

2007 : SB17

NOTE DE SERVICE

DESTINATAIRES : Directrices et directeurs de l'éducation

EXPÉDITRICE : Cheri Hayward
Directrice
Direction du soutien aux activités scolaires

DATE : 20 août, 2007

OBJET : Améliorations au financement de l'étude des coûts d'exploitation

Pour faire suite à la note de service 2007 : B9, la présente note a pour but de vous fournir des renseignements supplémentaires à l'égard des améliorations au financement de l'étude des coûts d'exploitation, les données requises pour déterminer les améliorations et la méthodologie selon laquelle ces dernières seront calculées.

ÉTUDE DES COÛTS D'EXPLOITATION – CONTEXTE

Pour assurer la prestation de services sécuritaires, efficaces et efficaces de transport des élèves, et à la demande du secteur, le gouvernement a retenu les services de Deloitte & Touche LLP afin de réaliser une étude des coûts d'exploitation des autobus scolaires en tenant compte des normes de sécurité des véhicules et de la formation des chauffeurs. L'étude des coûts d'exploitation a été publiée le 13 août dans la note de service 2007 : SB 16 – Transport des élèves – étude des coûts d'exploitation. L'étude des coûts d'exploitation a permis d'établir un coût repère pour l'exploitation d'un autobus scolaire de 72 places. Le coût repère constitue principalement une référence et une ressource pour les conseils scolaires et les exploitants lors de la négociation des contrats.

Comme il est indiqué dans la note de service 2007 : SB 16, les résultats de l'étude des coûts d'exploitation ne visent pas à établir un taux contractuel provincial. De nombreuses variables utilisées pour cette étude varieront d'un conseil scolaire à un autre, y compris (sans toutefois s'y limiter) le kilométrage quotidien moyen, l'âge moyen des véhicules utilisés, le nombre de jours d'exploitation et la façon selon laquelle les exploitants sont dédommagés pour le carburant.

AMÉLIORATIONS DU FINANCEMENT

À la suite de la communication de l'étude des coûts d'exploitation, le gouvernement a annoncé l'octroi d'un financement supplémentaire ponctuel de 12 millions de dollars pour l'année scolaire 2007-2008. Ce financement a pour objectif principal de soutenir

les conseils scolaires dans les régions de la province où les taux contractuels actuels se situent en deçà du coût repère, tel qu'ils ont été adaptés afin de refléter les circonstances locales. Le financement supplémentaire accroîtra la capacité financière des conseils scolaires à fournir des services de transport sécuritaires et efficaces.

Le Ministère a utilisé les données contractuelles du sondage sur le transport des élèves de 2006-2007 afin de préparer des prévisions préliminaires à l'égard des améliorations du financement d'environ 12 millions de dollars. Le Ministère a calculé la différence de pourcentage entre les taux contractuels moyens et les taux du coût repère pondérés afin de refléter le kilométrage local quotidien moyen. Lorsque les taux moyens étaient inférieurs au coût repère pondéré, la différence de pourcentage dans les taux contractuels était appliquée à 80 % des dépenses totales des conseils scolaires liées au transport. La valeur qui en résulte, après déduction de l'excédent de tout conseil scolaire, a été utilisée en tant qu'amélioration prévue à l'échelle du conseil scolaire (vous trouverez un exemple à l'annexe A). La répartition des montants prévus pour chaque conseil scolaire est compilée à l'annexe B.

Les données du sondage représentent un aperçu de l'exploitation des transports au 31 octobre 2006. Par conséquent, il est possible que les dépenses contractuelles rapportées ne reflètent pas tous les paiements aux exploitants effectués pendant l'année scolaire 2006-2007. Plus particulièrement, les paiements versés en fin d'année pour des éléments comme le carburant ne sont peut-être pas indiqués dans les données du sondage. On recommande aux conseils scolaires et aux exploitants d'utiliser ces prévisions avec prudence jusqu'à la confirmation de l'admissibilité au financement pour 2007-2008. En particulier, il est possible qu'un conseil scolaire pour lequel on a prévu une amélioration ne soit pas réellement admissible au financement. Réciproquement, un conseil scolaire pour lequel on ne prévoyait pas d'amélioration du financement peut être admissible selon ses données révisées à présenter au Ministère.

