



Évaluation du transport scolaire des Premières Nations



Préparé pour l'Assemblée des Premières Nations
MISE À JOUR : 2026

Préparé par MNP LLP.



Wherever business takes you

[MNP.ca](https://mnp.ca)



Résumé

Introduction

L'accès à un transport scolaire fiable, adéquat et sûr est crucial pour les systèmes d'éducation des Premières Nations. Non seulement il contribue à l'apprentissage en classe, mais il facilite aussi l'accès aux programmes linguistiques et culturels et offre des possibilités d'enrichissement qui sont essentielles à la réussite des élèves. Cependant, le financement historique du transport assuré par Services aux Autochtones Canada, comme les modèles de financement provinciaux actuels, ne tient pas compte des inducteurs de coût particuliers supportés par les Premières Nations. Compte tenu de la situation, les Premières Nations n'ont pas d'autre choix que d'utiliser d'autres sources de financement, tel le principe de Jordan, ou des fonds d'éducation, pour financer leurs services de transport.

Pour avoir une bonne idée des défis particuliers que doivent relever les communautés des Premières Nations dans le domaine du transport, l'Assemblée des Premières Nations a sollicité les services de MNP LLP pour effectuer une évaluation du transport scolaire des Premières Nations. Cette recherche et ce mandat, dont l'objectif consiste à améliorer le transport scolaire, sont appuyés par la résolution 34/2019 de l'APN, Examen des infrastructures scolaires des Premières Nations, qui est axée sur l'apport de modifications aux politiques ou programmes concernant les infrastructures scolaires des Premières Nations. Selon la résolution, l'examen sera dirigé par l'Assemblée des Premières Nations, le Comité des Chefs sur l'éducation et le Conseil national indien de l'éducation. La résolution indique également que « des infrastructures scolaires sûres, adéquates et durables offrent l'occasion fondamentale d'établir des relations et de promouvoir la réconciliation entre la Couronne et les Premières Nations ».

La présente évaluation du transport scolaire des Premières Nations explique les coûts liés à la prestation de services de transport scolaire, souligne les principales différences opérationnelles entre les administrations scolaires provinciales et celles des Premières Nations et propose un modèle de coûts qui correspond aux besoins et aux situations des Premières Nations au Canada. L'évaluation suivante du transport scolaire des Premières Nations explique les coûts liés à la prestation des services de transport scolaire, met en évidence les principales différences opérationnelles entre les systèmes scolaires des Premières Nations et ceux des provinces et propose un modèle de coûts reflétant les besoins et la situation des Premières Nations dans l'ensemble du Canada. L'évaluation initiale du transport scolaire, effectuée en 2021, a permis de cerner fondamentalement les besoins et les manques de financement dans le domaine du transport.

Cette évaluation s'appuyait sur des données recueillies auprès de 18 entités participantes des Premières Nations (13 administrations scolaires des Premières Nations et cinq organismes d'éducation des Premières Nations), ainsi que sur des recherches primaires et secondaires effectuées par des administrations scolaires provinciales, des organismes de transport scolaire, des gouvernements provinciaux et d'autres intervenants.

En 2025, ce rapport a été mis à jour afin d'intégrer les prix actuels du marché, les changements récemment apportés aux politiques et les nouvelles tendances et s'assurer que le modèle et l'analyse de coûts reflètent la réalité et les défis auxquels les Premières Nations font face aujourd'hui.

Structure des coûts et inducteurs de coût

Tant parmi les Premières Nations que dans les administrations scolaires provinciales, les dépenses liées au transport scolaire constituent le troisième poste de dépenses en importance après l'enseignement et le



fonctionnement et l'entretien.

La différence entre les coûts de transport dépend principalement des distances parcourues et de la densité démographique, du nombre d'élèves transportés, des caractéristiques géographiques des administrations scolaires, de la qualité des routes et de la taille des activités de transport (c'est-à-dire la capacité des administrations scolaires à tirer parti des économies d'échelle).

Les inducteurs de coût auxquels les administrations scolaires des Premières Nations font généralement face sont résumés dans le tableau ci-dessous.

Inducteur de coût	Description et répercussions sur les dépenses de transport
Absence d'économies d'échelle	Étant donné que 70 % des Premières Nations comptent moins de 500 habitants, les administrations scolaires des Premières Nations ont des effectifs et des activités de transport plus réduits. Par conséquent, elles ne bénéficient pas d'économies d'échelle comme le font leurs homologues provinciaux. L'absence d'économies d'échelle augmente considérablement les coûts par autobus : entretien, carburant, remplacement d'autobus, administration et formation.
Portée accrue des services de transport	Comparativement aux administrations scolaires provinciales, les Premières Nations ont des besoins plus élevés en matière de transport pour les raisons suivantes : • Une situation socioéconomique inférieure et l'absence de moyens de transport fournis par les parents pour se rendre à l'école et aux activités parascolaires; • Des problèmes de sécurité liés à la faune, aux chiens errants, aux conditions climatiques extrêmes et à l'absence de trottoirs; • Les exigences des programmes linguistiques et culturels (par exemple, les déplacements vers les lieux culturels et d'apprentissage sur le terrain); • La nécessité de fournir des services de transport aux élèves qui fréquentent les écoles provinciales hors des réserves. En raison du nombre plus élevé d'élèves nécessitant un transport et des besoins accrus dans ce domaine, les Premières Nations doivent ajouter plus d'itinéraires d'autobus, ce qui fait augmenter tous les coûts directs liés au transport scolaire (p. ex. les salaires des chauffeurs et les coûts de remplacement des autobus, d'entretien et de carburant).
Éloignement	Selon l'indice d'éloignement, les Premières Nations sont plus éloignées que toutes les autres collectivités au Canada : les moyennes pondérées selon la population des indices d'éloignement sont respectivement de 0,142 et de 0,427 (0 étant le moins éloigné et 1 le plus éloigné). En raison de leur éloignement, les Premières Nations ont tendance à assumer des coûts d'entretien, de carburant et de formation plus élevés. Elles ont également tendance à offrir des salaires plus élevés aux chauffeurs d'autobus en raison de l'offre limitée de main-d'œuvre et du coût plus élevé de la vie. [1]
Routes en mauvais état	Même en comparaison des administrations scolaires rurales et du Nord, les Premières Nations semblent avoir des routes et des infrastructures en plus mauvais état. La mauvaise qualité des routes non seulement réduit la durée d'utilisation des autobus, mais elle augmente aussi le coût d'entretien et la fréquence des réparations majeures et urgentes.



Inducteur de coût	Description et répercussions sur les dépenses de transport
Besoins accrus des élèves	Dans les Premières Nations participantes, le coût du transport dépend également des élèves ayant des besoins accrus, notamment ceux ayant des troubles du comportement et des besoins spéciaux. Les Premières Nations ont signalé la nécessité d'embaucher des surveillants d'autobus pour assurer la sécurité des élèves, ainsi que le besoin accru de services de transport adaptés aux élèves handicapés (par exemple, l'achat d'autobus accessibles en fauteuil roulant).

Les inducteurs de coût décrits ci-dessus font grimper les dépenses de transport bien au-delà des repères provinciaux de financement par autobus, rendant tout financement provincial comparable insuffisant pour les Premières Nations.

Par exemple, dans les Premières Nations de l'Alberta, le coût total du transport a augmenté de 24,6 % — passant de 109 984 \$ en 2020-2021 à 137 024 \$ — en raison de la hausse du coût de remplacement des autobus, de l'assurance, du salaire des chauffeurs et du coût de l'entretien. En comparaison, exploiter un itinéraire d'autobus similaire dans une division scolaire voisine du Nord de l'Alberta coûte entre 70 000 \$ et 85 000 \$.

Même si la mise en œuvre récente de formules de comparabilité provinciales a fait réduire l'écart de financement, elle ne l'a pas entièrement comblé. En Alberta, par exemple, l'écart est passé de 91 % en 2020-2021 à 67 % en 2024-2025, mais un déficit important subsiste.

Modèle de coûts

Afin de contribuer à l'établissement d'une nouvelle formule de financement et d'aider les Premières Nations à estimer les coûts de la prestation des services de transport, MNP a élaboré un modèle de coûts de transport basé sur Excel. Ce modèle utilise les coûts de référence des provinces, ainsi que d'autres données recueillies grâce à la participation des Premières Nations et à une analyse des administrations. Le modèle comprend les éléments de coût suivants :

- Salaires des chauffeurs d'autobus
- Salaires des surveillants d'autobus
- Coût du carburant
- Coût d'entretien
- Coût du remplacement des autobus
- Coût de l'administration
- Coût de l'assurance
- Formation
- Sorties parascolaires

Le modèle de coûts estime les dépenses annuelles liées aux autobus pour les Premières Nations disposant d'un accès routier entre 110 000 \$ et 142 000 \$ par autobus, hors transport pour les activités parascolaires. Pour les Premières Nations privées d'un accès routier, le coût peut atteindre 250 000 \$ par autobus.



Table of Contents

Résumé.....	i
Introduction.....	2
Méthode	4
Volets de l'Évaluation de 2021.....	4
Compte rendu de l'Évaluation de 2026.....	10
Limites en matière de données	10
Aperçu du transport scolaire	12
Rôle du transport scolaire dans l'éducation des Premières Nations.....	12
Prestation des services de transport scolaire	15
Cadre réglementaire	15
Évaluation du coût du transport scolaire	20
Aperçu des dépenses de transport	20
Structure typique des coûts.....	22
Éléments de coût du transport scolaire	24
Inducteurs de coût propres aux Premières Nations	42
Financement du transport scolaire.....	51
Financement actuel du transport pour les Premières Nations	51
Analyse des méthodes de financement provinciales	52
Modèle de coûts recommandé	66
Conclusions	76
Références	81



Introduction

L'accès à un transport scolaire fiable, adéquat et sécuritaire est essentiel pour les Premières Nations. En plus de contribuer à l'apprentissage en classe, le transport scolaire permet aux élèves des Premières Nations d'accéder à de précieux programmes linguistiques et culturels, ainsi qu'à toute une gamme d'expériences enrichissantes qui favorisent leur épanouissement et leur réussite.

Cependant, le financement historique alloué au transport par Services aux Autochtones Canada, ainsi que les modèles de financement provinciaux actuels, ne permettent pas de répondre aux inducteurs de coûts particuliers auxquels sont confrontées les Premières Nations. En conséquence, celles-ci n'ont d'autre choix que de recourir à d'autres sources de financement, telles que le principe de Jordan, ou d'utiliser les fonds destinés à l'enseignement pour financer leur transport.

En 2021, l'Assemblée des Premières Nations (APN) a conféré à MNP LLP (MNP) le mandat d'effectuer une évaluation du transport scolaire des Premières Nations afin d'examiner les défis particuliers auxquels celles-ci sont confrontées dans ce domaine [2]. Ce rapport a présenté les coûts liés à la prestation de services de transport scolaire, mis en évidence les principales différences opérationnelles entre les Premières Nations et les administrations scolaires provinciales et proposé un modèle de coûts adapté aux besoins et situations propres aux Premières Nations au Canada.

Il s'appuie sur des données recueillies auprès de 18 Premières Nations participantes (13 administrations scolaires des Premières Nations et cinq organismes d'éducation des Premières Nations), ainsi que sur des recherches primaires et secondaires menées auprès des administrations scolaires provinciales, d'organisations de transport scolaire, des gouvernements provinciaux et d'autres parties prenantes.

