

Transport des élèves

Suivi des audits de l'optimisation des ressources,
section 3.13 du *Rapport annuel 2015*

APERÇU DE L'ÉTAT DES RECOMMANDATIONS					
	Nombre de mesures recommandées	État des mesures recommandées			
		Pleinement mise en œuvre	En voie de mise en œuvre	Peu ou pas de progrès	Ne sera pas mise en œuvre
Recommandation 1	2	1	1		
Recommandation 2	1		1		
Recommandation 3	3		1	2	
Recommandation 4	1				1
Recommandation 5	4	1	2	1	
Recommandation 6	2			2	
Recommandation 7	1	1			
Recommandation 8	3		1	1	1
Recommandation 9	1	1			
Recommandation 10	1			1	
Recommandation 11	2			2	
Recommandation 12	7	3	1	3	
Recommandation 13	1				1
Recommandation 14	1				1
Recommandation 15	1				1
Total	31	7	7	12	5
%	100	23	23	38	16

Conclusion globale

D'après les renseignements que nous ont fournis le ministère de l'Éducation, le ministère des Transports et les consortiums de transport scolaire, 45 % des mesures que nous avons recommandées dans notre *Rapport annuel 2015* étaient pleinement

mises en oeuvre ou en voie de l'être au 8 août 2017. Peu de progrès avaient été réalisés à l'égard de la mise en oeuvre de 39 % des autres recommandations, et 16 % des recommandations ne seront pas mises en oeuvre.

Dans le cas des recommandations adressées au ministère de l'Éducation (le Ministère), 20 % étaient pleinement mises en oeuvre ou en voie de

l'être, 40 % avaient fait l'objet de peu ou pas de progrès et 40 % ne seront pas mises en oeuvre. Le Ministère nous a notamment informés qu'il ne mettrait pas en oeuvre les recommandations l'obligeant, de concert avec les conseils scolaires et les consortiums de transport, à élaborer des politiques de sécurité uniformes pour le transport sécuritaire des élèves, à élaborer des normes concernant l'utilisation optimale des véhicules scolaires, à préciser les rôles et les responsabilités de chaque partie en ce qui concerne l'établissement des critères d'admissibilité et l'emploi de mesures efficaces, et à établir des critères normalisés pour la sélection des exploitants d'autobus scolaires. Selon le Ministère, son rôle consiste à fournir aux conseils scolaires un financement pour le transport, et le rôle des conseils scolaires est de décider s'ils fournissent des services de transport et d'établir des politiques pour encadrer la prestation de ces services. Il a également ajouté que la loi ne lui conférait pas le pouvoir d'imposer des politiques de transport particulières aux conseils scolaires.

Nous avons sollicité un avis juridique sur cette question et nous avons appris que les conseils scolaires sont assujettis à l'autorité législative du ministère de l'Éducation. Ce dernier a le pouvoir de légiférer et de réglementer le transport des élèves, et il est donc autorisé par la loi à obliger les conseils scolaires à mettre en oeuvre nos recommandations.

Dans le cas des recommandations adressées au ministère des Transports, 50 % étaient pleinement mises en oeuvre ou en voie de l'être, 42 % avaient fait l'objet de peu ou pas de progrès et 8 % ne seront pas mises en oeuvre. D'autres mesures devaient être prises pour s'assurer que les données du Système d'immatriculation d'utilisateur de véhicule utilitaire (UVU) fournissent des renseignements sur la sécurité dans les stations locales des exploitants d'autobus scolaires et qu'une stratégie est élaborée pour la réalisation d'examen axés sur les risques des centres d'inspection des véhicules automobiles.

Dans le cas des recommandations adressées aux consortiums de transport, 67 % étaient pleinement mises en oeuvre ou en voie de l'être et 33 % avaient

fait l'objet de peu ou pas de progrès. Certains consortiums devaient prendre des mesures supplémentaires pour améliorer l'efficacité des services de transport scolaire et par le fait même en réduire les coûts.

L'état actuel des mesures prises en réponse à chacune de nos recommandations est exposé dans le présent rapport.

Contexte

Durant l'année scolaire 2015-2016, environ 830 000 élèves ontariens ont été transportés tous les jours à destination et en provenance d'écoles publiques dans quelque 19 000 véhicules scolaires. Plus de 70 % des enfants transportés fréquentaient le jardin d'enfants ou l'école élémentaire (comme en 2013-2014).

La *Loi sur l'éducation* n'oblige pas expressément les conseils scolaires à offrir des services de transport, mais chaque conseil fournit un certain niveau de services de transport aux élèves. Pour l'année scolaire 2016-2017, les subventions pour le transport versées aux conseils scolaires étaient estimées à 897 millions de dollars (comparativement à 880 millions de dollars pour l'année scolaire 2014-2015). Près de la totalité des services de transport d'élèves en Ontario est fournie par le truchement de contrats conclus avec des exploitants d'autobus scolaires.

Cinq parties prennent part à la prestation de services de transport des élèves :

1. Le ministère de l'Éducation fournit du financement aux 72 conseils scolaires et procède à un sondage annuel auprès de ceux-ci. Il accorde aux conseils le pouvoir de prendre les décisions de nature générale, y compris celles concernant les politiques et les critères d'admissibilité.
2. On compte 33 consortiums de transport, formés par les conseils scolaires, qui planifient les services de transport, passent des contrats

- avec des exploitants d'autobus scolaires, gèrent les contrats et effectuent une surveillance du rendement.
3. Les conseils scolaires surveillent les activités des consortiums et leur fournissent des renseignements clés sur leurs écoles et leurs élèves. Les conseils déterminent les groupes d'élèves qui reçoivent des services de transport et bénéficient du financement (cette détermination est fondée en grande partie sur la distance entre le domicile de l'élève et l'école fréquentée).
 4. Les exploitants d'autobus scolaires passent des contrats avec les consortiums aux fins de la prestation des services de transport des élèves. Ils sont tenus de s'assurer que leurs véhicules et les conducteurs satisfont aux exigences législatives en matière de sécurité, et ils doivent se conformer aux dispositions de leurs contrats, notamment celles ayant trait à l'offre d'une formation en sécurité pour les conducteurs et les élèves, ainsi qu'à la vérification des antécédents des conducteurs.
 5. Le ministère des Transports veille à l'application des lois et règlements fédéraux et provinciaux portant sur la conception et l'état mécanique des véhicules, les permis pour les conducteurs d'autobus scolaires et l'utilisation sécuritaire des véhicules.

Dans notre *Rapport annuel 2015*, nous constatons que les autobus scolaires constituaient un moyen de transport généralement sécuritaire, selon le nombre de collisions par rapport au nombre de passagers transportés et de kilomètres parcourus. Le ministère des Transports avait mentionné qu'au cours des cinq années ayant précédé l'audit, 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 était inférieur au risque associé aux autres types de véhicules, et le risque de décès était semblable à celui constaté pour tous

les autres types de véhicules. Toutefois, en 2013, dernière année pour laquelle des données étaient disponibles au moment de notre audit, 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. Les services de police ont imputé la responsabilité au conducteur de l'autobus scolaire dans 40 % des cas.

