
MINISTÈRE DE L'ÉDUCATION

4.05—Subventions versées aux conseils scolaires pour le transport des élèves

(Suivi de la section 3.05 du *Rapport spécial sur l'obligation de rendre compte et l'optimisation des ressources—2000*)

CONTEXTE

Le transport des élèves entre la maison et l'école est une tâche d'envergure : en effet, environ 800 000 élèves sont ainsi transportés. Les subventions que le ministère de l'Éducation verse aux conseils scolaires en rapport avec le transport sont passées de 573 millions de dollars pour l'année scolaire 1999-2000 à 610 millions pour l'année scolaire 2001-2002 et on prévoit qu'elles seront d'environ 631 millions de dollars pour l'année scolaire 2002-2003.

En 2000, nous avons conclu que le ministère, qui s'efforçait de mettre en œuvre son plan quinquennal visant l'instauration d'une nouvelle relation de financement et de reddition de comptes avec les conseils scolaires, n'avait pas encore établi de mesures et de méthodes satisfaisantes pour faire en sorte que :

- les conseils scolaires et le ministère disposent de l'information nécessaire pour évaluer les performances des services de transport et faire rapport à ce sujet;
- le ministère dispose de l'information nécessaire pour établir un financement équitable axé sur les besoins pour ces services;
- les coûts de la prestation des services de transport pour les élèves aux besoins élevés fassent l'objet d'un suivi et d'une gestion adéquats.

Nous avons formulé certaines recommandations en vue d'améliorations et le ministère s'est engagé à prendre des mesures correctives.

ÉTAT ACTUEL DES RECOMMANDATIONS

Le ministère de l'Éducation nous a indiqué qu'il n'a pas entièrement mis en œuvre les recommandations formulées dans le *Rapport spécial sur l'obligation de rendre compte et l'optimisation des ressources* (2000), quoiqu'il ait réalisé des progrès quant à certaines de celles-ci.

Depuis notre vérification, le ministère s'est efforcé d'élaborer la nouvelle formule pour le financement du transport des élèves. Tant que la nouvelle formule de financement n'aura pas été mise en place, les subventions pour le transport se fonderont toujours sur les dépenses de 1997 des conseils scolaires en matière de transport, des ajustements étant

cependant prévus en fonction des changements quant au nombre d'élèves inscrits et aux augmentations de coût extraordinaires. Par conséquent, les inégalités de financement observées en 2000 et leur incidence sur les niveaux de service offerts prévalaient toujours au moment de la réalisation du présent examen de suivi.

Nous précisons ci-après la situation actuelle en ce qui concerne chacune de nos recommandations.

EFFORTS VISANT À RÉDUIRE LES COÛTS DE TRANSPORT

Recommandation

Pour aider à faire en sorte que les conseils scolaires adoptent des pratiques exemplaires visant à assurer la prestation la plus rentable des services de transport, le ministère doit :

- *accélérer l'élaboration de la nouvelle formule de financement;*
- *s'assurer que la nouvelle formule de financement renferme des mesures incitatives encourageant les conseils scolaires à adopter des mesures de réduction des coûts;*
- *fixer des dates limites, aux conseils scolaires qui ne l'ont pas encore fait, soit en vue de la création de consortiums pour la prestation des services de transport, soit en vue de la présentation d'une étude de rentabilisation montrant pourquoi il ne serait pas avantageux pour ces conseils scolaires d'intégrer leurs services de transport à d'autres.*

État actuel

Certes, on a apporté des correctifs au financement accordé aux différents conseils scolaires, mais le ministère se sert toujours, pour le versement de ces sommes, de la formule de financement utilisée en 2000 et il ne prévoit pas disposer d'une nouvelle formule avant l'année scolaire 2003-2004.