En juin 2025, l'Assemblée des Premières Nations a conféré à MNP le mandat de mettre à jour l'Évaluation du transport scolaire des Premières Nations. Les objectifs de cette mise à jour sont les suivants :

- Effectuer une analyse actualisée qui reflète les changements survenus dans le marché et les prix, y compris les ajustements apportés à la formule de financement régional de SAC;
- Examiner les variations régionales en matière de transport et fournir un modèle de calcul des coûts révisé pour aider les Premières Nations dans les négociations sur la formule de financement de l'éducation;
- Recueillir des données provinciales et propres aux Premières Nations, déterminer les principales différences entre les administrations scolaires provinciales et celles des Premières Nations et élaborer un modèle de coûts qui reflète fidèlement les besoins des Premières Nations en matière de transport à l'échelle du pays;
- Effectuer une analyse des coûts de transport couvrant les dépenses par élève ETP par province, les salaires et avantages sociaux des chauffeurs, le coût de remplacement des autobus scolaires, le coût du carburant et de l'entretien, l'assurance, la formation et les exigences d'immatriculation;
- Valider les résultats de la recherche dans le cadre de réunions avec des experts du domaine et mettre à jour l'analyse comparative des stratégies de financement disponibles par rapport aux principaux inducteurs de coût, y compris les distinctions entre coûts fixes et variables.

Le présent rapport s'appuie sur l'Évaluation initiale de 2021, met à jour le modèle de coûts pour prendre en compte les prix de 2025 et comprend une analyse des formules de financement actuelles, qui ont fait l'objet d'une refonte importante ces dernières années. La mise à jour comprend des révisions des calculs et du contenu du modèle de coûts et du rapport connexe, ainsi qu'une étude de marché secondaire visant à



actualiser toutes les données quantitatives relatives au transport scolaire.

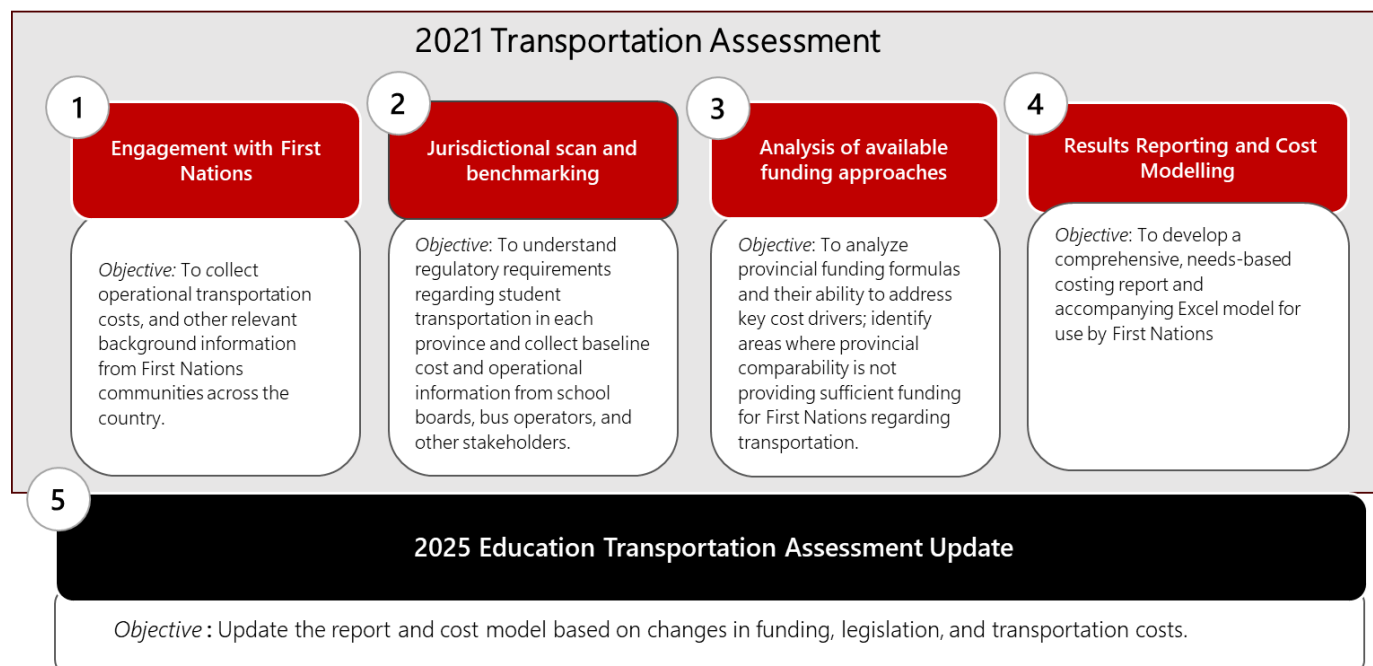
En outre, ce rapport actualisé décrit certaines nouvelles tendances émergeant dans le domaine du transport scolaire dans le but de s'assurer que le transport scolaire des Premières Nations englobe les dernières technologies et innovations qui répondent au mieux à leurs besoins et objectifs particuliers.



Méthode

La méthode utilisée pour l'évaluation du transport scolaire des Premières Nations est décrite dans la Figure 1 ci-dessous, qui regroupe à la fois l'Évaluation de 2021 et le présent rapport, la mise à jour de 2026. Vous trouverez ci-après une description de chaque volet.

FIGURE 1 — MÉTHODE D'ÉVALUATION DU TRANSPORT SCOLAIRE DES PREMIÈRES NATIONS



Volets de l'Évaluation de 2021

Mobilisation 2021 auprès des Premières Nations

L'objectif de la participation communautaire était d'étudier collectivement les inducteurs de coût et les situations particulières auxquels font face les Premières Nations dans le domaine du transport scolaire. MNP, en collaboration avec l'APN, a sélectionné un échantillon d'administrations scolaires des Premières Nations en fonction de leur emplacement, de leur degré d'éloignement et de leur population d'élèves. Au total, 13 administrations scolaires des Premières Nations et cinq organismes de services d'éducation des Premières Nations, situés dans huit provinces, se sont portés volontaires pour participer à l'évaluation. Le Tableau 1 ci-dessous résume la participation des Premières Nations à l'évaluation par province.



TABLEAU 1 — RÉSUMÉ DE LA PARTICIPATION DES PREMIÈRES NATIONS

Participants	Région	Zone géographique de SAC	Effectifs (écoles gérées par la bande)	Administration collective ou une seule Première Nation	Nombre d'écoles	Assure le transport pour les écoles provinciales	Nombre d'itinéraires de bus actifs
1	Alberta	2	1 129	Adm. collective	6	Non	20
2	Alberta	1	963	Une seule Première Nation	4	Oui	35
3	Alberta	2	142	Une seule Première Nation	1	Oui	6
4	Atlantique	4	700	Adm. collective	1	Non	2
5	Atlantique	1	47	Une seule Première Nation	1	Oui	2
6	Colombie-Britannique	2	50	Une seule Première Nation	1	Oui	2
7	Colombie-Britannique	1	130	Une seule Première Nation	2	Oui	4
8	Manitoba	2	913	Une seule Première Nation	1	Non	21
9	Manitoba	2	864	Une seule Première Nation	2	Non	12
10	Ontario	4	184	Une seule Première Nation	1	Oui	3
11	Ontario	4	360	Une seule Première Nation	1	Non	8
12	Saskatchewan	4	1 272	Adm. collective	1	Non	7
13	Saskatchewan	4	1 842	Une seule Première Nation	4	Oui	12

Outre les administrations scolaires des Premières Nations, le MNP a discuté avec des organisations d'éducation mandatées par les Premières Nations. Celles-ci sont créées par les dirigeants des Premières Nations dans le cadre de résolutions ou d'accords, sont régies par les Premières Nations et fournissent des services éducatifs. Les organisations d'éducation mandatées par les Premières Nations suivantes ont été sollicitées par le MNP lors de la mobilisation de 2021 :

- Manitoba First Nations Education Resource Center (MFNERC) – Le MFNERC fournit des services en matière d'éducation, d'administration, de technologie, de langue et de culture aux écoles des Premières Nations du Manitoba. Il soutient 58 écoles des Premières Nations de 49 Premières Nations du Manitoba;
- First Nations Education Steering Committee (FNESC) – Le FNESC est un organisme de politique et de plaidoyer qui représente les Premières Nations de Colombie-Britannique et travaille sous leur direction. Il représente plus de 130 écoles des Premières Nations de la province;
- Conseil en éducation des Premières Nations (CEPN) – Le CEPN est composé de 22 Premières Nations et milite pour que ses communautés membres reprennent le contrôle de l'éducation;
- Meadow Lake Tribal Council (MLTC) – Le MLTC regroupe neuf Premières Nations en Saskatchewan et gère un fournisseur de services de deuxième niveau dans les domaines de l'éducation, de la santé, des services techniques, de la justice et d'autres programmes communs.

Les données sur les Premières Nations, fournies par les participants susmentionnés, ont été recueillies par l'intermédiaire d'entrevues et d'échanges de courriels. Il a été demandé aux Premières Nations et aux



organismes d'éducation des Premières Nations de décrire leurs besoins en matière de transport et les facteurs qui génèrent les besoins (par exemple, la capacité des parents à assurer le transport, la sécurité, le degré d'éloignement, les services de transport fournis, le nombre d'élèves servis, l'état de la flotte de véhicules et d'autres infrastructures). En outre, MNP a recueilli des données sur les coûts du transport et d'autres sur l'exploitation, notamment celles-ci :

- Coût de remplacement des autobus
- Salaire des chauffeurs d'autobus
- Coût d'entretien
- Frais de carburant
- Nombre et longueur des itinéraires d'autobus
- Statistiques sur la flotte (par exemple, l'âge, la taille et le type de carburant)
- Budgets et financement du transport
- Coût des activités périscolaires et parascolaires



Analyse des administrations et analyse comparative provinciale 2021

Afin de mieux comprendre les exigences de base en matière de transport, les coûts et les inducteurs de coût, MNP a effectué une analyse des administrations englobant les éléments suivants :

Examen des données publiques sur le transport

- Lois et règlements provinciaux et fédéraux relatifs au transport scolaire
- Conventions collectives concernant la rémunération des chauffeurs d'autobus scolaires
- États financiers et rapports annuels des administrations scolaires provinciales
- Rapports sur le transport publiés par les gouvernements provinciaux, les associations de transport, les vérificateurs indépendants et les consultants indépendants
- Publications universitaires pertinentes
- Autres documents pertinents (feuilles de tarifs d'assurance, renseignements sur les coûts de formation, barèmes des frais de transport, etc.)

Recherche primaire pour combler les lacunes en matière de données. Pour comprendre les modèles de prestation du transport scolaire dans les provinces, MNP s'est entretenu avec des administrations scolaires, des associations provinciales de transport, des ministères provinciaux de l'Éducation, des entreprises privées de transport scolaire, des assureurs et des concessionnaires. Un résumé des entretiens est présenté dans le Tableau 2.

TABLEAU 2 — RÉSUMÉ DE LA PARTICIPATION À L'ANALYSE DES ADMINISTRATIONS

Province	Entretiens terminés
C.-B.	• 2 administrations scolaires provinciales • Ministère de l'Éducation • Concessionnaire d'autobus scolaires
Alberta	• 2 administrations scolaires provinciales • Association provinciale des transports • Concessionnaire d'autobus scolaires
Saskatchewan	• 3 administrations scolaires provinciales • Concessionnaire d'autobus scolaires • Association provinciale des transports
Manitoba	• 2 administrations scolaires provinciales • Éducation Manitoba
Ontario	• 2 consortiums d'éducation • 1 grande entreprise privée d'autobus • Ministère de l'Éducation • Association provinciale des transports
Québec	• 1 administration scolaire provinciale
Nouvelle-Écosse	• 1 administration scolaire provinciale • 1 entreprise privée d'autobus



La plupart des administrations scolaires participantes étaient situées dans des régions rurales et éloignées dans leurs provinces respectives. Deux administrations scolaires desservait à la fois des communautés urbaines et rurales. Le nombre d'élèves transportés par les administrations scolaires variait considérablement. Deux d'entre elles comptaient moins de 100 élèves transportés et moins de cinq itinéraires d'autobus. Une autre comptait plus de 5 000 élèves transportés et plus de 100 itinéraires. Le Tableau 3 ci-dessous présente la répartition des administrations scolaires provinciales participantes selon le nombre d'itinéraires d'autobus.