Néanmoins, en raison des risques potentiels pour les élèves transportés, il importait que le ministère de l'Éducation, les conseils scolaires, les consortiums de transport et le ministère des Transports continuent de prendre en compte et d'atténuer 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 était ressorti de notre audit de 2015 que l'amélioration de la surveillance des exploitants d'autobus et de leurs conducteurs, des processus visant à assurer une 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.

Nous avons plus particulièrement constaté ce qui suit en ce qui concerne le transport sécuritaire des élèves :

- Une supervision et une surveillance améliorées étaient requises de la part des consortiums pour s'assurer de la compétence des conducteurs d'autobus scolaires.
- Le ministère de l'Éducation n'avait pas établi de lignes directrices concernant la déclaration des collisions et des incidents impliquant les véhicules scolaires. Peu d'information faisait l'objet d'un suivi par les consortiums en ce qui concerne les incidents ayant des répercussions sur les élèves, comme l'arrivée tardive des autobus aux lieux d'embarquement et les pannes mécaniques, en vue de déterminer

les causes des incidents et d'élaborer des stratégies pour les prévenir. À partir des données limitées dont nous disposons lors de notre audit, nous avons déterminé qu'il y avait eu une hausse de 67 % de ces incidents entre 2012-2013 et 2013-2014, leur nombre passant de presque 35 000 à près de 58 000.

- Les consortiums et le ministère des Transports devaient apporter des améliorations pour ce qui est de s'assurer du bon état des véhicules scolaires. Par exemple, les inspections réalisées par le ministère des Transports ne ciblaient pas les véhicules les plus à risque d'infraction à la sécurité, n'étaient pas toujours effectuées à temps et ne veillaient pas systématiquement à ce que les lacunes soient comblées.
- Les exploitants d'autobus scolaires qui sont autorisés à certifier le bon état mécanique de leurs propres véhicules faisaient l'objet de peu de surveillance.
- Le ministère de l'Éducation n'avait pas rendu obligatoire l'offre d'une formation sur la sécurité à bord des autobus scolaires à l'intention des élèves. Seulement 16 des 33 consortiums offraient une formation générale obligatoire sur la sécurité à bord des autobus.

L'Ontario n'avait pas établi de norme provinciale concernant le transport par autobus. Nous avons constaté que les services de transport par autobus n'étaient pas offerts de manière équivalente à tous les élèves à l'échelle de la province, ou même dans les écoles relevant d'un même conseil scolaire. Nous avons aussi observé des différences dans la manière dont les consortiums exploitaient et géraient les services de transport par autobus. La capacité d'un consortium de gérer de manière efficace et efficace les services de transport dépendait notamment des pouvoirs qui lui étaient délégués par les conseils scolaires qu'il sert, ainsi que de la mesure dans laquelle les conseils scolaires étaient disposés à travailler en collaboration et à intégrer les services.

Nous avons notamment observé ce qui suit concernant l'efficacité du transport des élèves, le niveau de service fourni, le financement et les pratiques d'approvisionnement :

- Le financement du transport scolaire n'était pas fondé sur les besoins, mais plutôt sur le niveau de financement de 1997 de chaque conseil scolaire, qui fait l'objet de rajustements annuels. La formule de financement employée par le ministère de l'Éducation ne tenait pas compte de facteurs locaux ayant une incidence considérable sur les coûts de transport.
- Le ministère de l'Éducation n'avait pas déterminé si les écarts importants d'un conseil à l'autre en ce qui concerne le coût du transport des élèves étaient justifiés.
- On ne disposait pas de données fiables sur l'utilisation des autobus. En général, les consortiums que nous avons visités ne faisaient pas le 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.
- Le nombre d'autobus utilisés par les consortiums dans le cadre des contrats était supérieur au nombre requis.

Au total, nous avons formulé 15 recommandations comportant 31 mesures; les ministères et les consortiums de transport s'étaient engagés à prendre des mesures pour y donner suite.

État des mesures prises en réponse aux recommandations

Nos travaux d'assurance de la qualité ont été réalisés entre le 1^{er} avril 2017 et le 8 août 2017, et le ministère de l'Éducation, le ministère des Transports et trois consortiums de transport scolaire – le Toronto Student Transportation Group (Toronto),

le Consortium de services aux élèves de Sudbury (Sudbury) et le Student Transportation of Peel Region (Peel) – ont confirmé, dans une déclaration écrite datant du 8 septembre 2017, qu'ils nous avaient fourni tous les renseignements à jour à propos de l'état des recommandations formulées dans notre audit initial il y a deux ans.

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

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;*

État : Consortium de Toronto : Pleinement mise en oeuvre.

Consortium de Peel : Pleinement mise en oeuvre.

Consortium de Sudbury : Pleinement mise en oeuvre.

Détails

Toronto : Des examens opérationnels étaient en cours au moment de notre audit de 2015. Le consortium a modifié son formulaire d'audit des exploitants en avril 2017 afin d'inclure des éléments d'examen supplémentaires relatifs aux opérations, à la sécurité et à la planification pour répondre aux exigences législatives et contractuelles. Des formulaires uniformisés sont utilisés aux fins de l'examen opérationnel (liste de contrôle comportant des critères relatifs aux opérations, à la sécurité et à la planification), de l'audit des autobus (on vérifie la documentation, le journal de bord et le matériel de sécurité d'un échantillon d'autobus), et de l'examen du dossier des conducteurs (on vérifie

un échantillon de dossiers pour s'assurer que les conducteurs ont suivi la formation requise). Un examen de suivi est réalisé un mois après pour déterminer si les lacunes soulevées au moment de l'audit ont été comblées.

Peel : Le consortium a élaboré un système de listes de contrôle à utiliser pour les audits de ses exploitants, afin de mettre en oeuvre une approche cohérente pour mesurer le rendement et la conformité de chaque exploitant. L'une des listes de contrôle qui doit maintenant obligatoirement être remplie concerne le contrôle aléatoire des dossiers des véhicules; il s'agit de sélectionner des véhicules au hasard et d'examiner leurs certificats d'inspection annuelle et semestrielle des deux dernières années afin de s'assurer qu'ils satisfont aux exigences du ministère des Transports en matière d'inspection. Dans la négative, l'exploitant doit produire une copie des documents d'inspection et du journal de bord du véhicule pour confirmer que celui-ci n'a pas été utilisé durant les périodes de non-conformité déterminées. Ce nouveau processus est entré en vigueur en mai 2017.

Sudbury : En novembre 2016, le consortium a remanié sa politique sur l'audit des exploitants pour y intégrer la conformité aux exigences contractuelles et législatives relatives aux compétences des conducteurs et à l'état des véhicules. Le consortium a établi une liste de contrôle pour l'audit annuel de la conformité des contrats, afin d'évaluer la conformité à chacune des exigences contractuelles.