Le ministère a collaboré avec un comité composé des représentants des conseils scolaires et des exploitants d'autobus scolaires afin d'élaborer une proposition de formule de financement. La formule proposée comporte l'utilisation du logiciel de gestion du transport approuvé par le ministère pour le calcul des besoins en matière de transport de chaque conseil scolaire d'après des paramètres de service normalisés, de même que la mise sur pied, par les conseils servant une même région, de consortiums en vue de la prestation conjointe des services de transport des élèves. Cette formule prévoirait des mesures incitatives afin que les conseils scolaires mettent sur pied les consortiums : ainsi, le ministère n'aurait plus à exiger des conseils qu'ils préparent des études de rentabilisation ou qu'ils respectent les dates fixées pour les objectifs dans la recommandation de 2000.

On a fait l'essai de la formule proposée à trois conseils et cinq consortiums (comportant 11 conseils). En raison des limites quant aux données, par exemple les données incomplètes sur les élèves et les cartes numériques, le ministère n'a pas été en mesure de se

servir des résultats de ces essais pour mettre au point les détails de la formule de financement. Toutefois, les résultats des essais ont tout de même aidé le ministère à cerner les problèmes qui doivent être réglés et cette information va être adjointe à un document de stratégie qui sera terminé à l'automne 2002.

INFORMATION POUR LA PRISE DES DÉCISIONS

Recommandation

Pour faciliter la prise de décisions prudentes et renforcer le processus de responsabilisation au niveau local, le ministère doit :

- *s'assurer que les conseils scolaires mettent sur pied et utilisent des systèmes d'information qui peuvent fournir l'information dont ont besoin les conseillers scolaires pour prendre des décisions informées à propos du niveau de services de transport à offrir;*
- *obliger les conseils scolaires à produire des rapports qui établissent un lien entre les coûts et le niveau des services afin que le ministère et les conseillers scolaires puissent comparer les conseils scolaires entre eux et à des critères établis.*

État actuel

Le ministère ne souhaite pas exiger des conseils scolaires qu'ils produisent des comptes rendus établissant le rapport entre les coûts et les niveaux de service offerts. Toutefois, le ministère a pris les mesures importantes indiquées ci-après pour faire en sorte que les conseils soient en mesure de lui transmettre, ainsi qu'aux conseillers scolaires, l'information indiquée.

- Le ministère a facilité l'acquisition d'un logiciel adéquat de gestion du transport des élèves en :
 - mettant en place un processus de demande de qualification afin d'évaluer divers logiciels et de faire en sorte que ceux qualifiés par le ministère soient en mesure de concevoir des itinéraires d'autobus rentables et de répondre aux besoins d'information des conseils scolaires et du ministère (cinq produits se sont qualifiés en vue d'une utilisation par les conseils scolaires);
 - établissant un programme de prêt de 7 millions de dollars visant à aider les conseils scolaires à acheter les logiciels qui se sont qualifiés (au moment de l'examen de suivi, 66 des 72 conseils scolaires de la province avaient acquis un de ces logiciels).
- Le ministère exige des conseils qu'ils effectuent une étude des principales données sur l'exploitation du transport pour l'année scolaire 2000-2001. Un résumé des résultats a été présenté au site Web du ministère : ainsi, les conseils scolaires peuvent comparer leurs coûts et leur niveau de service avec ceux des autres conseils. Une seconde étude, qui faisait suite à la première et qui visait à recueillir d'autres renseignements détaillés en vue de l'élaboration d'indicateurs destinés à aider les conseillers et les conseils

scolaires à prendre des décisions d'affaires éclairées, a été publiée en mai 2002. On a avisé les conseils scolaires que cette étude devra être réalisée chaque année.