TABLEAU 3 — ADMINISTRATIONS SCOLAIRES PROVINCIALES PARTICIPANTES SELON LE NOMBRE D'ITINÉRAIRES D'AUTOBUS

Nombre d'itinéraires actifs	Administrations scolaires participantes
Moins de 5	2
5 à 40	4
41 à 100	4
Plus de 100	1

Analyse des méthodes de financement

Pour comprendre comment le financement du transport est versé aux administrations scolaires provinciales et celles des Premières Nations, MNP a examiné les manuels de financement de l'éducation provinciale affichés sur les sites Web des gouvernements et les aperçus des modèles de financement régionaux 2020-2021 de SAC des 10 provinces. MNP a accompli les tâches suivantes :

- Résumer et évaluer les formules de transport provinciales en déterminant si chaque modèle provincial prend en compte les principaux inducteurs de coût du transport scolaire;
- Résumer et évaluer les différences entre les modèles de chaque province pour les écoles provinciales et les celles des Premières Nations;
- Évaluer les avantages et les inconvénients de chaque modèle, ainsi que leur caractère adéquat pour les Premières Nations.

Modélisation des coûts

La dernière étape du projet a consisté à élaborer le présent rapport, ainsi qu'un modèle de coûts du transport basé sur Excel. Le modèle de coûts a été élaboré à l'aide des coûts de référence des provinces, ainsi que d'autres données recueillies grâce à la participation des Premières Nations et à une analyse des administrations scolaires. En plus des différences propres à chaque province, le modèle prévoit des ajustements en fonction de l'éloignement, des distances parcourues et du nombre d'itinéraires d'autobus. Le modèle de coûts permettra à chaque administration scolaire des Premières Nations de calculer ses coûts totaux de transport en saisissant les données suivantes :

- Le nombre total d'élèves transportés dans les écoles de la réserve, selon la liste nominative;
- Le nombre total d'itinéraires d'autobus à l'intérieur et à l'extérieur de la réserve;



- Le nombre de kilomètres parcourus pour se rendre à l'école et en revenir, ainsi que pour les activités parascolaires.



Compte rendu de l'Évaluation de 2026

En juin 2025, l'APN a conféré à MNP le mandat de mettre à jour l'évaluation du transport scolaire des Premières Nations. Les objectifs de cette mise à jour sont les suivants :

- Effectuer une analyse actualisée qui reflète les changements survenus dans le marché et les prix, y compris les ajustements apportés à la formule de financement régional de SAC;
- Examiner les variations régionales en matière de transport et fournir un modèle de calcul des coûts révisé pour aider les Premières Nations dans les négociations sur la formule de financement de l'éducation;
- Recueillir des données provinciales et propres aux Premières Nations, déterminer les principales différences entre les administrations scolaires provinciales et celles des Premières Nations et élaborer un modèle de coûts qui reflète fidèlement les besoins des Premières Nations en matière de transport à l'échelle du pays;
- Effectuer une analyse des coûts de transport couvrant les dépenses par élève ETP par province, les salaires et avantages sociaux des chauffeurs, le coût de remplacement des autobus scolaires, le coût du carburant et de l'entretien, l'assurance, la formation et les exigences d'immatriculation;
- Valider les résultats de la recherche dans le cadre de réunions avec des experts du domaine et mettre à jour l'analyse comparative des stratégies de financement disponibles par rapport aux principaux inducteurs de coût, y compris les distinctions entre coûts fixes et variables.

Le présent rapport s'appuie sur l'Évaluation initiale de 2021, met à jour le modèle de coûts pour prendre en compte les prix de 2025 et comprend une analyse des formules de financement actuelles, qui ont fait l'objet d'une refonte importante ces dernières années. La mise à jour comprend des révisions des calculs et du contenu du modèle de coûts et du rapport connexe, ainsi qu'une étude de marché secondaire visant à actualiser toutes les données quantitatives relatives au transport scolaire.

En outre, ce rapport actualisé décrit certaines nouvelles tendances émergeant dans le domaine du transport scolaire dans le but de s'assurer que le transport scolaire des Premières Nations englobe les dernières technologies et innovations qui répondent au mieux à leurs besoins et objectifs particuliers.

MNP n'a pas appliqué d'ajustements liés à l'inflation basés sur l'indice des prix à la consommation (IPC) aux catégories de coûts de transport; les prix ont été mis à jour en appliquant les augmentations réelles observées sur une période de quatre ans. Étant donné que l'IPC reflète le panier de consommation des ménages, il peut sous-estimer le coût du transport scolaire, qui est influencé par l'acquisition d'une flotte de véhicules, les pièces détachées, le carburant, les assurances et les variations de prix des fournisseurs/producteurs.

Limites en matière de données

Données sur les Premières Nations

La taille de l'échantillon des Premières Nations en 2021 était relativement petite, et les données des communautés variaient considérablement en raison des différences de population, de taille, d'éloignement, d'administration, d'infrastructures et de région géographique. Cette variabilité a empêché l'évaluation de refléter toutes les situations susceptibles d'influer sur le coût du transport scolaire.

Par exemple, certaines Premières Nations de Colombie-Britannique doivent recourir à des bateaux-taxis ou à



des traversiers pour que leurs élèves puissent fréquenter les écoles provinciales, ce qui augmente considérablement le coût du transport par rapport à d'autres Premières Nations. De plus, en raison de la disponibilité des participants et du délai très court dans lequel l'évaluation initiale a été menée, aucune Première Nation n'a participé en Nouvelle-Écosse, au Nouveau-Brunswick et au Québec.

D'autres limites concernent le niveau de détail et l'exhaustivité des données sur le coût du transport. Les coûts ont été déclarés par les participants eux-mêmes et dépendaient de la capacité administrative des administrations scolaires des Premières Nations. Les administrations plus importantes ou regroupées, dotées de services consacrés au transport et aux finances, ont pu fournir des données plus détaillées sur les coûts, tandis que celles plus petites, dépourvues de systèmes solides de budgétisation et de suivi des coûts, ont fourni des renseignements moins complets.

Données issues de l'analyse des administrations

Les gouvernements provinciaux ne recueillent généralement pas de données agrégées sur les coûts du transport auprès des administrations scolaires provinciales. Par conséquent, plusieurs limites ont persisté dans les données fournies par des intervenants en raison des facteurs ci-dessous :

- La taille de l'échantillon était relativement petite, et de nombreuses administrations scolaires provinciales sous-traitent le transport, ce qui rend les données détaillées sur les coûts indisponibles;
- La comparaison entre les administrations scolaires a été compliquée, car quelques éléments de coût étaient inclus dans certains budgets mais exclus dans d'autres. Par exemple, des administrations n'incluent pas le coût de remplacement des autobus dans leur budget, car celui-ci est pris en charge par la province, tandis que d'autres incluent ou excluent le transport pour les activités parascolaires;
- De nombreuses administrations n'ont pas suivi toutes les catégories de coûts incluses dans l'analyse, ce qui a donné lieu à des ensembles de données incomplets.

Autres limites cernées dans la mise à jour de 2026

- Il existe toujours des manques dans la disponibilité des données ventilées par type d'administration (urbaine, rurale, nordique/éloignée), ainsi qu'un manque de cohérence dans la déclaration du nombre d'élèves ETP et des dépenses de transport aux niveaux provincial et du district;
- La participation des parties prenantes à la mise à jour de 2026 s'est limitée à celle présente pour le rapport initial; les données secondaires constituaient la principale source d'information.



Aperçu du transport scolaire

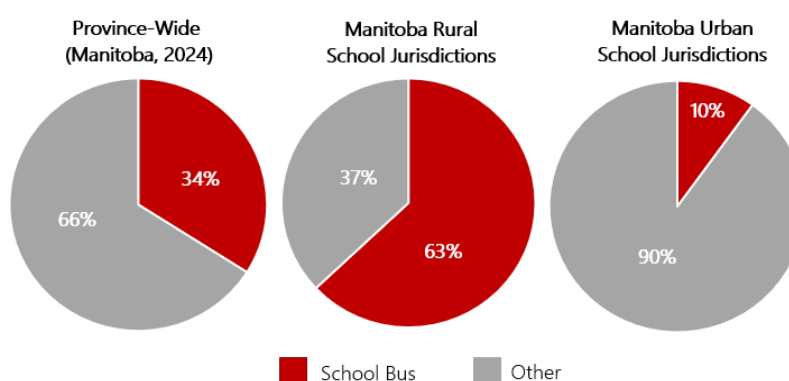
Rôle du transport scolaire dans l'éducation des Premières Nations

Chaque journée d'école au pays, environ 50 000 autobus scolaires assurent le transport de plus de 2 millions d'élèves sur les quelque 5,8 millions d'élèves du primaire et du secondaire, entre leur domicile et l'école ainsi que vers des activités extrascolaires. [3][4] Les niveaux de service de transport varient en raison des différences géographiques locales, de la densité de population et des politiques d'admissibilité établies par le gouvernement provincial ou l'administration scolaire locale. Alors que la plupart des services de transport vers et depuis l'école sont assurés par des autobus scolaires jaunes, certains élèves sont transportés vers et depuis l'école par avion, par traversier, dans de petits véhicules de transport de passagers et par d'autres modes de transport.

L'accès à un transport scolaire fiable, adéquat et sûr est particulièrement important parmi les Premières Nations rurales et éloignées, car il y a généralement moins de moyens de transport (p. ex., la marche, le transport en commun et le transport assuré par les parents). [5]

Par exemple, 34 % de l'ensemble des élèves de la maternelle à la 12^e année du système scolaire public du Manitoba bénéficiaient de services de transport quotidiens en 2024. Cependant, cette proportion varie considérablement selon le lieu. Dans les districts scolaires urbains de Winnipeg et sa région métropolitaine, seuls environ 10 % des élèves bénéficient de services de transport, ce qui reflète la plus grande disponibilité d'écoles accessibles à pied ou en transports en commun. En revanche, dans les districts ruraux et nordiques, près de 63 % des élèves dépendent du transport scolaire, ce qui souligne le rôle essentiel du transport par autobus pour garantir un accès équitable à l'éducation dans toute la province. [6]

FIGURE 2 : POURCENTAGE D'ÉLÈVES BÉNÉFICIAIRE DE SERVICES DE TRANSPORT AU MANITOBA, 2024



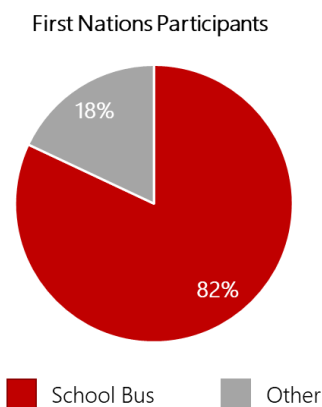
Remarque : Le terme « Autre » fait référence à tous les modes de transport, autre que le transport par autobus scolaire financé par des fonds publics.

Parmi les administrations scolaires provinciales ayant participé à l'évaluation partout au Canada en 2021, la proportion d'élèves bénéficiant de services de transport varie entre environ 30 % et 60 %, à l'exception des



administrations scolaires situées dans des Premières Nations très petites et éloignées, qui ne disposent d'aucune autre option de transport, qui transportent près de 100 % de leurs élèves. En ce qui concerne les Premières Nations participantes, le pourcentage d'élèves utilisant les services d'autobus fournis par l'école était de 50 % à 99 %, soit une proportion globale de 82 %.

FIGURE 3 : POURCENTAGE D'ÉLÈVES BÉNÉFICIAIRE DE SERVICES DE TRANSPORT, 2020



Remarque : Le terme « Autre » fait référence à tous les modes de transport, autre que le transport par autobus scolaire financé par des fonds publics.

Les thèmes clés concernant le rôle du transport scolaire qui sont ressortis des entretiens avec les Premières Nations participantes sont indiqués ci-dessous.