- *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.*

État : Consortium de Toronto : En voie de mise en oeuvre d'ici août 2017.

Consortium de Peel : En voie de mise en oeuvre d'ici juin 2018.

Consortium de Sudbury : En voie de mise en oeuvre d'ici juillet 2018.

Détails

Toronto : En septembre 2016, le consortium a augmenté le nombre d'indicateurs du rendement clés dont les exploitations d'autobus scolaires doivent rendre compte; les indicateurs comprennent maintenant le roulement des conducteurs, le nombre de collisions et le nombre d'incidents. Le consortium prévoyait commencer à analyser ces données au plus tard en août 2017 pour déterminer s'il y a un lien entre le roulement des conducteurs et les risques en matière de sécurité.

Peel : Le consortium a mis à jour les données à déclarer sur les accidents afin d'inclure le nom du conducteur et ses années d'expérience à compter de novembre 2016. De plus, il fait un suivi hebdomadaire du nombre de démissions, ainsi que du nombre et de la nature des accidents et des incidents déclarés dans les rapports hebdomadaires produits par les exploitants d'autobus scolaires. Les incidents relatifs au débarquement des élèves au mauvais arrêt ne sont pas consignés dans le rapport hebdomadaire, mais font l'objet d'un suivi manuel auprès de l'exploitant d'autobus. L'analyse de ces données n'avait pas encore commencé au moment de notre suivi. Le consortium entend commencer à analyser les données d'ici juin 2018, lorsqu'il aura achevé la transition vers un système de rapports en ligne.

Sudbury : Le consortium a commencé à faire le suivi du taux de roulement des conducteurs d'autobus ainsi que des collisions en rapport avec le nombre d'années d'expérience du conducteur durant l'année scolaire 2016-2017. Il a aussi commencé à consigner les incidents en rapport avec le nombre d'années d'expérience du conducteur en mars 2017. Le consortium entend analyser et résumer ces données d'ici la fin de l'année scolaire 2017-2018.

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.

État : En voie de mise en oeuvre d'ici juillet 2019.

Détails

Au cours de notre audit, nous avons constaté que le ministère des Transports (le MTO) n'avait pas veillé à ce que les exploitants d'autobus scolaires ou les tiers aient élaboré et livré un programme de perfectionnement des conducteurs d'autobus scolaire, conformément à ses propres normes. Le MTO n'avait pas non plus examiné l'efficacité du programme pour déterminer s'il avait eu une incidence sur la sécurité dans le secteur.

Au moment de notre suivi, le MTO avait mis au point un plan de surveillance du programme de perfectionnement des conducteurs d'autobus scolaire. La surveillance devrait consister en une attestation initiale émise par le fournisseur du cours, suivie de la présentation au MTO de rapports d'audit périodiques préparés par un tiers. La date de mise en oeuvre de ce nouveau processus était le 1^{er} juillet 2017, et les premiers rapports de vérification devraient être remis au MTO en juillet 2019.

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;

État : Peu ou pas de progrès.

Détails

Au cours de notre audit, nous avons constaté que les cotes de sécurité des exploitants d'autobus scolaires n'étaient pas toujours à jour. Il s'était écoulé un délai d'au moins 83 jours dans la moitié des cas de condamnations pour infraction à la sécurité pour que l'incident soit pris en compte dans la cote de sécurité, et d'au moins 105 jours dans la moitié des cas de collisions. De plus, les infractions contestées devant le tribunal n'étaient pas prises en compte dans la cote de l'exploitant, sauf si le conducteur était reconnu coupable.

Selon le MTO, le Système d'immatriculation UVU surveille le rendement sur la route des transporteurs inscrits en faisant le suivi des collisions, des convictions et des inspections sur une période de 24 mois, conformément à l'entente nationale. Ce système commun vise à garantir la réciprocité entre les administrations canadiennes en matière de notation et de traitement des transporteurs, ainsi qu'à assurer la cohérence du cadre de réglementation à l'échelle du pays.

Le MTO nous a informés que, depuis notre audit, il avait fait part à ses partenaires fédéraux et provinciaux de nos préoccupations quant à l'importance de prendre en compte les infractions à la sécurité pendant une période complète de 24 mois, et qu'il continuerait de soulever ces préoccupations à l'échelon national.

- *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;*

État : Peu ou pas de progrès.

Détails

Dans notre rapport d'audit, nous avons relevé que les cotes de sécurité du Système d'immatriculation

UVU avaient 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, en raison du fait que 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.

En mars 2016, le MTO a mis en oeuvre un nouveau système d'immatriculation et de permis pour la surveillance des transporteurs dans le cadre du programme d'immatriculation UVU. Même si le nouveau système informatique intégrait des révisions au format de présentation de l'information relative à la cote de sécurité des conducteurs, il continue de présenter des données consolidées par exploitant, plutôt que selon l'établissement et les types de véhicules commerciaux. Au moment de notre suivi, le MTO n'avait pas l'intention de présenter des renseignements sur la sécurité par centre d'autobus scolaires, et il a déclaré que son système de suivi des inspections d'autobus offrait des données sur la sécurité des centres d'autobus scolaires plus détaillées que celles du Système d'immatriculation UVU. Toutefois, à notre avis, le système du MTO ne fournit pas des données sur la sécurité aussi détaillées que celles du Système d'immatriculation UVU, puisqu'il ne comprend pas les infractions au code de la route, les collisions et les audits effectués aux établissements des exploitants.

- *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.*

État : En voie de mise en oeuvre d'ici septembre 2017.

Détails

Durant notre audit, nous avons constaté que les exploitants déclaraient eux-mêmes le kilométrage parcouru par leurs autobus et qu'il y avait donc un

risque qu'ils manipulent les chiffres pour obtenir une meilleure cote de sécurité.

Le MTO nous a informés que le nouveau système d'immatriculation et de permis comporte des mécanismes intégrés qui permettent à l'exploitant de valider l'information lorsque les données déclarées à propos du parc de véhicules et du kilométrage sont en dehors des valeurs attendues. Le MTO nous a également informés qu'il s'employait à mettre en place un système en ligne qui sera accessible d'ici septembre 2017 et qui permettra de mettre à jour les données des exploitants sur leur parc automobile et le kilométrage parcouru.

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.

État : Ne sera pas mise en oeuvre.

Détails

Dans notre rapport de 2015, nous avons signalé que le MTO n'avait pas audité ni inspecté régulièrement tous les établissements des exploitants d'autobus scolaires. À titre d'exemple, durant une période de cinq ans, le MTO a effectué seulement 24 audits des établissements de 19 exploitants d'autobus scolaires. Peu d'exploitants d'autobus scolaires ont atteint le seuil de déclenchement d'un audit.

Au moment de notre audit, le MTO avait déclaré qu'il procéderait à des analyses additionnelles et établirait un protocole d'intervention visant explicitement les exploitants d'autobus scolaires, fondé sur leur rendement en matière de sécurité.