CLARIFICATION DES EXIGENCES JURIDIQUES ET DE POLITIQUE

Recommandation

Pour aider à faire en sorte que les conseils scolaires offrent des services de transport qui satisfont les besoins locaux équitablement et qui respectent les exigences de la politique établie et les exigences juridiques, le ministère doit :

- *fournir des instructions aux conseils scolaires concernant l'information sur les dépenses et le niveau de service qu'ils devraient publier pour faciliter un débat public informé parmi les conseillers scolaires et les collectivités desservies;*
- *clarifier les paramètres juridiques et liés à la politique à l'intérieur desquels il s'attend à ce que les conseils scolaires fonctionnent.*

État actuel

Le ministère ne souhaite pas communiquer aux conseils scolaires des instructions au sujet de l'information qu'ils doivent publier sur leurs propres services de transport. Le ministère a toutefois mis en place un site Web qui présente l'information suivante : des notes sur l'orientation, les résultats des études sur le transport (y compris des rapports sommaires sur les dépenses et les niveaux de service) et des liens avec d'autres sites Web du gouvernement afin d'offrir aux conseils scolaires un accès facile aux exigences réglementaires portant sur l'exploitation d'autobus scolaires. Actuellement, le site Web du ministère n'est mis à la disposition que des conseils scolaires et des exploitants d'autobus scolaires. Le ministère compte accorder plus tard au public un accès à ce site. Ainsi, le public pourra comparer les services de transport et les coûts des différents conseils scolaires.

Le ministère précise les questions juridiques et de politique lorsque le besoin se présente. Par exemple, en avril 2002, le ministère a envoyé une lettre à tous les conseils scolaires afin de clarifier sa politique en ce qui concerne l'interdiction dont font l'objet les conseils scolaires au sujet de l'imposition de frais pour les services de transport.

TRANSPORT DES ÉLÈVES AYANT DES BESOINS PARTICULIERS

Recommandation

Pour assurer une plus grande responsabilisation et un financement plus équitable des services de transport dans le cas des élèves ayant des besoins particuliers, le ministère doit :

- *exiger que les conseils scolaires surveillent ces coûts et en fassent état séparément;*

-
- *envisager de financer les coûts de transport pour les élèves ayant des besoins élevés en se servant de la Subvention pour l'éducation de l'enfance en difficulté.*

État actuel

La première partie de la recommandation a été mise en œuvre, en ce sens que le ministère va exiger des conseils scolaires qu'ils déterminent le coût du transport des élèves ayant des besoins particuliers, afin qu'ils puissent réaliser l'étude annuelle du transport que le ministère compte exiger.

La seconde partie de la recommandation n'a pas été mise en œuvre. Actuellement, les gestionnaires des programmes d'éducation de l'enfance en difficulté ne disposent pas de l'information nécessaire pour prendre des décisions économiques au sujet de la pertinence d'offrir un service particulier aux différentes écoles locales ou plutôt de l'offrir de manière davantage centrale et de transporter les élèves jusqu'à l'endroit où le service est offert. De plus, aucune mesure incitative n'est prévue pour les encourager à agir de la sorte, car aucune des deux méthodes n'a une incidence sur le budget de l'éducation de l'enfance en difficulté.

POLITIQUE DE FINANCEMENT LIÉE AUX RISQUES D'ACCIDENT

Recommandation

Pour s'assurer davantage que les subventions de transport sont équitables et utilisées de manière rentable, le ministère doit :

- *préciser clairement les conditions, le cas échéant, dans lesquelles il est approprié pour les conseils scolaires de se servir de subventions de transport pour s'occuper de responsabilités municipales;*
- *veiller à ce que le mécanisme de financement encourage les conseils scolaires et les municipalités à travailler ensemble pour trouver les solutions les plus économiques en réponse aux risques d'accident.*

État actuel

Le ministère est encore en train d'examiner les façons de régler ce problème. Dans les cas où les municipalités n'ont pas pris de mesures correctives adéquates au sujet des risques d'accident, le ministère continue à accorder aux conseils le financement qui leur permet d'offrir un service d'autobus supplémentaire. Par conséquent, la province finance toujours les services d'autobus dans les cas où l'on dispose de méthodes de rechange au sujet des risques d'accident qui sont plus économiques et financées par la municipalité.