- 1) Le transport en tant que moyen permettant l'apprentissage en classe. Les Premières Nations participantes, ainsi que les administrations scolaires provinciales participantes, ont indiqué que l'autobus est un prolongement de la salle de classe puisqu'il permet de s'assurer que tous les élèves sont transportés vers et depuis l'école de manière sûre et ponctuelle et qu'ils arrivent à destination prêts à apprendre. Il a été fait remarquer que l'expérience vécue par les élèves dans l'autobus donne le ton à leur apprentissage durant le reste de la journée. L'offre d'un moyen de transport pratique et souple pour se rendre à l'école et en revenir contribue beaucoup à l'assiduité scolaire; un élément qui constitue un défi de taille pour de nombreuses Premières Nations et un obstacle majeur à la réussite scolaire en cas de manque. [7]
- 2) Le transport en tant que moyen d'offrir des programmes linguistiques et culturels. Les Premières Nations participantes ont fait remarquer que le transport scolaire constitue également un élément essentiel de l'offre des programmes linguistiques et culturels. Les autobus scolaires sont couramment utilisés pour soutenir les programmes culturels et ceux organisés sur le terrain et pour accéder aux lieux d'apprentissage hors des campus. Plusieurs Premières Nations participantes ont mentionné des déplacements quotidiens vers les salles de classe sur le terrain, qui sont situées bien au-delà d'une distance de marche de l'école.
- 3) Le transport en tant que facteur d'enrichissement et de bien-être pour les élèves. Les participants des Premières Nations ont souligné l'importance du transport scolaire pour l'épanouissement et le bien-être des élèves et ont insisté sur le fait qu'il devait aller au-delà du simple trajet domicile-école en garantissant l'accès à des activités éducatives, culturelles, axées sur la terre et parascolaires.

Les participants aux entretiens ont aussi indiqué que les activités parascolaires gérées ou autorisées par l'école constituent les seules sources d'enrichissement disponibles pour la plupart des élèves des



Premières Nations. Ce fait est particulièrement vrai dans les régions éloignées et isolées, où les élèves ont rarement l'occasion de se déplacer à l'extérieur de leur communauté.



Prestation des services de transport scolaire

La prestation des services de transport scolaire continue de varier considérablement d'une province à l'autre. En Ontario, le transport scolaire est principalement assuré par des exploitants d'autobus tiers sous contrat avec des consortiums de transport, qui sont responsables de l'assurance qualité des véhicules, des chauffeurs et de leur formation à la sécurité. Ces dernières années, l'Ontario a encore consolidé son modèle de consortiums en mettant en place de nouvelles allocations pour la formation à la sécurité dans le cadre du Fonds pour le transport des élèves.

Dans d'autres provinces, on observe toujours un mélange de services de transport gérés en interne par des administrations scolaires et des entreprises de transport par autobus sous-traitées. Les entreprises de transport par autobus sous-traitées sont généralement situées dans les zones urbaines, tandis que la plupart des réseaux appartenant aux administrations scolaires se trouvent dans les régions rurales. Certaines provinces ont élargi leurs accords de coopération et leurs plans régionaux de transport en commun afin d'améliorer la prestation des services et la rentabilité, en particulier dans les régions éloignées et rurales.

Les Premières Nations assurent principalement elles-mêmes leurs services de transport, sans faire appel à des exploitants d'autobus tiers. Comme cela était indiqué dans le rapport initial, certaines Premières Nations engagent des propriétaires-exploitants d'autobus ou de petits entrepreneurs issus de leur communauté, tandis que d'autres s'appuient sur leur service des travaux publics pour gérer l'ensemble des services de transport destinés aux écoles et à la communauté en général.

Les Premières Nations assurent des services de transport soit pour les écoles gérées par les bandes, soit pour les élèves des Premières Nations fréquentant des écoles provinciales, soit une combinaison des deux. Lors de la mobilisation initiale, toutes les Premières Nations participantes, sauf une, assuraient le transport vers les écoles gérées par les bandes de leur administration, tandis que 46 % étaient chargées de transporter les élèves des Premières Nations vers les écoles relevant de l'administration provinciale.

Cadre réglementaire

Que les services de transport soient assurés par les autorités scolaires provinciales, une Première Nation ou une entreprise d'autobus tierce, il existe plusieurs exigences réglementaires fédérales et provinciales à respecter.

Transport Canada est chargé d'établir des règlements et de fixer des exigences en matière d'équipement de sécurité dans les Normes de sécurité des véhicules automobiles du Canada, y compris des exigences de sécurité propres aux autobus, tels les systèmes de freinage, le système de contrôle de la stabilité, la fixation et ouverture des fenêtres, l'éclairage, les pneus, les roues et d'autres équipements de sécurité.

Transport Canada veille à l'actualisation de ces normes avec tous les ordres de gouvernement et effectue des tests pour en assurer la conformité. La compétence des provinces comprend l'application des règles de sécurité sur les routes et autoroutes et les normes relatives à la délivrance de permis de conduire et à l'immatriculation des véhicules (p. ex., les limites de vitesse, les exigences en matière d'assurance, la formation des chauffeurs d'autobus, les inspections de sécurité et la distance de marche pour se rendre à l'école).

Les administrations scolaires ou les entreprises d'autobus tierces sont chargées de la gouvernance et de la supervision des services de transport scolaire offerts aux élèves admissibles, y compris l'établissement de



politiques de transport et de normes de service, l'embauche d'un personnel pour mettre en œuvre ces politiques et la surveillance de la prestation des services.

La comparaison des principales normes de transport scolaire entre les administrations est résumée dans le Tableau 4. Par souci de simplicité, seules les normes pouvant avoir un effet direct sur les coûts de transport ont été retenues.



TABLEAU 4 : RÈGLEMENTATION ET NORMES EN MATIÈRE DE TRANSPORT SCOLAIRE, PAR PROVINCE, 2025

Exigences/Normes	C.-B. [8]	Alb. [9]	Sask. [10]	Man. [11]	Ont. [12]	Qc [13]	N.-É. [14]
Formation des chauffeurs d'autobus	Permis de conduire de classe 2 Formation de 30 à 40 heures	Permis de conduire de classe 2 avec mention S Programme de perfectionnement des chauffeurs d'autobus scolaires (minimum de 15 heures en classe)	Permis de conduire de classe 1-5 et mention S pour autobus scolaire Les chauffeurs doivent repasser l'examen de la mention S tous les 5 ans (examen médical requis).	Permis de conduire de classe 2F (pour tous les types d'autobus). Au moins 24 heures de formation requises.	Permis de conduire de classe B (pour les autobus de plus de 24 passagers). Doit suivre un cours de perfectionnement pour chauffeurs d'autobus scolaires tous les 1 à 5 ans, selon l'âge.	Permis de conduire de classe 2 avec mentions F et M Certificat de compétence (formation initiale de 15 heures de, 6 heures par an)	Permis de conduire de classe 2 avec mention B pour les autobus scolaires Formation aux procédures d'urgence
Âge maximal des autobus	10 ans	Pas de normes obligatoires; pratique courante : 10 ans	Pas de normes obligatoires; pratique courante : 10 ans	Pas de normes obligatoires : 12 à 15 ans maximum en moyenne	Déterminé par l'administration – 10 à 12 ans maximum en moyenne	En général, maximum de 12 ans Des dérogations sont possibles jusqu'à 2 ans après.	Déterminé par l'administration – 12 ans maximum en moyenne
Fréquence des inspections de véhicules [16]	Tous les 6 mois	Tous les 6 mois	Tous les 12 mois	Tous les 6 mois	Tous les 6 mois	Tous les 6 mois	Tous les 6 mois
Distance limite de marche (pour déterminer l'admissibilité) [17]	Déterminée par les administrations scolaires	Déterminées par le niveau scolaire et la distance à parcourir (limite légale de 2,4 km) : Maternelle à CM2 : >1,6 km 7 ^e à 12 ^e année : >2 km	Déterminée par les administrations scolaires	Déterminée par les administrations scolaires	Déterminée par les administrations scolaires - environ 500 m pour la maternelle et jusqu'à 3 km pour le collège	Déterminée par les administrations scolaires	1,6 km pour l'école élémentaire, 2,4 km pour l'école intermédiaire et le collège
Distance maximale jusqu'à un arrêt de	Déterminée par les administrations	Déterminée par les administrations	Déterminée par les administrations	Pas de limite provinciale	Déterminée par les administrations	Aucune information disponible	Déterminée par les administrations



Exigences/Normes	C.-B. [8]	Alb. [9]	Sask. [10]	Man. [11]	Ont. [12]	Qc [13]	N.-É. [14]
bus	scolaires	scolaires - environ 400 m à 1,2 km	scolaires - environ 800 m à 1 km	Déterminée par les administrations scolaires	scolaires - environ 200 m		scolaires
Durée maximale du trajet	Aucune norme obligatoire	Aucune norme obligatoire	Aucune norme obligatoire	Aucune norme obligatoire – Le gouvernement souhaite maintenir la durée du trajet à moins d’une heure.	Varie selon les conseils scolaires – environ 60 à 75 minutes	60 minutes (aller simple)	60 minutes (aller simple)
Transport d’élèves ayant des besoins spéciaux	Déterminé par les administrations scolaires	Les administrations scolaires ont pour mandat de transporter les élèves ayant besoin d’une éducation spécialisée vers l’école à laquelle ils ont été assignés.	Déterminé par les administrations scolaires	Déterminé par les administrations scolaires	Déterminé par les administrations scolaires	Aucune information disponible	Le transport est mis à la disposition de tous les élèves ayant des besoins spéciaux, quelle que soit la distance jusqu’à l’école.



Application de la réglementation du transport parmi les Premières Nations

À l'instar des administrations scolaires provinciales, les Premières Nations doivent se conformer aux lois fédérales et provinciales relatives au transport scolaire. Par conséquent, même si les Premières Nations et leurs terres relèvent principalement de la compétence fédérale, elles sont également assujetties aux réglementations routières, aux exigences de la délivrance du permis de conduire et aux exigences en matière de sécurité des provinces – qui changent d'une province à l'autre.

Vous trouverez ci-dessous un résumé des entretiens avec les Premières Nations concernant la conformité à l'égard de la réglementation du transport.

- Distances limites de marche et normes d'admissibilité. Les distances limites de marche sont généralement imposées par les administrations scolaires provinciales pour limiter le nombre d'élèves admissibles au transport et optimiser les itinéraires. Parmi les 13 Premières Nations participantes de l'Évaluation de 2021, 12 jugent inappropriées les normes relatives aux distances limites de marche et d'autres normes de niveau de service de transport appliquées par les administrations scolaires provinciales; elles ne les imposent pas.
 - Par exemple, le règlement sur le transport scolaire de l'Alberta fixe l'admissibilité aux services de transport à 1,6 km pour la maternelle à la 6^e année et à 2 km pour la 7^e à la 12^e année. Les Premières Nations de l'Alberta ne suivent pas cette norme en raison de facteurs tels que la faune, les chiens errants, la marche sur les autoroutes ou les routes et les conditions météorologiques froides.
- Exigences en matière de formation et d'inspection. En raison d'un manque de ressources financières et d'obstacles systématiques empêchant de se conformer adéquatement aux règlements provinciaux sur le transport sur les terres de réserve, il n'est pas rare que les Premières Nations ne respectent pas les exigences provinciales en matière de formation des chauffeurs d'autobus, d'inspections de sécurité et de délivrance de permis.
 - Par exemple, une Première Nation participante accessible par avion a fait remarquer qu'aucun de ses chauffeurs d'autobus ne répondait aux normes provinciales de délivrance de permis, à l'exception du coordonnateur des transports. Cette situation de non-conformité est due à une combinaison de facteurs, notamment le coût élevé des déplacements pour suivre la formation nécessaire et le manque de chauffeurs d'autobus supplémentaires pour pallier les absences. Cette Première Nation a également déclaré que, ayant connu plusieurs incidents de bus au cours des trois dernières années, les chauffeurs de bus ne sont pas en mesure de transporter les élèves en dehors de la Première Nation.
 - Une autre Première Nation participante d'une région éloignée et isolée a déclaré ne pas être en mesure d'effectuer des inspections de sécurité semestrielles en raison du manque d'accès routier toute l'année et de l'exigence provinciale d'effectuer les inspections dans une installation d'inspection agréée.