Durant notre suivi, le MTO nous a informés qu'il ne mettrait pas en oeuvre notre recommandation parce que, d'après une fiche d'information de Transport Canada datant de 2007, l'autobus scolaire est l'un des moyens de transport les plus sûrs pour les enfants et les jeunes. En outre, le MTO soutient que le nouveau système d'immatriculation et de permis lui permet de surveiller efficacement tous les transporteurs, y compris les exploitants

d'autobus scolaires, afin de déceler toute tendance et tout changement de comportement par l'entremise de son programme d'immatriculation UVU. Par exemple, grâce à la mise en place de nouveaux déclencheurs, les transporteurs font l'objet d'un examen lorsque se produit un événement important, comme la mise en fourrière d'un véhicule ou une condamnation. Nous sommes toutefois d'avis que cette mesure prise par le MTO n'accroîtra probablement pas le nombre d'établissements des exploitants d'autobus scolaires audités et nous maintenons notre recommandation afin d'améliorer la sécurité du transport scolaire.

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;*

État : En voie de mise en oeuvre d'ici décembre 2018.

Détails

À l'occasion de notre audit de 2015, nous avons constaté que le système de suivi des inspections d'autobus du MTO contenait des renseignements inexacts sur l'emplacement des stations de près de la moitié des exploitants de notre échantillon. Nous avons également observé que le nombre de véhicules consignés dans le système du MTO était inférieur au nombre de véhicules scolaires utilisés dans le cadre des contrats conclus par les consortiums de transport.

En novembre 2016, le ministère de l'Éducation a fourni une liste des exploitants d'autobus scolaires connus au ministère des Transports pour comparaison avec l'information contenue dans le système de suivi des inspections d'autobus. En mars 2017, l'analyse a été effectuée et les divergences relevées

ont été attribuées aux bureaux de district concernés aux fins de suivi et de vérification d'ici juillet 2017.

En outre, le MTO nous a informés qu'il avait commencé à moderniser la plateforme de son système de suivi des inspections d'autobus. Les travaux devraient être achevés d'ici la fin de décembre 2018.

- *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 fait l'objet d'une inspection;*

État : Pleinement mise en oeuvre.

Détails

Dans notre rapport de 2015, nous soulignons que pour plus de 30 % des exploitants inspectés, le MTO avait inspecté un plus grand nombre d'autobus récents et un moins grand nombre d'autobus anciens que ce qu'exige sa politique.

Le MTO nous a informés que la dernière formation d'appoint annuelle destinée aux inspecteurs a eu lieu en mai 2017. Cette formation insistait sur les procédures décrites dans le manuel d'inspection des autobus pour la sélection des autobus à inspecter et la détermination du moment des inspections. Les agents ont également reçu une formation d'appoint sur les politiques internes concernant le suivi des problèmes décelés et l'émission d'ordonnances de vérification des réparations. En outre, nous avons été informés que les gestionnaires et leurs homologues régionaux devaient régulièrement discuter des politiques opérationnelles avec les membres du personnel.

- *effectuer les inspections de sécurité des autobus scolaires dans les délais stipulés dans l'approche d'inspection axée sur le risque du MTO;*

État : En voie de mise en oeuvre d'ici décembre 2018.

Détails

En 2015, nous avons constaté que plus de 90 % des inspections d'autobus scolaires échantillonnées n'avaient pas été exécutées dans les délais stipulés

dans l'approche d'inspection axée sur le risque du MTO.

Au moment de notre suivi, le MTO mettait en place un nouveau protocole de validation des inspections visant expressément les exploitants d'autobus scolaires. Selon le protocole, des réunions trimestrielles avec tous les chefs de l'application des lois pour les districts seront planifiées pour vérifier l'état des inspections et s'assurer de l'inspection en temps opportun des exploitants d'autobus scolaires. Le MTO a confirmé qu'en août 2017, l'inspection était en retard pour plusieurs stations des exploitants d'autobus scolaires. Il nous a informés que, comme les exploitants d'autobus scolaires sont habituellement inactifs durant les mois d'été, il a confié à des agents la tâche de procéder aux inspections requises des stations en septembre 2017, lorsque les exploitants reprendront leurs activités. Le MTO s'attend à ce que cette recommandation soit pleinement mise en oeuvre d'ici décembre 2018.

- *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.*

État : Peu ou pas de progrès.

Détails

Durant notre audit de 2015, nous avons relevé que 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 enjoignant à l'exploitant d'effectuer les réparations avait été émise.

Dans le cadre du cours annuel de mise à niveau qu'ont suivi les inspecteurs en mai 2017, les agents d'inspection du MTO ont reçu une formation sur les politiques internes concernant le suivi des défauts repérés et l'émission d'avis de vérification de réparation. Cependant, au moment de notre suivi, le MTO n'effectuait pas de surveillance pour

déterminer si l'on remédiait en temps opportun aux violations ou aux infractions constatées durant les inspections des autobus scolaires.

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;*

État : Peu ou pas de progrès.

Détails

Dans le cadre de notre audit de 2015, nous avons constaté que le MTO exerçait peu de surveillance auprès des CIVA pour s'assurer qu'ils réalisaient des inspections mécaniques efficaces. Une telle surveillance était particulièrement importante dans la mesure où beaucoup d'exploitants d'autobus scolaires possédaient un CIVA dont ils pouvaient se servir pour procéder à l'inspection mécanique obligatoire de leur parc de véhicules.

Depuis notre audit, le système du MTO qui soutient le programme des CIVA a été mis à niveau pour permettre de repérer facilement les exploitants de véhicules commerciaux, y compris les exploitants d'autobus scolaires, qui sont également autorisés à détenir un centre d'inspection. Au moment de notre suivi, le MTO nous a informés qu'il examinait le programme des CIVA en vue de l'améliorer, mais n'avait pas encore pris de décisions sur les changements à apporter à son exécution.

- *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.

État : Peu ou pas de progrès.

Détails

Durant notre audit, nous avons constaté qu'il était très difficile pour le MTO de savoir si tous les véhicules scolaires faisaient l'objet des inspections mécaniques annuelles et semestrielles obligatoires.

Comme il est précisé ci-dessus, le programme des CIVA était toujours en cours d'examen, et aucune décision quant aux changements à apporter à son exécution n'avait été prise au moment de notre suivi.

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.

État : Pleinement mise en oeuvre.

Détails

Durant notre audit de 2015, nous avons constaté qu'il n'y avait 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 que le ministère de l'Éducation ne recevait ni ne demandait de rapports ou de renseignements particuliers sur la sécurité des autobus scolaires de la part des autres participants.

Depuis, un représentant du MTO rencontre régulièrement des gestionnaires de consortium au sein du comité chargé des transports de l'Ontario Association of School Business Officials (OASBO). Lors de ces réunions, le représentant du MTO agit

comme spécialiste et fournit des conseils sur la mise en application et la conformité. Le MTO a également souligné aux consortiums l'importance de l'information contenue dans le résumé de niveau 2 du Système d'immatriculation UVU et, sur une base individuelle, s'attaque aux préoccupations relatives à des exploitants particuliers.

