	2012-2013	2013-2014	2012-2013	2013-2014	2012-2013	2013-2014	2012-2013	2013-2014	2012-2013	2013-2014	2012-2013	2013-2014	
	10	14	13	20	12	15	19	23	16	23	11	17	10	15	
17	Service de transport Francobus						✓	✓	✓	✓					
18	Simcoe County Student Transportation Consortium		✓	✓	✓	✓	✓	✓					✓	✓	
19	Southwestern Ontario Student Transportation Services		✓	✓											
20	Student Transportation of Eastern Ontario			✓					✓	✓		✓		✓	
21	Student Transportation of Peel Region*					✓	✓	✓	✓	✓					
22	Student Transportation Service Consortium of Grey Bruce						✓	✓		✓		✓		✓	
23	Student Transportation Services of Brant Haldimand Norfolk					✓	✓	✓							
24	Student Transportation Services of Central Ontario	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
25	Student Transportation Services of Thunder Bay	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
26	Student Transportation Services of Waterloo Region Inc.		✓		✓			✓		✓		✓		✓	
27	Student Transportation Services of York Region	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
28	Sudbury Student Services Consortium*			✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
29	Toronto Transportation Group*				✓			✓	✓	✓					
30	Tri-Board Student Transportation Services							✓		✓					
31	Trillium Lakelands District School Board					✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
32	Wellington-Dufferin Student Transportation Services			✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
33	Windsor-Essex Student Transportation Services	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
Nombre total de consortiums ayant mentionné qu'ils faisaient le suivi du type d'incident		10	14	13	20	12	15	19	23	16	23	11	17	10	15
Pourcentage du nombre total de consortiums		30	42	39	61	36	45	58	70	48	70	33	52	30	45

* Données obtenues à partir des visites effectuées au consortium