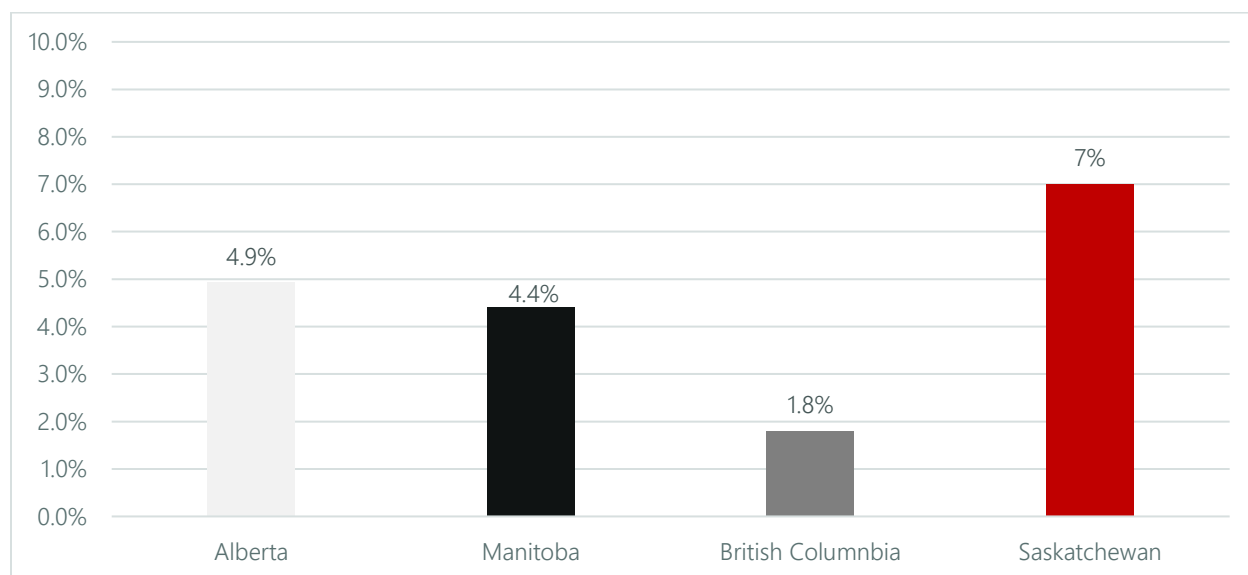


Évaluation du coût du transport scolaire

Aperçu des dépenses de transport

En général, les dépenses de transport scolaire constituent le troisième poste de dépenses en importance du budget d'une administration scolaire, après l'éducation et le fonctionnement et l'entretien. Des données comparables sur les dépenses de transport par province n'étaient disponibles que pour l'Ouest canadien. Comme le montre la Figure 4, dans l'Ouest canadien, pour l'année scolaire 2024-2025, le transport scolaire a représenté 1,8 % et 7 % des dépenses d'éducation à l'échelle de la province. [15] [16] [17] [18]

FIGURE 4 : POURCENTAGE DES DÉPENSES TOTALES D'ÉDUCATION CONSACRÉES AU TRANSPORT SCOLAIRE, 2024-2025



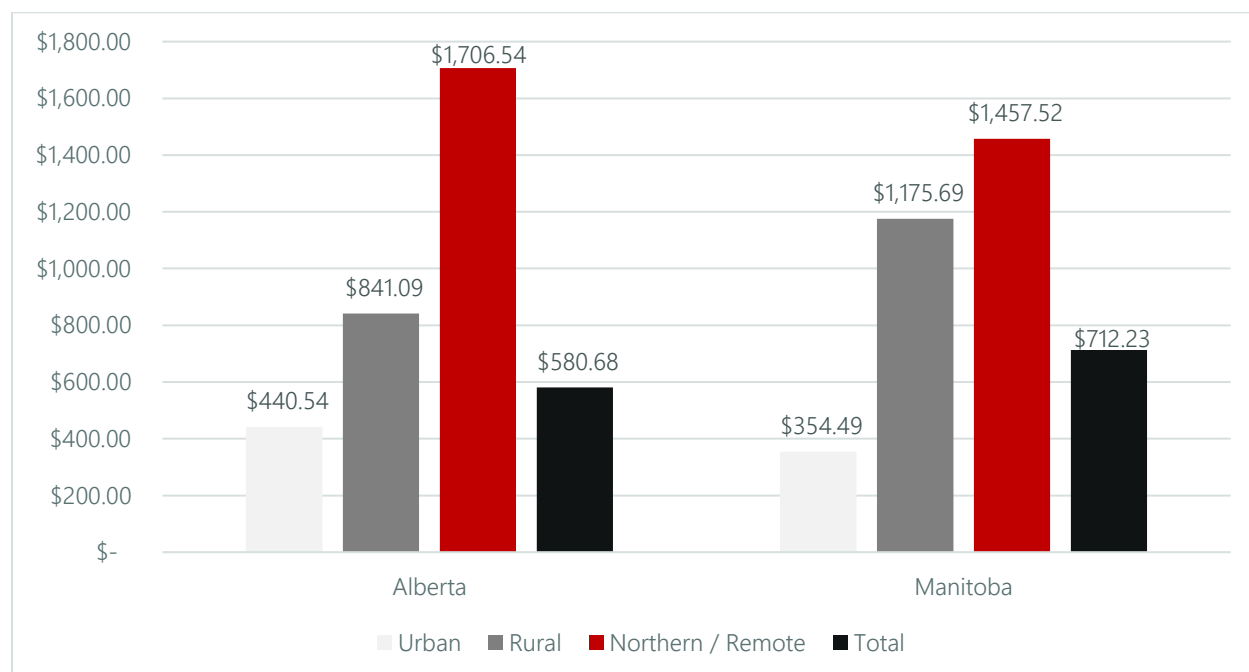
Une mise à jour exhaustive des dépenses liées au transport scolaire bénéficie de la publication de données détaillées par les provinces au niveau des districts, du coût du transport et des effectifs scolaires. L'Alberta et le Manitoba constituent des exemples remarquables à cet égard : elles fournissent des chiffres sur les dépenses de transport au niveau des districts ainsi que le nombre d'élèves ETP, ce qui permet de réaliser des analyses comparatives solides par type d'entité administrative. Ce niveau de transparence permet une ventilation pertinente des dépenses entre les catégories urbaine, rurale et nordique/éloignée et favorise une meilleure compréhension des inducteurs de coût et des tendances.

Figure présente les dépenses de transport scolaire par équivalent temps plein (ETP) pour l'Alberta et le Manitoba, ventilées par type d'administration. En Alberta, les dépenses moyennes par ETP dans les administrations rurales sont passées de 701 \$ en 2020 à 841 \$ en 2025, soit une hausse de 20 %. Dans les juridictions nordiques/éloignées, les dépenses sont passées de 1 420 \$ en 2020 à 1 707 \$ en 2025, soit une augmentation de 20 %. Au Manitoba, les collectivités rurales ont vu leurs dépenses par ETP passer de 1 012 \$ en 2020 à 1 176 \$ en 2025, soit une augmentation de 16 %. Pour les collectivités nordiques et éloignées du Manitoba, les dépenses sont passées de 1 256 \$ en 2020 à 1 458 \$ en 2025, soit une hausse de 16 %.



Ces résultats montrent que le financement du transport scolaire dans les régions rurales et éloignées des deux provinces a augmenté en valeur nominale entre 2021 et 2025. Cependant, l'écart de financement du transport entre les régions urbaines, rurales et nordiques/éloignées reste important. Cela est particulièrement évident parmi les Premières Nations, qui sont souvent situées dans des régions plus rurales ou éloignées que les collectivités non autochtones, et qui doivent donc faire face à des coûts de transport plus élevés. Cet écart de coûts souligne l'importance de mettre en œuvre des modèles de financement qui reflètent les réalités géographiques et opérationnelles particulières de l'éducation des Premières Nations.

FIGURE 5 : DÉPENSES DE TRANSPORT SCOLAIRE PAR ETP, 2024-2025





Structure typique des coûts

Les catégories typiques de coûts du transport scolaire sont généralement similaires parmi toutes les administrations et peuvent être divisées en coûts d'immobilisations, coûts d'exploitation directs et coûts d'exploitation indirects.

Les coûts d'exploitation directs sont directement liés à l'accomplissement du transport scolaire, tels les salaires des chauffeurs d'autobus, les frais de carburant et d'entretien, les permis, les assurances et la formation. Les coûts d'exploitation indirects sont ceux qui ne sont pas directement liés à l'exploitation des autobus scolaires, tels les salaires du personnel administratif et le logiciel de routage pour les itinéraires. La Figure 6 ci-dessous résume les types de coûts par catégorie.

FIGURE 6 : TYPES DE COÛTS DU TRANSPORT SCOLAIRE PAR CATÉGORIE

Capital Costs	Direct Operating Costs	Indirect Operating Costs
1. Bus replacement • School bus purchase costs • Costs of bus equipment/peripherals (GPS, camera, winter tires etc.) 2. Other capital costs • Bus garage, bus shop	1. Bus driver wages 2. Maintenance • Inspections • Other routine and emergency maintenance 3. Fuel 4. Insurance and registration 5. Bus driver training	1. Administration • Salaries of admin. staff • Software (route planning)

Il est également important de faire une distinction entre les coûts de transport fixes et variables. Les coûts fixes doivent être systématiquement assumés, quelle que soit l'utilisation de l'autobus, et ne dépendent pas du nombre de kilomètres parcourus (par exemple, l'assurance et l'inspection obligatoire), tandis que les coûts variables varient en fonction de l'utilisation de l'autobus (par exemple, le carburant et l'entretien). La Figure 7 résume les coûts fixes et variables.

FIGURE 7 : DIFFÉRENCES ENTRE LES COÛTS FIXES ET VARIABLES DU TRANSPORT SCOLAIRE

Fixed Costs	Variable Costs
1. Bus replacement • School bus purchase costs • Costs of bus equipment/peripherals (GPS, camera, winter tires etc...) 2. Administration • Salaries of admin. staff • Software (route planning) 3. Insurance and licensing 4. Maintenance – Inspections 5. Other capital costs • Bus garage, bus shop 6. Bus driver training	1. Bus driver wages 2. Maintenance • Routine and emergency maintenance excluding inspections 3. Fuel 4. Extra-curricular travel

Les différences entre les coûts fixes et variables sont importantes dans l'élaboration d'une formule de transport basée sur les coûts. Les Premières Nations peuvent devoir assumer des coûts très différents pour le transport d'un nombre similaire d'élèves, car les coûts varient en fonction de certains facteurs, par exemple, le kilométrage, le nombre d'itinéraires et le climat.

En général, les salaires des chauffeurs d'autobus représentent la plus grande part du budget du transport (30 % à 45 %); ils sont suivis du coût de remplacement des autobus (20 % à 25 %), du coût de l'entretien (15 % à 20 %) et du coût du carburant (10 % à 15 %).



Assemblée des Premières Nations

Évaluation des besoins en matière de transport scolaire des Premières Nations – Mise à jour 2026



Éléments de coût du transport scolaire

Cette section analyse chacun des principaux éléments de coût du transport scolaire, notamment les salaires des chauffeurs d'autobus, le coût de remplacement des autobus scolaires, le coût de l'entretien, le coût du carburant, le coût de l'assurance et de l'immatriculation, le coût de la formation et les coûts liés aux activités parascolaires. La section résume :

- Les pratiques communes des activités de transport entre les administrations scolaires provinciales et celles des Premières Nations;
- Les coûts de référence provinciaux, ainsi que ceux assumés par les Premières Nations;
- Les principaux facteurs qui provoquent une variation de chaque élément de coût (également appelés inducteurs de coût).