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;

État : Ne sera pas mise en oeuvre.

Détails

Durant notre audit de 2015, nous avons constaté que les politiques concernant la sécurité du transport des élèves variaient d'un consortium à l'autre.

Selon le Ministère, la loi ne lui confère pas le pouvoir d'imposer aux conseils scolaires des politiques particulières en matière de transports; il a toutefois pris certaines mesures pour les aider à élaborer des politiques cohérentes en matière de sécurité, décrites ci-dessous.

En mars 2016, le Ministère a réalisé un sondage auprès des consortiums de l'Ontario à propos des incidents liés au comportement des élèves dans les autobus scolaires (30 consortiums ont répondu au questionnaire). Les résultats montrent que seulement le tiers (11) des répondants faisaient le suivi du nombre d'incidents liés au comportement. Pour ces consortiums, le nombre total d'incidents liés au comportement signalés est passé de 7 774 en 2013-2014 à 10 529 en 2014-2015. Par ailleurs, 29 consortiums ont déclaré avoir des politiques concernant le comportement des élèves dans les autobus scolaires; 23 ont indiqué que ce sont les écoles (directeurs ou délégués) qui sont responsables d'imposer des mesures disciplinaires aux

élèves (par exemple, suspension du transport en autobus ou de l'école); et seulement les deux tiers (20) ont indiqué que les mesures de suivi ou les mesures disciplinaires prévues étaient souvent ou toujours prises, tandis que le tiers a indiqué que des mesures de suivi étaient parfois prises.

En parallèle, le Ministère a aussi sollicité les commentaires des exploitants d'autobus scolaires à propos des incidents liés au comportement dans les autobus scolaires. Pour le compte du Ministère, l'Ontario School Bus Association (OSBA) a mené un sondage auprès de ses exploitants membres; 87 % des répondants ont déclaré que les élèves se comportaient de manière assez gravement indisciplinée dans les autobus scolaires. L'OSBA a aussi indiqué que dans la plupart des cas, les directeurs d'école avaient pris des mesures, mais que dans de nombreux autres cas, par exemple s'ils craignaient que cela ait un effet sur l'inscription de l'élève, ils ne sont pas intervenus. Il arrive même que les parents sapent les interventions du directeur d'école en portant plainte auprès du surintendant de l'école, des conseillers scolaires ou des médias. L'OSBA a également mentionné que, lorsque les écoles ne prennent pas les mesures qui s'imposent dans les cas où les élèves se comportent de manière indisciplinée dans l'autobus scolaire, les conducteurs finissent par démissionner et il devient de plus en plus difficile de trouver des conducteurs.

Le Ministère a rencontré le Groupe ministériel de référence des directeurs et directrices d'école (un organe consultatif formé de 20 directeurs d'école et directeurs d'école adjoints) en mars 2016, ainsi que le comité des gestionnaires des consortiums de transport en juin 2016, afin de leur présenter les constatations et les problèmes recensés.

En octobre 2016, en préparation de la tenue de la Semaine de la sécurité des autobus scolaires, le sous-ministre a envoyé une note de service à tous les directeurs de l'éducation pour leur rappeler que le code de conduite et le signalement des incidents graves s'appliquent aussi aux autobus scolaires. Cette note de service informait tous les directeurs d'école, principalement ceux qui exercent ces

fonctions pour la première fois, que l'autobus scolaire constitue une annexe de la salle de classe et qu'ils sont tenus de s'occuper des problèmes de comportement qui surviennent dans les autobus scolaires de la même manière que ceux qui se produisent dans l'école.

En novembre 2016, le Ministère a mis sur pied un comité spécial chargé de la sécurité dans les transports pour discuter des recommandations en matière de sécurité figurant dans notre *Rapport annuel 2015*. Ce comité était formé de fonctionnaires du ministère de l'Éducation et du ministère des Transports, de cadres supérieurs des conseils scolaires, de gestionnaires du transport et de représentants de deux associations d'exploitants d'autobus scolaires (l'Ontario School Bus Association et l'Independent School Bus Operators Association). Le Ministère a présenté au comité les mesures prises à ce jour à propos du comportement des élèves dans les autobus scolaires, dont les résultats du sondage auprès des consortiums, ainsi que la rétroaction de l'Ontario School Bus Association et du Groupe ministériel de référence des directeurs et directrices d'école.

En mars 2017, le Ministère a communiqué avec les deux associations d'exploitants d'autobus scolaires pour leur demander si elles seraient intéressées à mettre en place un mécanisme de collecte de données pour permettre aux exploitants de signaler les incidents liés au comportement et de fournir un rapport sommaire annuel au Ministère, aux consortiums et aux conseils scolaires. Les associations d'exploitants d'autobus ont accepté de le faire, et le Ministère prévoit effectuer un suivi auprès d'elles à l'automne 2017.

- *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;*

État : En voie de mise en oeuvre d'ici septembre 2018.

Détails

Durant notre audit de 2015, nous avons constaté des différences concernant l'information et les programmes de formation offerts aux élèves en matière de sécurité dans les autobus scolaires dans les trois consortiums visités. En outre, les programmes de sécurité pour les usagers n'étaient pas obligatoires dans tous les consortiums.

Selon le Ministère, la loi ne lui confère pas le pouvoir d'imposer aux conseils scolaires des politiques particulières en matière de transport; il a toutefois pris certaines mesures pour les aider à élaborer un programme de formation cohérent en matière de sécurité dans les autobus scolaires.

En octobre 2016, le Ministère a confié au Marché éducationnel collaboratif de l'Ontario (MECO), un organisme d'achats groupés, le mandat d'explorer les possibilités de se procurer des vidéos sur la sécurité des usagers des autobus scolaires et des modules de formation sur la sécurité à bord des autobus scolaires, qui pourraient être mis à la disposition de tous les conseils scolaires dans le cadre d'un programme uniformisé. En mars 2017, le MECO a conclu un contrat avec un fournisseur de services afin que celui-ci produise trois vidéos sur la sécurité des usagers des autobus scolaires d'ici le début de l'année scolaire 2017-2018. Ces vidéos cibleront des groupes particuliers d'élèves – les élèves qui prennent l'autobus pour la première fois, les élèves de la maternelle à la 3^e année, et les élèves de la 4^e à la 8^e année. Par ailleurs, le fournisseur de services mettra également au point deux modules normalisés de formation sur la sécurité à bord des autobus scolaires – un pour les élèves de la maternelle à la 3^e année, et un autre pour les élèves de la 4^e à la 8^e année – d'ici le début de l'année scolaire 2018-2019.

Le Ministère est d'avis que la disponibilité d'un programme de formation uniformisé sur la sécurité à bord des autobus scolaires aidera les conseils scolaires et les consortiums à mettre en oeuvre

cette recommandation. Il nous a informés que les consortiums étaient en principe en faveur d'un tel programme.