Dans le but de confirmer l'admissibilité aux améliorations ponctuelles du financement pour 2007-2008, le Ministère entreprendra un processus de collecte de données afin d'obtenir des renseignements contractuels exacts pour 2006-2007 des conseils scolaires. Vous trouverez ci-dessous les détails concernant le processus de collecte des données.

Il est important de noter que l'étude du coût repère est un des trois éléments principaux de la réforme du financement du transport des élèves. Toute amélioration du financement apportée en raison de l'étude des coûts d'exploitation vise principalement à accroître la capacité financière des conseils scolaires à conclure des ententes pour la prestation de services de transport des élèves sécuritaires et efficaces.

D'autres aspects de l'exploitation du transport des élèves, y compris la gestion des consortiums, les politiques et les pratiques, les itinéraires et l'utilisation de la technologie, la structure contractuelle et l'approvisionnement contractuel seront examinés dans le cadre du processus d'examen continu de l'efficacité et de l'efficience. Comme ce fut le cas en 2006-2007, à la suite des examens d'E et E, on effectuera des rajustements au financement afin de traiter ces aspects. On encourage les conseils scolaires et les exploitants à lire les rapports d'examen d'E et E au fur et à mesure qu'ils sont mis à leur disposition.

COLLECTE DE DONNÉES

Ce ne sont pas tous les conseils scolaires qui seront admissibles aux améliorations de financement de l'étude des coûts d'exploitation. Dans le but de confirmer l'admissibilité au financement, le Ministère fournira aux conseils scolaires un modèle de déclaration électronique qui leur permettra de déterminer leur coût repère pondéré en inscrivant cinq données (détaillées ci-dessous). Les conseils scolaires qui désirent obtenir un meilleur financement devront envoyer le modèle de déclaration rempli, signé par un cadre supérieur de l'entreprise (ou la personne désignée) au Ministère qui examinera ensuite les données soumises et effectuera un suivi, au besoin, avant de calculer les montants de financement particuliers. Le Ministère se réservera le droit de vérifier les données soumises avant d'accorder les améliorations au financement. Les demandes des conseils scolaires doivent être envoyées à student.transportation@ontario.ca au plus tard le **31 décembre 2007**.

Pour chaque établissement sous leur responsabilité, les conseils scolaires qui désirent obtenir une amélioration du financement devront recueillir et vérifier les renseignements suivants aux fins de présentation à l'intention du Ministère :

1. Dépenses totales en 2006-2007 pour les autobus scolaires de 72 places
 - Comprend tous les paiements versés aux exploitants pour le transport du matin et de l'après-midi, y compris tout paiement supplémentaire pour des éléments tels que le carburant (amélioration ponctuelle à la fin de l'année) et la formation des chauffeurs.
 - Ne comprend ni les frais de transport de l'heure du midi, ni les frais liés aux véhicules appartenant au conseil scolaire, ni les dépenses liées aux autobus adaptés à l'usage de fauteuils roulants.
 - Pour les conseils scolaires qui achètent le service d'un autre conseil scolaire ou d'un consortium, ces dépenses renvoient aux paiements de véhicule effectués indirectement par l'entremise du conseil scolaire ou du consortium qui détient le contrat avec les exploitants; les dépenses administratives facturées dans le cadre de l'achat d'une entente de service devraient être exclues.
2. Nombre d'autobus scolaires de 72 places utilisés en 2006-2007
 - Le nombre de véhicules devrait correspondre aux dépenses totales rapportées au point (1) ci-dessus; les autobus partagés devraient être calculés de façon à refléter le pourcentage de l'autobus qui est payé par le conseil scolaire.
 - Comprend les autobus scolaires de 72 places utilisés dans la prestation du transport du matin et de l'après-midi; exclut les autobus utilisés pour le transport du midi, les autobus appartenant au conseil scolaire et les autobus adaptés à l'usage des fauteuils roulants.
3. Kilométrage quotidien moyen rémunéré pour les autobus scolaires de 72 places en 2006-2007
 - Le kilométrage quotidien rémunéré devrait correspondre aux dépenses totales indiquées au point (1) ci-dessus; le kilométrage parcouru par les

autobus partagés devrait être calculé de façon à refléter le pourcentage de l'autobus qui est payé par le conseil scolaire.