Salaires des chauffeurs d'autobus

En général, les salaires et les avantages sociaux des chauffeurs d'autobus scolaires représentent le plus gros pourcentage du coût du transport scolaire. Pour certains chauffeurs, la rémunération est déterminée par une convention collective, tandis que pour d'autres, elle est fixée par les entreprises privées d'autobus et les administrations scolaires. Pour les chauffeurs travaillant en vertu d'une convention collective pour des administrations scolaires, le salaire augmente généralement en fonction du nombre d'années de service et les augmentations sont fixes, car elles sont établies par des échelles salariales.

Chauffeurs d'autobus réguliers

Les structures de rémunération des chauffeurs d'autobus réguliers varient considérablement d'une province à l'autre, ainsi que parmi les administrations scolaires et les entreprises d'autobus scolaires. Il est courant que les chauffeurs d'autobus soient payés de l'une des trois façons suivantes :

- Une combinaison d'un salaire journalier et d'un taux au kilomètre;
- Un salaire horaire fixe;
- Un salaire annuel.

Certaines administrations scolaires provinciales participantes interrogées au cours de l'Évaluation de 2021 ont indiqué qu'elles versaient un supplément pour, entre autres occasions, le transport d'élèves ayant des besoins spéciaux, les sorties parascolaires, les réunions et les formations sur la sécurité.

En 2025, les salaires horaires des chauffeurs d'autobus scolaires au Canada varient généralement entre 20 \$ et 35 \$ de l'heure, avec des écarts notables selon les provinces et les territoires. Par exemple, la Colombie-Britannique et le Yukon se distinguent avec des salaires horaires moyens de 30,55 \$ et 34,80 \$ respectivement, tandis que l'Alberta (24,36 \$), la Nouvelle-Écosse (24,14 \$) et les Territoires du Nord-Ouest (27,28 \$) dépassent également la moyenne nationale. À l'inverse, Terre-Neuve affiche le salaire moyen le plus bas : 20 \$ de l'heure. [19]

Pour une journée de travail de cinq heures et 195 jours d'école par an, cela correspond à un salaire annuel allant d'environ 19 500 \$ (Terre-Neuve) à 33 930 \$ (Yukon), hors avantages sociaux. Ces chiffres n'incluent pas la rémunération supplémentaire des heures supplémentaires, les sorties parascolaires ou les avantages sociaux, qui peuvent faire augmenter le revenu total.



La Figure 8 résume les salaires horaires moyens actuels des chauffeurs d'autobus scolaires au Canada.

FIGURE 8 : SALAIRE HORAIRE MOYEN DES CHAUFFEURS D'AUTOBUS SCOLAIRE PAR PROVINCE, 2025



En plus des différences entre les provinces, les salaires peuvent varier d'une région à l'autre dans la province en raison des différences dans le coût de la vie, l'offre et la demande de main-d'œuvre et l'existence d'autres sources d'emploi. Par exemple, le coût de la vie a tendance à être beaucoup plus élevé dans les Premières Nations éloignées, ce qui fait généralement augmenter les salaires. De la même façon, les salaires ont tendance à être plus élevés dans les régions où on constate une baisse de l'offre de main-d'œuvre. Par exemple, une personne membre d'une administration scolaire provinciale participante a fait remarquer que les salaires des chauffeurs d'autobus étaient particulièrement élevés dans sa région en raison de la concurrence exercée par plusieurs mines situées à proximité, qui offrent des salaires élevés.

Les Premières Nations participantes ont aussi indiqué qu'elles fixaient généralement le salaire horaire de leurs chauffeurs d'autobus à un niveau égal ou supérieur à celui des autorités provinciales voisines. Et, de la même façon que les autorités provinciales, elles augmentent le salaire des chauffeurs en fonction du nombre d'années de service. Les taux horaires sont comparables à ceux des autorités scolaires provinciales, mais les Premières Nations ont plus tendance à employer des chauffeurs d'autobus à temps plein en raison du plus grand nombre d'heures de travail par jour. Le nombre plus élevé d'heures de travail s'explique par les facteurs ci-dessous.

- **Doubles itinéraires** – Un double itinéraire consiste soit à effectuer deux fois un même itinéraire, soit à effectuer deux itinéraires différents le matin et/ou l'après-midi. Cinq des treize Premières Nations ayant participé à l'évaluation de 2021 ont indiqué que leurs chauffeurs effectuaient des doubles itinéraires au moins une fois par jour.
- **Besoins hors campus** — La plupart des Premières Nations participantes ont indiqué que des autobus étaient utilisés pour transporter les élèves hors du campus au moins une fois par semaine pour suivre des programmes culturels ou organisés sur le terrain.
- **Soutien supplémentaire aux programmes parascolaires** — Dix des treize Premières Nations participantes ont indiqué qu'elles effectuaient des itinéraires supplémentaires en autobus après l'école pour encourager les programmes parascolaires.
- **Itinéraires plus longs** — Quelques Premières Nations participantes ont indiqué que certains itinéraires d'autobus étaient plus longs; les chauffeurs doivent effectuer des trajets d'autobus aller-retour d'environ trois heures, y compris les inspections quotidiennes.



Les Premières Nations ont également mentionné qu'elles doivent verser un salaire à temps plein à leurs chauffeurs d'autobus pour pouvoir les garder, car ceux résidant dans une réserve ont peu ou pas de possibilités de compléter leur salaire avec un autre emploi. De plus, l'aide sociale fournie par le gouvernement peut être comparable au salaire d'un chauffeur à temps partiel. Dans l'évaluation de 2021, les salaires annuels des chauffeurs d'autobus scolaires des Premières Nations variaient entre 33 000 \$ et 55 000 \$. Concernant la mise à jour de 2026, ces chiffres ont été ajustés en fonction des tendances salariales sectorielles basées sur les données du Guichet emplois de Service Canada; les salaires annuels actuels se situent désormais généralement entre 39 000 \$ et 65 000 \$, reflétant à la fois la croissance des salaires et la concurrence accrue dans le secteur.

Chauffeurs d'autobus suppléants

En plus des chauffeurs d'autobus scolaires réguliers, les administrations scolaires et les entreprises d'autobus peuvent faire appel à un groupe de chauffeurs d'autobus occasionnels (communément appelés « chauffeurs d'autobus suppléants »). Ces chauffeurs travaillent habituellement sur appel pour remplacer les chauffeurs d'autobus qui se sont tombés malades, qui sont en retard en raison du mauvais temps ou qui sont incapables de remplir leurs fonctions pour d'autres raisons. En général, les administrations scolaires provinciales essaient d'embaucher un conducteur occasionnel pour sept à dix chauffeurs à temps plein. [20]

Les chauffeurs occasionnels sont généralement payés sur une base horaire pour seulement les jours où ils sont appelés à travailler. Les taux de rémunération des chauffeurs occasionnels se situent généralement entre 22 \$ et 28 \$ de l'heure en 2025, par rapport à 20 \$ de l'heure en 2021, reflétant l'inflation et la croissance des salaires dans le secteur. De nombreuses administrations scolaires provinciales utilisent aussi les chauffeurs occasionnels pour le transport parascolaire et les sorties éducatives durant les heures de classe et pour les sorties sportives en dehors des journées d'école. Lorsque les chauffeurs d'autobus occasionnels participent à des activités parascolaires le soir ou le week-end, ils reçoivent généralement une indemnité de repas.

Avantages sociaux des chauffeurs d'autobus

Les chauffeurs d'autobus scolaires reçoivent également des avantages sociaux dans le cadre de leur rémunération. Selon les entretiens avec les autorités scolaires provinciales en 2021, les avantages sociaux représentent environ 20 % de plus du salaire. Ils comprennent des contributions à la pension ou à la retraite, ainsi que des régimes de soins de santé et de soins dentaires. Les Premières Nations participantes ont indiqué que les avantages sociaux offerts aux chauffeurs d'autobus scolaires étaient comparables à ceux des autres employés administratifs des bandes, qui sont généralement inférieurs à ceux des administrations scolaires provinciales (5 % à 15 %).

Rémunération et au maintien en poste des chauffeurs d'autobus

Bien que les modèles de rémunération soient très variés, les administrations scolaires provinciales et les Premières Nations s'entendent pour dire que les salaires actuels ne sont pas suffisants pour retenir les chauffeurs. Étant donné que ceux-ci travaillent souvent à temps partiel et entre 180 et 195 jours par an, leur potentiel de gain annuel est nettement inférieur à celui d'un travailleur à temps plein typique qui travaille huit heures par jour et 250 jours par an. De plus, les salaires des chauffeurs d'autobus scolaires sont nettement inférieurs aux salaires des chauffeurs d'autobus commerciaux employés par d'autres industries. [21]



Coût de remplacement des autobus scolaires

Le remplacement des autobus scolaires est la deuxième dépense en matière de transport, après les salaires des chauffeurs. Depuis 2021, le prix des autobus a fortement augmenté en raison des pressions sur la chaîne d'approvisionnement et des récents différends commerciaux entre les États-Unis et le Canada qui ont fait grimper les coûts de l'acier. [22]

Composition de la flotte

En 2025, les autobus à moteur à combustion interne constituent la majorité du marché canadien des autobus scolaires. La plupart des véhicules sont classés comme des autobus de type A (petits/mini) et de type C (conventionnels). Les types d'autobus suivants sont actuellement disponibles sur le marché :

- **Autobus à essence** : les autobus à essence ont gagné en popularité ces dernières années en raison de leur facilité d'entretien, de leur capacité de démarrage à froid et de leur disponibilité à l'échelle nationale;
- **Autobus diesel** : ces autobus sont courants, en particulier dans les grandes flottes et pour les longs trajets en raison de leur rendement énergétique et de leur autonomie, bien qu'ils puissent être moins fiables par temps très froid et sur des routes accidentées ne faisant pas l'objet d'un entretien rigoureux;
- **Autobus au propane** : les autobus scolaires fonctionnant au propane représentent une petite part de la flotte d'autobus scolaires du Canada. Leur adoption se concentre dans un nombre limité de divisions scolaires, principalement dans les zones urbaines et suburbaines ou dans les grandes flottes rurales ayant accès à une infrastructure de ravitaillement spéciale. Dans la plupart des régions, en particulier les régions éloignées et nordiques, les autobus au propane sont rares en raison de la nécessité de disposer de stations de ravitaillement locales;
- **Autobus électriques** : les autobus scolaires électriques ne produisent aucune émission d'échappement et nécessitent moins d'entretien que les modèles diesel ou à essence. Leur adoption parmi les Premières Nations est limitée en raison du prix d'achat très élevé, de la nécessité de disposer d'une infrastructure de recharge et des contraintes liées aux performances hivernales (le froid augmente la consommation d'énergie et réduit l'autonomie disponible). Dans le climat canadien, il a été démontré que l'exploitation hivernale consomme 26 % d'énergie en plus que l'exploitation estivale, en grande partie en raison des besoins de chauffage des batteries et de l'habitacle. La préparation à l'avance et la recharge en intérieur sont une aide, mais elles ajoutent de la complexité. Les batteries ayant une grande capacité impliquent également que tout remplacement d'une batterie hors garantie peut représenter plus tard une dépense importante dans la durée de vie de l'autobus. Tant que des subventions et des infrastructures ne seront pas mises en place pour atténuer ces réalités, les autobus électriques ne seront généralement pas rentables pour répondre à la plupart des besoins de transport scolaire des Premières Nations.