- *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.*

État : Peu ou pas de progrès.

Détails

À l'occasion de notre audit de 2015, nous avons constaté que les niveaux scolaires des enfants devant être accueillis par un adulte aux arrêts d'autobus allaient du jardin d'enfants à la 3^e année.

Le Ministère et l'un des consortiums nous ont informés que cette recommandation avait fait l'objet de discussions à la réunion de juin 2016 du comité chargé du transport de l'Ontario Association of School Business Officials (OASBO). Le comité n'a pu en arriver à un consensus quant à la nécessité d'uniformiser la politique sur les niveaux scolaires des enfants devant être accueillis par un adulte aux arrêts d'autobus, et à la pertinence d'une pratique uniformisée à l'échelle de la province.

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.

État : Pleinement mise en oeuvre.

Détails

Au printemps 2016, le Ministère a sollicité l'avis d'un sous-comité du comité responsable du transport de l'OASBO chargé de déterminer des indicateurs du rendement clés à propos de la collecte de données sur les incidents.

À l'été 2016, le Ministère a réalisé un suivi du sondage que nous avons mené durant notre audit, afin de déterminer si un plus grand nombre de consortiums faisaient le suivi des incidents liés aux véhicules scolaires selon le type d'événement (par exemple, élèves déposés au mauvais arrêt, autobus en retard, mauvais comportement). Dans l'ensemble, la proportion des consortiums faisant le suivi des incidents selon le type ne s'était généralement pas améliorée depuis notre audit.

Le Ministère a ajouté des questions sur les incidents liés aux autobus scolaires dans le sondage sur le transport de 2016-2017, afin d'élargir la collecte de données sur les incidents et de promouvoir une déclaration systématique. On demandera aux consortiums de signaler le nombre de cas : (1) où des élèves ont été perdus ou déposés au mauvais arrêt; (2) où des élèves ont été ramenés à l'école parce que personne ne les attendait à l'arrêt tel que prévu dans la politique; (3) de mauvais comportement des élèves, de blessure d'un élève ou d'une autre urgence médicale. On demandera aussi aux consortiums dans quelle mesure, en pourcentage, les véhicules scolaires respectent l'horaire établi.

Au moment de notre suivi, le Ministère avait communiqué aux consortiums les résultats du sondage de 2016-2017 sur le transport et les avaient publiés sur son site Web.

Le Ministère nous a informés qu'il allait continuer de consulter le sous-comité du comité chargé du transport de l'OASBO à propos des changements à apporter au sondage annuel sur le transport pour faciliter la collecte de données cohérentes et l'analyse des données.

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

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.

État : Peu ou pas de progrès.

Détails

Durant notre audit de 2015, nous avons constaté que les critères d'admissibilité (fondés sur la distance de marche entre le domicile et l'école) aux services de transport par autobus variaient d'un consortium à l'autre, d'un conseil scolaire à l'autre au sein d'un même consortium et parfois d'une école à l'autre au sein d'un même conseil scolaire. Les critères d'admissibilité variaient aussi en fonction du niveau scolaire de l'élève.

Depuis, le Ministère a analysé les critères d'admissibilité des conseils scolaires et des consortiums à l'égard des services de transport par autobus et a défini l'éventail des distances de marche entre le domicile et l'école dans toute la province selon le niveau scolaire pour les années scolaires 2010-2011 et 2014-2015. Il a présenté les différentes politiques en matière de distances de marche à la réunion de juin 2016 du comité du transport de l'OASBO, afin de soutenir le processus décisionnel des conseils scolaires et des consortiums de transport.

Le Ministère nous a informés qu'il envisageait de recourir à l'admissibilité aux services de transport par autobus comme critère ou point de discussion dans le cadre de l'examen de la formule de financement du transport, dont il est question à la **recommandation 11** ci-dessous, mais qu'il en était encore aux premières étapes. Le Ministère reconnaît que des critères d'admissibilité uniformisés favoriseraient l'équité du financement.

La formule de financement doit être mise à jour

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'usagers 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);*

État : Peu ou pas de progrès.

Détails

Durant notre audit de 2015, nous avons constaté que le financement des conseils scolaires pour le transport n'était pas fondé sur les besoins, mais plutôt sur un montant antérieur qui est rajusté tous les ans en fonction des inscriptions et de l'inflation et fait l'objet d'autres rajustements mineurs.

Au moment de notre suivi, le Ministère nous a informés qu'il s'employait à élaborer un plan pour actualiser sa formule de financement. Il prévoyait entreprendre des consultations auprès des intervenants à l'automne 2017.

- *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.*

État : Peu ou pas de progrès.

Détails

Durant notre audit de 2015, nous avons constaté que le ministère de l'Éducation avait fourni du financement ciblé destiné à des initiatives particulières, comme des programmes de sécurité et des augmentations salariales pour les conducteurs d'autobus, mais n'avait pas vérifié que les fonds avaient été utilisés aux fins prévues.

Comme il est précisé ci-dessus, le Ministère prévoit entreprendre des consultations sur la révision de sa formule de financement à l'automne 2017.

Il est possible de réaliser des gains d'efficience

Recommandation 12

Afin d'améliorer l'efficience 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;

État : Consortium de Toronto : En voie de mise en oeuvre d'ici mars 2018.

Consortium de Peel : En voie de mise en oeuvre d'ici septembre 2017.

Consortium de Sudbury : Pleinement mise en oeuvre (au moment de notre audit de 2015).

Détails

Au moment de notre audit de 2015, nous avons constaté que deux consortiums (Toronto et Peel) déterminaient le nombre d'autobus nécessaires en fonction du nombre d'élèves admissibles aux services de transport, plutôt qu'en fonction du nombre réel d'élèves prenant l'autobus.

Toronto : Au printemps, le consortium confirme auprès des écoles les usagers actuels qui fréquenteront l'établissement durant l'année scolaire suivante. Le consortium s'emploie également à mettre à jour son site Web sur le transport des élèves pour que les parents puissent confirmer en ligne si leurs enfants utiliseront les services de transport par autobus durant l'année scolaire suivante. Le consortium prévoit que le portail sera entièrement fonctionnel d'ici mars 2018.

Peel : Le consortium fera le suivi du nombre réel d'utilisateurs pour chaque tournée d'autobus trois fois durant l'année scolaire, soit en octobre, en mars et en mai. Cette pratique sera pleinement mise en oeuvre pour l'année scolaire 2017-2018.

Sudbury : Le consortium se conformait déjà à la pratique recommandée au moment de notre audit.

- 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;

État : Consortium de Toronto : Peu ou pas de progrès.

Consortium de Peel : Peu ou pas de progrès.

Consortium de Sudbury : Pleinement mise en oeuvre (au moment de notre audit de 2015).