- Comprend le kilométrage quotidien rémunéré pour les autobus scolaires de 72 places utilisés pour la prestation du transport du matin et de l'après-midi; exclut le kilométrage rémunéré pour le transport du midi, les autobus appartenant au conseil scolaire et les autobus adaptés à l'usage des fauteuils roulants.
- Pour les contrats qui ne prévoient pas un taux par kilomètre, cela comprend le kilométrage total des itinéraires quotidiens parcouru par tous les véhicules indiqués au point (2) ci-dessus.

4. Nombre de jours d'exploitation rémunérés en 2006-2007

- Fournir le nombre total de jours d'école pour lesquels le conseil scolaire a rémunéré les exploitants contractuels pour la prestation d'un service d'autobus scolaire pendant l'année scolaire 2006-2007.
- Indiquer le nombre de jours pour lesquels un paiement partiel a été effectué, et le pourcentage approximatif du paiement effectué (p. ex., lors de journées d'intempéries).
- Fournir des raisons si le nombre de jours d'exploitation est supérieur à 188 jours; par exemple, les calendriers scolaires ne respectent pas les trois journées d'activité professionnelle.

5. Total des dépenses à l'égard du transport des élèves pour chaque établissement en 2006-2007

- Comprend toutes les dépenses finales liées au transport pour 2006-2007, réparties par établissement; exclut les dépenses liées au transport d'élèves vers des écoles provinciales.
- Les dépenses totales de chaque établissement ne peuvent pas être inférieures aux dépenses totales liées aux autobus scolaires de 72 places susmentionnées au point (1).
- La somme de toutes les dépenses liées au transport des élèves vers tous les établissements d'un conseil scolaire donné devrait correspondre aux dépenses totales liées au transport des élèves (moins le transport vers des écoles provinciales) qui seront présentées au Ministère dans les états financiers vérifiés des conseils scolaires.

Vous trouverez un modèle de déclaration type à l'annexe C. Une copie électronique du modèle de déclaration sera disponible sur le site Web du transport des élèves à <http://transport.edu.gov.on.ca/>.

CALCUL DES AMÉLIORATIONS DU FINANCEMENT

Le Ministère comparera les taux contractuels des conseils scolaires pour 2006-2007 au coût repère et rajustera de façon appropriée la moyenne des kilomètres parcourus. Dans les conseils composés de plusieurs partenaires au sein d'un consortium, des rajustements peuvent également être effectués de façon à tenir compte des jours supplémentaires d'exploitation du transport scolaire en raison des calendriers des conseils. De plus, le Ministère prévoit que toute amélioration sera

accordée après déduction de l'excédent du budget des transports des conseils scolaires.

Les améliorations seront accordées en tant que financement ponctuel pour l'année scolaire 2007-2008.

APPLICATION DES AMÉLIORATIONS AU FINANCEMENT

Les améliorations au financement reposeront sur les taux contractuels moyens pour l'année scolaire 2006-2007. Dans les régions où les taux contractuels ont été changés pour ceux de 2007-2008, les conseils scolaires et les exploitants devraient tenir compte des taux contractuels réels par rapport aux taux contractuels de 2006-2007 pour déterminer la façon d'appliquer les améliorations du financement. De plus, il faudrait comparer attentivement les hypothèses présentées dans l'étude du coût repère aux circonstances et au niveau de service. Le Ministère s'attend à ce que la mise en œuvre de toute amélioration en matière de financement entraîne la stabilité et améliore le service offert aux élèves.

FINANCEMENT POUR 2008-2009

Ce financement pourrait être offert en 2008-2009 et pour les années subséquentes lorsque les conseils scolaires disposent d'un plan de formation de consortiums approuvé par l'Équipe d'examen des plans de formation de consortiums et que ce plan indique que le conseil obtiendra le statut complet de consortium d'ici la date limite de septembre 2008.