Pour les Premières Nations, les facteurs tels que la distance, les conditions météorologiques, l'état des routes et l'accès aux services de réparation font que les autobus à essence sont généralement considérés comme le meilleur choix. Les Premières Nations de petite taille utilisent souvent des autobus à essence de type A, tandis que celles de plus grande taille choisissent des autobus à essence de type C, qui sont plus spacieux, lorsqu'elles ont besoin d'un plus grand nombre de places. [23]

Le Tableau 5 présente une vue d'ensemble des différents types d'autobus scolaires et de carburants utilisés par les administrations des Premières Nations, ainsi que des notes tenant compte des réalités du transport scolaire dans ces communautés.



TABLEAU 5 : TYPES D'AUTOBUS ET DE CARBURANTS ADAPTÉS AUX PREMIÈRES NATIONS, 2025

Type d'autobus (capacité)	Type de carburant	Principaux avantages	Principaux inconvénients	Pertinence pour les Premières Nations
Type A (20 à 30 élèves)	Essence	- Coût initial moins élevé - Démarrage à froid facile - Réseau de service d'entretien étendu	Rendement énergétique inférieur à celui du diesel	Élevé – En particulier lorsque les trajets sont courts et que les infrastructures d'entretien et de maintenance sont limitées. Les petits bus de type A sont également plus maniables en raison de leur petite taille.
Type C (50 à 72 élèves)	Diesel	- Plus économe en carburant sur les longs cycles d'utilisation - Autonomie	- Fiabilité au démarrage à froid - Entretien et fiabilité par temps froid - Émissions d'échappement	Modérée – Viable avec un entretien rigoureux et une préparation hivernale adéquate.
	Essence	- Fiable par temps froid - Entretien plus simple que pour le diesel	Consommation et autonomie inférieures à celles du diesel	Élevé – Choix fiable lorsque le type A ne peut pas offrir une capacité d'accueil suffisante.
	Propane	- Émissions d'échappement et bruit réduits - Entretien moins coûteux que le diesel	Contraintes liées à l'infrastructure de ravitaillement; disponibilité variable	Faible – Envisageable lorsque l'approvisionnement en propane est fiable, sinon limité.
	Électrique	- Aucune émission d'échappement - Fonctionnement silencieux - Coûts d'entretien réduits	- Nécessite une infrastructure de recharge propre - Coût initial très élevé - Autonomie et fiabilité réduites par temps froid	Faible – Les besoins en infrastructures de recharge, de stockage et d'entretien, le coût initial élevé et les contraintes climatiques constituent des obstacles importants.

Nombre d'autobus actifs

En général, le nombre d'autobus actifs exploités par une administration scolaire est égal au nombre d'itinéraires. Pour déterminer le nombre d'itinéraires, la plupart des administrations scolaires provinciales utilisent un logiciel de routage, qui configure les itinéraires de manière à ce qu'ils soient efficaces tout en gardant une durée d'itinéraire acceptable. Parmi les administrations scolaires provinciales participantes, la



durée d'itinéraire moyenne varie de 30 à 40 minutes et la durée maximale peut atteindre 90 minutes. Le principal objectif de la plupart des administrations scolaires est de limiter la durée d'itinéraire à moins d'une heure.

Contrairement aux administrations scolaires provinciales, il est peu probable que les Premières Nations utilisent un logiciel pour planifier leurs itinéraires d'autobus. Le nombre d'itinéraires dans les réserves est plutôt déterminé par des pratiques historiques. Hors des réserves, le nombre d'itinéraires dépend de l'emplacement des écoles fréquentées par les élèves, de la durée de l'itinéraire et des politiques des Premières Nations concernant le choix de l'école.¹

Quelques administrations participantes ont fait remarquer qu'avec le temps, elles ont « appris à faire plus avec moins », même si leurs pratiques ne sont pas alignées sur celles des administrations scolaires provinciales. Le nombre d'itinéraires est souvent ajusté en fonction du nombre d'autobus en bon état de fonctionnement et du nombre de chauffeurs qualifiés. Une Première Nation rurale participante a indiqué que, selon sa politique interne, elle doit maintenir la durée des itinéraires en deçà d'une heure. Cependant, en raison d'une pénurie de chauffeurs, elle a de la difficulté à mettre en œuvre cette politique. Deux Premières Nations participantes, qui exploitent des itinéraires scolaires provinciaux et des itinéraires des bandes, ont indiqué que la durée des itinéraires pouvait régulièrement dépasser 90 minutes, et parfois 120 minutes en cas de mauvais temps. Selon deux autres Premières Nations, au cours des trois dernières années, il est arrivé que les autobus soient tellement bondés qu'il a fallu demander aux élèves de rester debout pendant le trajet entre leur domicile et l'école.

Autobus de réserve

En plus des autobus actifs, les administrations scolaires et les entreprises d'autobus possèdent des autobus de réserve, qui sont utilisés lorsque les autobus actifs sont en réparation et, dans de nombreux cas, pour les activités parascolaires. La plupart des administrations scolaires participantes n'ont pas indiqué qu'elles avaient besoin d'un rapport ou d'un pourcentage standard d'autobus de réserve. De nombreuses administrations scolaires décident de conserver leurs anciens autobus lorsqu'elles en achètent de nouveaux. Par conséquent, le nombre d'autobus de réserve disponibles peut représenter jusqu'à 30 % d'une flotte d'autobus actifs (c'est-à-dire trois autobus de réserve par dix autobus actifs). Parmi les administrations scolaires provinciales participantes, le rapport le plus faible entre les autobus actifs et les autobus de réserve a été d'un pour dix.

Les Premières Nations participant à l'Évaluation de 2021 ont déclaré compter moins de bus de réserve :

Nombre d'élèves transportés par autobus actif, 2021

Parmi les Premières Nations participantes, le rapport entre le nombre d'élèves transportés et le nombre d'autobus actifs varie de 24 à 130; la moyenne étant 43. Dans les administrations scolaires provinciales, ce rapport varie généralement de 25 à 45, et la moyenne est de 32.

¹ L'école de choix est un programme ou une politique dans le cadre duquel les élèves ont le choix de fréquenter une école autre que celle de la réserve. Il appartient à l'administration scolaire des Premières Nations de déterminer si les élèves qui fréquentent les écoles de choix (c'est-à-dire les écoles provinciales) sont admissibles au transport. Certaines Premières Nations ont établi des zones de recrutement officielles, tandis que d'autres ne l'ont pas fait.



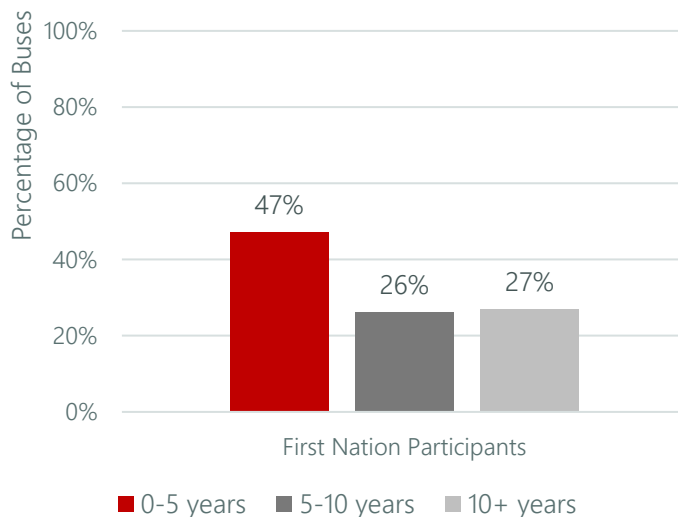
- Près de 40 % des Premières Nations participantes ne possèdent pas d'autobus de réserve en bon état de fonctionnement (c'est-à-dire conformes aux normes de sécurité et ayant fait l'objet d'inspections récentes).
- Plusieurs Premières Nations participantes ont fait remarquer que certains de leurs autobus de réserve n'étaient considérés pas comme tels parce qu'elles ne comptaient pas suffisamment de chauffeurs qualifiés pour exploiter des itinéraires supplémentaires.

Le manque d'autobus de réserve empêche les Premières Nations d'offrir plus d'activités parascolaires et entraîne des interruptions de service fréquentes et des doubles itinéraires. Les doubles itinéraires ont un effet négatif important sur l'apprentissage des élèves et sur le moral du personnel, car ils doivent attendre l'autobus pendant plus de 30 minutes avant et après l'école ou permettre aux élèves de partir plus tôt ou d'arriver plus tard, ce qui diminue le temps d'enseignement.

Pratiques de remplacement des autobus

Selon l'Évaluation de 2021, au Canada, l'âge moyen d'un autobus scolaire est de six ans. Les administrations scolaires de l'Ontario, du Québec et de la Nouvelle-Écosse possèdent les flottes les plus jeunes et celles de l'Île-du-Prince-Édouard et du Manitoba les plus anciennes. L'Évaluation de 2021 a également révélé que les Premières Nations possèdent et entretiennent généralement des autobus âgés de 5 à 10 ans ou de plus de 10 ans, ce qui est supérieur à la moyenne nationale dans l'ensemble des provinces.

FIGURE 9 : POURCENTAGE D'AUTOBUS PAR ÂGE PARMIS LES PARTICIPANTS DES PREMIÈRES NATIONS EN 2021





Fréquence de remplacement des autobus scolaires

En général, les administrations scolaires et les entreprises d'autobus retirent leurs autobus de la circulation après 10 ou 12 ans. Les pratiques de remplacement des autobus dépendent toutefois de plusieurs facteurs.

- Exigences réglementaires — Bien que la plupart des provinces n'imposent pas de délai de remplacement des autobus scolaires, le Québec exige que les minibus de type A soient remplacés après 14 ans. [24]
- Distance parcourue — Les autobus scolaires ayant parcouru un grand nombre de kilomètres peuvent avoir une utilisation active réduite. Quel que soit leur âge, les autobus sont généralement mis hors service à environ 300 000 kilomètres ou plus.
- État des routes — Les autobus scolaires qui circulent sur des routes en terre, en gravier ou boueuses jalonnées de nids de poule peuvent également avoir une durée d'utilisation active réduite en raison de l'usure.
- Conditions météorologiques — Les autobus scolaires roulant sous des climats rigoureux peuvent également avoir une durée d'utilisation active réduite, en raison des dommages causés par le sel ou d'autres techniques d'atténuation.
- Accès à un entretien régulier — Les programmes d'entretien régulier et/ou préventif sont parmi les facteurs les plus importants qui influent sur la durée d'utilisation d'un autobus scolaire. Les autobus qui bénéficient d'un entretien régulier et de qualité peuvent avoir une durée d'utilisation beaucoup plus longue.
- Entreposage — L'entreposage à l'intérieur peut réduire l'usure des autobus et allonger leur durée d'utilisation active.

Coût de référence du remplacement des autobus

Le coût d'un autobus scolaire (70 à 72 passagers) en Colombie-Britannique, tel qu'établi par les offres permanentes provinciales pour 2025, varie généralement entre 140 000 \$ et 180 000 \$, en fonction du type de carburant, des modifications requises et du fournisseur choisi. Les autobus au propane coûtent généralement entre 10 000 \$ et 15 000 \$ de plus en raison de leur équipement spécialisé et de leurs volumes de production plus faibles.

Le programme d'offres permanentes de la Colombie-Britannique, géré par l'Association of School Transportation Services of BC (ASTSBC), fournit une référence utile pour une tarification transparente. Cependant, le coût varie d'une province à l'autre en raison du lieu de fabrication et des frais de livraison — par exemple, un autobus en Alberta peut coûter environ 4 500 \$ de plus qu'en Ontario, selon les renseignements fournis par l'expert en transport. [25]

Le Tableau 6 résume les coûts de remplacement actuels pour l'Alberta et la Colombie-Britannique.