Détails

Au moment de notre suivi, les consortiums de Toronto et de Peel ne demandaient pas encore aux parents de s'inscrire ou de renoncer officiellement aux services de transport par autobus. Les parents peuvent les informer à l'avance soit en ligne ou auprès des services téléphoniques ouverts l'été, mais cela se fait sur une base volontaire. Le processus de confirmation en ligne élaboré par le consortium de Toronto sera aussi facultatif. Aucun des consortiums n'avait évalué les avantages qu'il y a à demander aux parents des élèves de s'inscrire ou de renoncer officiellement aux services de transport par autobus.

Au moment de notre audit en 2015, le consortium de Sudbury demandait déjà aux parents des élèves admissibles de s'inscrire ou de renoncer officiellement aux services de transport par autobus durant l'été, afin de mieux planifier les itinéraires.

- 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;

État : Consortium de Toronto : En voie de mise en oeuvre d'ici septembre 2018.

Consortium de Peel : Pleinement mise en oeuvre (au moment de notre audit de 2015).

Consortium de Sudbury : Pleinement mise en oeuvre (au moment de notre audit de 2015).

Détails

Toronto : Au moment de notre audit de 2015, le consortium utilisait toujours un logiciel d'optimisation des itinéraires principalement pour la réaffectation des coûts à ses deux conseils scolaires, et non pour la planification des itinéraires. Le consortium nous a informés qu'il a utilisé le logiciel d'optimisation afin de planifier les itinéraires pour l'année scolaire 2016-2017. Cependant, le logiciel a généré un nombre d'autobus supérieur au nombre d'autobus actuellement en circulation; par conséquent, aucun ajustement important n'a été apporté. Au moment de notre suivi, le consortium était à la recherche d'un nouveau fournisseur de logiciel d'optimisation des itinéraires, et il s'attendait à utiliser un tel logiciel en septembre 2018.

Peel : Le consortium utilisait un logiciel d'optimisation des itinéraires pour planifier les itinéraires au moment de notre audit de 2015, et continue de le faire.

Sudbury : Le consortium utilise un logiciel d'optimisation des itinéraires depuis plus de 10 ans pour planifier les itinéraires, et continuera de le faire.

- *accroître le partage des autobus parmi les conseils et faire en sorte que des élèves de conseils différents utilisent le même autobus;*

État : Consortium de Toronto : Peu ou pas de progrès.

Consortium de Peel : Peu ou pas de progrès.

Consortium de Sudbury : Pleinement mise en oeuvre (au moment de notre audit de 2015).

Détails

Au moment de notre audit de 2015, nous avons constaté que les résultats du sondage sur le transport réalisé par le Ministère en 2013-2014 indiquaient que 36 % des consortiums avaient déclaré que leurs conseils scolaires partageaient les autobus pour au moins la moitié des itinéraires, tandis que seulement 18 % avaient indiqué que les élèves de conseils scolaires différents (c.-à-d. publics/catholiques et/ou anglophones/francophones d'une même région) voyageaient dans le même autobus pour au moins la moitié des trajets. Dans le cadre du même sondage réalisé en 2015-2016, 36 % des consortiums déclaraient toujours que leurs conseils scolaires partageaient les autobus pour au moins la moitié des itinéraires, mais seulement 12 % indiquaient que les élèves de conseils scolaires différents voyageaient dans le même autobus pour au moins la moitié des trajets. Dans l'ensemble, il n'y a donc pas eu de changement dans le partage des autobus scolaires entre conseils, mais le transport d'élèves de conseils différents dans un même autobus a diminué.

Si l'on compare les résultats des sondages de 2013-2014 et de 2015-2016, on ne constate aucun changement dans les trois consortiums visités, comme l'illustre la **figure 1** :

- *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;*

Figure 1 : Résultats des sondages sur le transport réalisés par le ministère de l'Éducation en 2013-2014 et en 2015-2016

Source des données : ministère de l'Éducation

	Les conseils scolaires se partagent au moins la moitié des itinéraires des autobus scolaires		Les élèves de conseils scolaires différents voyagent dans le même autobus pour au moins la moitié des trajets	
	2013-2014	2015-2016	2013-2014	2015-2016
Toronto	Non	Non	Non	Non
Peel	Oui	Oui	Non	Non
Sudbury	Oui	Oui	Oui	Oui

État : Consortium de Toronto : Peu ou pas de progrès.

Consortium de Peel : Pleinement mise en oeuvre (au moment de notre audit de 2015).

Consortium de Sudbury : Pleinement mise en oeuvre (au moment de notre audit de 2015).

Détails

Toronto : Il n'y a pas eu beaucoup de changement dans l'étalement des heures de début et de fin de classe depuis notre audit en 2015. Les conseils scolaires n'ont pas réussi à ajuster les heures de début et de fin des classes à cause de la résistance de la collectivité, et du fait que le coût de l'embauche des professeurs supplémentaires nécessaires est supérieur aux économies qui pourraient être réalisées sur le transport. Le consortium espère que le nouveau logiciel de planification des itinéraires qu'il a demandé, qui devrait être en place en septembre 2018, réduira le nombre d'autobus nécessaires.

Peel : Le consortium propose régulièrement des heures de début et de fin des classes qui sont habituellement acceptées par les écoles afin d'accroître l'efficacité du transport scolaire.

Sudbury : Le consortium décide des heures de début des classes dans sa région, et continuera de modifier les heures de début et de fin des classes afin de réduire le nombre d'autobus nécessaires.

- *diminuer le besoin de services de transport en coordonnant les jours de congé communs;*

État : Consortium de Toronto : Peu ou pas de progrès.

Consortium de Peel : Peu ou pas de progrès.

Consortium de Sudbury : Pleinement mise en oeuvre (au moment de notre audit de 2015).

Détails

Toronto : Au moment de notre suivi, comme au moment de notre audit de 2015, la plupart des jours de congé des conseils étaient déjà coordonnés. Les seules exceptions étaient les trois journées pédagogiques au niveau secondaire qui sont consacrées

aux besoins et aux priorités locales. Le consortium a souligné qu'il serait possible d'améliorer davantage la coordination si le Ministère décidait des jours de congé.

Peel : Le consortium nous a informés qu'il continue de demander à ses conseils scolaires de penser à coordonner les jours de congé communs, et que les conseils sont maintenant plus conscients des avantages de fixer des jours de congé communs. Toutefois, depuis 2015, la coordination des jours de congé communs n'a pas changé.

Sudbury : Au moment de notre audit en 2015, le consortium de Sudbury assurait la coordination des jours de congé communs de ses quatre conseils scolaires membres.

- *passer des contrats uniquement pour les services qui sont requis.*

État : Consortium de Toronto : Peu ou pas de progrès.

Consortium de Peel : Peu ou pas de progrès.

Consortium de Sudbury : Pleinement mise en oeuvre (au moment de notre audit de 2015).