PROCHAINES ÉTAPES

Le COSBO, l'OASBO et l'OSBA ont fait part de leur intérêt et de leur appui à ce que davantage de travail soit fait à l'égard des pratiques contractuelles relatives aux autobus scolaires à la lumière des recommandations formulées par l'Équipe d'examen d'E et E. Le Ministère formera un comité afin de fournir une tribune destinée au partage d'information et à la discussion. Nous vous transmettrons sous peu d'autres renseignements sur ce comité.

Si vous avez des questions ou des commentaires sur l'étude des coûts d'exploitation ou les réformes du transport des élèves, veuillez communiquer avec Sandy Chan, au 416 325-2464, ou par courriel à sandy.chan@ontario.ca.

La directrice,



Cheri Hayward
Direction du soutien aux activités scolaires

c. c. : surintendantes et surintendants des affaires
gestionnaires des services de transport
Ontario School Bus Association

Annexe A : Calcul d'un exemple d'amélioration du financement prévu

Nom	Identifiant	Méthode de calcul	Valeur fictive de l'exemple
Coût repère pondéré pour chaque établissement	A	<p>Calculé en utilisant les valeurs incluses dans le rapport d'étude du coût repère, les frais liés au carburant et à l'entretien étant rajustés selon les données sur le kilométrage quotidien moyen rémunéré pour les autobus pleine grandeur fournies dans le sondage.</p> <p>Pour les établissements urbains, le coût repère pondéré (CRP) peut être calculé à l'aide du kilométrage quotidien moyen rémunéré pour les autobus pleine longueur (k) selon la formule suivante : $CRP = 29\,300 + 122k$</p> <p>Pour les établissements ruraux, l'élément variable de la formule est changé afin de refléter la légère hausse du coût du carburant : $CRP = 29\,300 + 123k$</p> <p>Veillez noter que ces formules retournent des coûts repères pondérés de 41 500 \$ pour les établissements urbains et de 41 600 \$ pour les établissements ruraux lorsque $k = 100$.</p>	<p>Établissement urbain;</p> <p>$k = 84$;</p> <p>Coût repère pondéré pour l'établissement = 39 548 \$</p>
Taux contractuel moyen pour 2006-2007 par établissement	B	<p>Les données du sondage sur le transport de 2006-2007 ont été utilisées pour obtenir : le total des dépenses rapportées relativement aux autobus pleine longueur; le nombre total d'autobus pleine grandeur rapporté.</p> <p>Le taux contractuel moyen était le total des dépenses divisé par le nombre total d'autobus.</p>	37 800 \$
Différence	C	$A - B$	1 748 \$
% de différence	D	C / B	4,6 %
Dépense de 2006-2007 par établissement	E	Estimés révisés des dépenses à l'échelle du conseil scolaire pour 2006-2007 (calculé au prorata selon le nombre de véhicules par établissement, au besoin)	8 000 000 \$
Dépense potentiellement admissible aux fins d'amélioration	F	$80 \% \times E$	6 400 000 \$
Amélioration du financement de l'étude des coûts d'exploitation potentiels par établissement	G	$D \times F$	295 958 \$

Pour les conseils scolaires ayant plusieurs établissements, on effectuera les calculs A à G pour chaque établissement, et les améliorations du financement de l'étude des coûts d'exploitation potentiels par établissement qui en résultent seront ajoutées pour arriver à une amélioration du financement de l'étude des coûts d'exploitation potentiels à l'échelle du conseil scolaire.

Excédent du transport à l'échelle du conseil scolaire	H	Estimés révisés des dépenses nettes à l'échelle du conseil scolaire pour 2006-2007 – allocation à l'échelle du conseil scolaire (sans les écoles provinciales); (Pour les conseils scolaires affichant un déficit de transport en 2006-2007, H égalerait à « 0 » et ne serait pas visé par ce calcul.)	100 000 \$
Amélioration du financement prévu à l'échelle du conseil scolaire	I	G - H	195 958 \$

Annexe B : Améliorations du financement de l'étude des coûts d'exploitation potentiels

Veillez noter que ces prévisions sont sous réserve de modification selon les données soumises par les conseils scolaires.