Détails

Toronto : Au moment de notre audit, nous avons constaté que le consortium payait les entrepreneurs avec lesquels il avait un contrat de transport par autobus en fonction d'une combinaison du temps d'utilisation et du nombre de kilomètres parcourus. Nous avons observé que le taux de base était calculé uniquement en fonction du temps d'utilisation (trois heures par jour) pour les gros autobus, qui étaient utilisés moins longtemps que ce qui était prévu au contrat. Le consortium n'a apporté aucun changement à son barème de paiement depuis notre audit.

Peel : Au moment de notre audit, le consortium payait les entrepreneurs avec lesquels il avait un contrat de transport par autobus en fonction d'une combinaison du temps d'utilisation et du nombre de kilomètres parcourus. Nous avons constaté que le tiers des autobus étaient nettement sous-utilisés par

rapport au nombre d'heures négocié. Le consortium n'a apporté aucun changement à son barème de paiement depuis notre audit.

Sudbury : Le consortium continuera de mettre en oeuvre la pratique consistant à négocier et à payer pour l'utilisation réelle des autobus que nous avons observée à l'occasion de notre audit de 2015.

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.

État : Ne sera pas mise en oeuvre.

Détails

Dans notre *Rapport annuel 2015*, nous observions que les consortiums ne calculaient pas tous la limite de passagers et le taux d'utilisation des autobus de la même manière, parce qu'il n'y avait pas de norme provinciale pour ces deux paramètres. Cela faisait en sorte qu'il était difficile de comparer les consortiums à l'échelle de la province pour déterminer si des améliorations étaient requises, et pour lier l'utilisation au financement du transport des élèves.

Au moment de notre audit, le Ministère a déclaré qu'il encouragerait et appuierait le comité du transport de l'Ontario Association of School Business Officials à régler cette question à l'échelon provincial.

En juin 2017, le Ministère a publié les résultats de son Sondage sur le transport 2015-2016, dans lesquels il a fourni aux conseils scolaires une orientation sur la manière de calculer les mesures d'efficacité. Le rapport mettait en exergue les mesures suivantes de l'efficacité des itinéraires :

- le nombre moyen d'élèves par autobus standard – pour mesurer la capacité d'utiliser les sièges disponibles;
- le nombre moyen de trajets par itinéraire – pour mesurer la capacité de réutiliser les actifs;

- le nombre d'autobus pour 100 élèves – pour mesurer à la fois la capacité d'utiliser les sièges disponibles et la capacité de réutiliser les actifs.

Selon le sondage, en 2015-2016, le nombre moyen d'élèves par autobus standard allait de 40,1 dans un consortium à 115,5 dans un autre consortium, le nombre de trajets par itinéraire allait de 1 à 2,2, et le nombre d'autobus pour 100 élèves allait de 0,9 à 2,5 à l'échelle de la province. Des écarts importants ont aussi été relevés lorsqu'on a comparé des consortiums desservant des régions de densité semblable.

Cependant, le Ministère nous a informés qu'il ne prévoyait pas établir de normes concernant l'utilisation optimale des véhicules scolaires pour les conseils scolaires. Le Ministère est d'avis que les taux d'utilisation des véhicules servant au transport des élèves sont directement liés aux décisions stratégiques et opérationnelles des consortiums et des conseils scolaires.

Nous continuons de croire que le Ministère devrait mettre en oeuvre la recommandation pour permettre la comparaison des taux d'utilisation des autobus scolaires des différents consortiums.

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.

État : Ne sera pas mise en oeuvre.

Détails

Durant notre audit de 2015, 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 ses conseils scolaires, ainsi que de la mesure dans laquelle les conseils scolaires sont disposés à travailler en collaboration et à intégrer les services. 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.

Au moment de notre suivi, le Ministère nous a informés qu'il n'entendait pas mettre en oeuvre cette recommandation, en soulignant que les conseils scolaires et les consortiums sont responsables de leurs propres politiques et décisions opérationnelles en ce qui concerne le transport des élèves, y compris les critères d'admissibilité aux services de transport par autobus. Le Ministère a souligné qu'il avait fourni différentes ressources et outils aux conseils scolaires et aux consortiums au fil des ans pour les encourager à adopter des mesures d'efficacité. Ces ressources existaient pourtant au moment de notre audit et n'avaient pas eu l'effet souhaité.

Nous sommes toujours d'avis que le Ministère devrait mettre en oeuvre la recommandation pour aider les consortiums à gérer les services de transport de façon plus efficace et efficiente.

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

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.

État : Ne sera pas mise en oeuvre.

Détails

Durant notre audit de 2015, nous avons constaté que, des trois consortiums de transport visités, seulement deux tenaient compte à la fois de facteurs qualitatifs et du prix pour le choix des services de transport par autobus. L'autre consortium avait sélectionné les exploitants en se fondant

uniquement sur le prix. Nous avons aussi constaté que les critères de sécurité variaient considérablement d'un consortium à l'autre, allant de 65 % à 26 % de la cote totale pour les critères qualitatifs.

Au moment de notre audit, le Ministère avait accepté d'aider les conseils scolaires et les consortiums à examiner la recommandation. En novembre 2015, un groupe d'experts que le Ministère avait chargé de recenser les pratiques exemplaires et d'explorer les options pour l'acquisition concurrentielle de services de transport par autobus autrement que par le biais de demandes de propositions a présenté son rapport au Ministère. En janvier 2016, le Ministère a présenté le rapport, intitulé *Rapport d'examen de l'acquisition concurrentielle des services de transport des élèves*, aux présidents des conseils scolaires de district de l'Ontario et aux deux associations représentant les exploitants d'autobus scolaires. La ministre de l'Éducation a alors souligné qu'elle s'attendait « à ce que les conseils scolaires et les consortiums travaillent ensemble pour examiner attentivement le rapport de la vérificatrice générale et le *Rapport d'examen de l'acquisition concurrentielle des services de transport des élèves* en vue de saisir les occasions d'amélioration qu'ils présentent, le cas échéant ». De l'avis du Ministère, les décisions de mise en oeuvre relèvent des conseils scolaires et des consortiums.

Le Ministère nous a informés qu'en 2016, il avait remis 200 000 \$ à l'Ontario Association of School Bus Officials pour mettre sur pied un comité consultatif sur l'acquisition concurrentielle des services de transport des élèves, dont la première tâche comprendrait l'examen des possibilités de normalisation énoncées dans le *Rapport d'examen de l'acquisition concurrentielle des services de transport des élèves*. Notre examen du rapport produit par le comité consultatif a révélé qu'en juillet 2016, le comité avait fourni une liste d'exigences aux exploitants d'autobus scolaires, mais pas de critères d'évaluation ni de pondération à appliquer à chaque critère dans le processus de sélection. Les

décisions à cet égard étaient laissées à la discrétion de chaque conseil scolaire ou consortium.

Nous continuons de croire que le Ministère devrait mettre en oeuvre cette recommandation pour s'assurer que tous les consortiums tiennent

compte à la fois, dans une même mesure, du prix et de facteurs qualitatifs, comme la sécurité, lorsqu'ils acquièrent les services d'exploitants d'autobus scolaires.