CONSEILS	Améliorations du financement de l'étude des coûts d'exploitation potentiels
Algoma DSB	\$0
Algonquin and Lakeshore Catholic DSB	\$92 077
Avon Maitland DSB	\$0
Bluewater DSB	\$385 489
Brant Haldimand Norfolk Catholic DSB	\$0
Bruce-Grey Catholic DSB	\$90 437
Catholic DSB of Eastern Ontario	\$0
Conseil des écoles catholiques de langue française du Centre-Est	\$31 488
Conseil des écoles publiques de l'Est de l'Ontario	\$169 291
CSD catholique Centre-Sud	\$22 038
CSD catholique de Nouvel-Ontario	\$0
CSD catholique des Aurores boréales	\$0
CSD catholique des Grandes Rivières	\$0
CSD catholique Franco-Nord	\$223 859
CSD catholiques de l'est Ontarien	\$752 832
CSD des écoles catholiques du Sud-Ouest	\$250 654
CSD du Centre Sud-Ouest	\$88 830
CSD du Grand Nord de l'Ontario	\$0
CSD du Nord-Est de l'Ontario	\$75 223
DSB of Niagara	\$51 483
DSB Ontario North East	\$318 029
Dufferin Peel Catholic DSB	\$0
Durham Catholic DSB	\$116 998
Durham DSB	\$0
Grand Erie DSB	\$68
Greater Essex County DSB	\$244 141
Halton Catholic DSB	\$0
Halton DSB	\$0
Hamilton-Wentworth Catholic DSB	\$362 339
Hamilton-Wentworth DSB	\$657 424
Hastings and Prince Edward DSB	\$133 755
Huron-Perth Catholic DSB	\$0
Huron-Superior Catholic DSB	\$0
Kawartha Pine Ridge DSB	\$748 947

CONSEILS	Améliorations du financement de l'étude des coûts d'exploitation potentiels
Keewatin-Patricia DSB	\$0
Kenora Catholic DSB	\$0
Lambton Kent DSB	\$90 510
Limestone DSB	\$142 202
London District Catholic SB	\$1 019 348
Near North DSB	\$595 220
Niagara Catholic DSB	\$31 166
Nipissing-Parry Sound Catholic DSB	\$129 663
Northeastern Catholic DSB	\$122 976
Northwest Catholic DSB	\$0
Ottawa-Carleton Catholic DSB	\$0
Ottawa-Carleton DSB	\$0
Peel DSB	\$0
Peterborough Victoria Northumberland Clarington Catholic DSB	\$0
Rainbow DSB	\$0
Rainy River DSB	\$0
Renfrew County Catholic DSB	\$375 921
Renfrew County DSB	\$680 917
Simcoe County DSB	\$155 120
Simcoe Muskoka Catholic DSB	\$0
St. Clair Catholic DSB	\$19 591
Sudbury Catholic DSB	\$0
Superior North Catholic DSB	\$0
Superior-Greenstone DSB	\$0
Thames Valley DSB	\$2 849 050
Thunder Bay Catholic DSB	\$0
Toronto Catholic DSB	\$0
Toronto DSB	\$0
Trillium Lakelands DSB	\$513 416
Upper Canada DSB	\$0
Upper Grand DSB	\$0
Waterloo Catholic DSB	\$0
Waterloo Region DSB	\$0
Wellington Catholic DSB	\$0
Windsor-Essex Catholic DSB	\$0
York Catholic DSB	\$0
York Region DSB	\$0

Annexe C: Modèle de déclaration

Site (nom du consortium)	Dépenses totales sur les autobus de 72 places	Nombre d'autobus de 72 places	Total des kilomètres rémunérés pour les autobus de 72 places	Nombre de jours d'exploitation annuels	Total des dépenses du site (2006-07)	Commentaires concernant les données