TABEAU 6 : APERÇU DU COÛT DE REMPLACEMENT D'UN AUTOBUS

Type d'autobus	Prix moyen d'offre permanente en Alberta	Prix moyen d'offre permanente en Colombie-Britannique
Type A – Essence	137 987 \$	136 842 \$
Type A – Propane	147 000 \$	N'est plus offert



Type d'autobus	Prix moyen d'offre permanente en Alberta	Prix moyen d'offre permanente en Colombie-Britannique
Type C - Essence	185 000 \$	192 480 \$
Type C – Diesel	179 000 \$	186 106 \$
Type C – Électrique	Actuellement non disponible	521 109 \$
Type D (80 passagers et plus) – Diesel	Actuellement non disponible	250 390 \$

Au-delà du coût de base du véhicule, le prix d'un autobus scolaire varie en fonction des modifications et des équipements périphériques, qui sont ajoutés en fonction des besoins locaux, du climat et des exigences des élèves. Selon l'offre permanente en Colombie-Britannique en 2025 [26] et la validation d'un expert du domaine, le coût des équipements périphériques et des modifications varie généralement entre 1 200 \$ et 22 000 \$. Ils peuvent comprendre notamment les éléments suivants :

- Élévateurs de fauteuil roulant : 10 800 \$ à 15 000 \$;
- Appareils photo numériques (systèmes de sécurité) : 600 \$ à 2 500 \$;
- Système de localisation GPS : 700 \$ à 1 200 \$;
- Chauffage d'appoint : 1 200 \$ à 2 500 \$;
- Roues de secours montées : 680 \$ à 1 200 \$;
- Caméras à 360 degrés (systèmes de visibilité périmétrique) : 4 000 \$ à 6 000 \$; [27]
- Bras d'arrêt prolongés : 3 000 \$; [28]
- Freinage d'urgence automatique (système d'atténuation des collisions) : 5 000 \$ à 6 000 \$.

Des équipements et éléments de mise à niveau peuvent être nécessaires pour respecter les Normes de sécurité des véhicules automobiles du Canada de Transports Canada. [29] Certaines technologies de sécurité et d'atténuation des collisions sont obligatoires ou devraient le devenir en vertu de la réglementation fédérale en constante évolution.

Il est important de noter que les prix des autobus sont souvent considérablement plus élevés pour les Premières Nations, car celles-ci ne bénéficient pas d'une convention d'offre à commandes. Les conventions d'offre à commandes sont des accords d'achat préétablis qui fixent des prix et des conditions fixes pour une période définie, permettant aux acheteurs admissibles de passer des commandes rapidement sans avoir à mener leurs propres procédures d'approvisionnement, ce qui assure une plus grande stabilité des prix.

La Colombie-Britannique reste la seule province où les Premières Nations peuvent bénéficier de tarifs d'achat d'autobus négociés au niveau provincial dans le cadre de l'Accord tripartite sur l'éducation de la Colombie-Britannique. Elles peuvent demander une aide au remplacement des autobus via le First Nations Education Steering Committee's Bus Capital Program. À partir de 2025, les accords d'achat en gros comparables ou les programmes de soutien financier particuliers dans d'autres provinces ont soit été intégrés dans des flux de financement plus larges destinés aux infrastructures éducatives, soit ont été supprimés.

Coût d'entretien



Le coût d'entretien représente généralement 15 à 25 % du coût annuel total par autobus et varie considérablement en fonction de plusieurs facteurs clés :

- Âge de l'autobus – Les coûts d'exploitation et d'entretien augmentent à mesure que les autobus scolaires vieillissent, en particulier pour les véhicules étant en service actif depuis plus de 10 ans. Les autobus plus anciens, qui représentent une part importante des flottes des Premières Nations, nécessitent des réparations, des remplacements de pièces et des inspections de sécurité plus fréquents, ce qui entraîne un coût d'entretien annuel plus élevé;
- Type de carburant – Les coût d'entretien des autobus scolaires diesel est généralement plus élevé que celui des modèles à essence. Les moteurs diesel nécessitent un entretien plus fréquent des filtres à carburant, des injecteurs et des systèmes d'échappement, et les réparations peuvent être plus complexes et plus coûteuses. [30] Les moteurs à essence, en revanche, ont souvent une fréquence d'entretien plus longue pour le liquide de refroidissement, les bougies d'allumage et l'huile moteur, ce qui se traduit par un coût d'entretien quotidien moins élevé;
- Accès aux services d'entretien – La fréquence et la qualité de l'entretien, ainsi que la proximité des ateliers de réparation, peuvent prolonger considérablement la durée de vie utile d'un autobus scolaire. Les autobus situés dans des communautés autochtones isolées ou d'autres où l'accès à des mécaniciens certifiés est limité entraînent souvent un coût plus élevé en raison des déplacements, des retards et de la dépendance vis-à-vis de fournisseurs de services externes;
- État des routes – La mauvaise qualité des routes est un facteur majeur de l'augmentation du coût d'entretien. Selon Statistique Canada, les nids-de-poule et les chaussées accidentées peuvent ajouter des centaines de dollars par an à l'entretien d'un véhicule, les réparations et le coût augmentant fortement à mesure que l'indice de rugosité international (IRI) [31] augmente. En effet, les coûts de réparation et d'entretien peuvent augmenter jusqu'à 70 % sur des routes plus accidentées par rapport à des routes asphaltées bien entretenues.

Fourniture de services d'entretien

En 2021, Neuf des onze administrations scolaires provinciales interrogées possédaient leurs propres ateliers d'entretien d'autobus scolaires et employaient du personnel d'entretien à temps plein. Cependant, deux administrations scolaires participantes faisaient appel à des ateliers externes pour l'entretien de leurs autobus scolaires.

Toutes les administrations scolaires provinciales participantes, qui fournissaient leurs services de transport à l'interne, ont déclaré employer des mécaniciens qualifiés et avoir accès à au moins un atelier. Le rapport entre le nombre de mécaniciens et le nombre d'autobus (y compris les autobus actifs et les pièces de rechange) varie généralement de 1:10 à 1:20 (c.-à-d. un mécanicien pour 10 à 20 autobus). Certaines des petites administrations scolaires ont toutefois des rapports plus faibles, car elles n'emploient qu'un seul mécanicien et possèdent très peu d'autobus. Une administration scolaire a un rapport proche de 1:30. Au Manitoba, le gouvernement provincial recommande un rapport de 1:15.

La situation est inverse parmi les Premières Nations. Sur les 13 Premières Nations interrogées en 2021, seulement deux employaient des mécaniciens qualifiés, tandis qu'une autre partageait des mécaniciens et des ateliers avec le service des travaux publics de la Première Nation. Toutes les autres s'en remettaient à des ateliers de service externes pour assurer l'entretien de leurs autobus scolaires.

Les administrations scolaires provinciales et celles des Premières Nations ont fait remarquer que le fait de disposer d'un service d'entretien interne et d'un accès à un atelier de service offre des avantages importants.



- Économies de coûts — Pour les administrations scolaires disposant d'une flotte de plus de 30 autobus, les services d'entretien internes sont moins coûteux que le recours à des ateliers externes. L'économie devient encore plus importante pour les grandes flottes (plus de 100 autobus). Étant donné que le personnel d'entretien est salarié, les réparations mineures et les inspections de sécurité ne font pas augmenter le coût global de l'entretien.
- Rapidité des réparations — Le personnel d'entretien interne est disponible pour traiter les problèmes au fur et à mesure qu'ils surviennent et peut offrir un avantage significatif sur le plan du temps d'intervention. De nombreuses administrations scolaires, en particulier celles situées dans des climats froids, ont indiqué que le personnel d'entretien est nécessaire pour remplacer les batteries des autobus et faire démarrer les véhicules en panne pendant les mois d'hiver, ce qu'un fournisseur de services externe ne serait pas en mesure de faire.
- Augmentation de la fréquence de l'entretien — L'accès à des mécaniciens qualifiés permet aux administrations scolaires de créer leur propre programme d'entretien préventif adapté, plutôt que de régler les problèmes au fur et à mesure qu'ils se présentent, comme le font de nombreuses Premières Nations. Certaines administrations scolaires participantes ont indiqué qu'elles avaient des plans d'entretien prévoyant un entretien des autobus tous les 6 000 kilomètres ou huit fois par an. Ce calendrier d'entretien leur a permis d'augmenter la durée d'utilisation de leurs autobus jusqu'à 20 ans. Par contre, la plupart des Premières Nations participantes n'avaient pas accès à des mécaniciens qualifiés dans leur communauté. Par conséquent, elles n'entretenaient leurs autobus que deux fois par an, à l'occasion des inspections semestrielles obligatoires.
- Achats de fournitures en gros — Les administrations scolaires disposant d'une grande flotte et de plusieurs ateliers de service doivent commander une grande quantité de pièces de rechange, d'huile et de fluides. Par conséquent, elles pouvaient bénéficier de rabais en fonction du volume et réaliser des économies d'échelle.

Les administrations scolaires provinciales disposant d'ateliers d'entretien internes entretiennent leur flotte au moins deux fois plus souvent que leurs homologues des Premières Nations.

Coût de référence pour l'entretien

En 2025, le coût d'entretien variait entre 0,41 \$ et 0,68 \$ par kilomètre, incluant les salaires du personnel, les inspections de sécurité, les réparations majeures et d'urgence ainsi que l'entretien courant tel que les vidanges d'huile, le remplacement des pneus et des filtres à carburant. Le coût d'entretien peut varier en fonction de plusieurs facteurs. Le type d'autobus et le carburant utilisés sont des facteurs importants : les autobus de type A, plus petits et fonctionnant à l'essence ou au propane, ont généralement un coût d'entretien moins élevé, tandis que les autobus de type C, plus grands, en particulier ceux fonctionnant au diesel, ont tendance à être plus coûteux à entretenir. L'état des routes joue également un rôle majeur. Les autobus qui circulent régulièrement sur des routes accidentées ou mal entretenues subissent une usure beaucoup plus importante, ce qui peut faire augmenter le coût d'entretien jusqu'à 70 % par rapport aux autobus circulant sur des surfaces lisses et asphaltées. Dans les régions isolées, l'accès limité à des mécaniciens qualifiés et à des ateliers d'entretien peut alourdir encore plus le coût, car les réparations peuvent nécessiter des déplacements supplémentaires ou le recours à des fournisseurs externes. Ces facteurs doivent être pris en compte lors de la comparaison du coût d'entretien de référence entre différentes Premières Nations et différentes flottes d'autobus. Le tableau suivant donne un aperçu du coût d'entretien de référence par autobus et par type de carburant; les données proviennent de trois concessionnaires albertains et ont été validées par un expert du domaine.



TABLE 7 : DONNÉES DE RÉFÉRENCE EN MATIÈRE DE COÛT D'ENTRETIEN

Type d'autobus	Type de carburant	Coût d'entretien standard du secteur en 2025 (Alberta) - \$/km
Type A	Essence / Propane	0,41
Type C	Essence / Propane	0,60
Type C	Diesel	0,68

Coût du carburant

L'Évaluation de 2026 a révélé que le coût du carburant représente entre 5 % et 12 % du coût global du transport scolaire. Dans l'ensemble, le coût du carburant est influencé par les facteurs suivants :

- Distances parcourues — dans les administrations scolaires rurales géographiquement dispersées, les bus ont tendance à parcourir de plus longues distances, ce qui augmente les coûts de carburant par bus;
- Type de carburant — Les moteurs diesel permettent une économie de carburant de 30 % à 35 % supérieure à celle de moteurs à essence comparables. Cela s'explique par le fait que le processus de combustion des moteurs diesel est moins performant : il brûle moins de carburant qu'un moteur à gaz à étincelles traditionnel; [32]
- Âge et état des autobus scolaires — Les autobus trop anciens ou mal entretenus ont tendance à être moins économes en carburant que les nouveaux modèles;
- Qualité des routes — Une rugosité de surface trop importante réduit le rendement énergétique et entraîne une augmentation de la consommation de carburant. Par exemple, selon un rapport de la CAA, les routes de mauvaise qualité augmentent la consommation de carburant des véhicules de tourisme de 12 %; [33]
- Prix du carburant par litre — Le prix du carburant varie en fonction de la province, de la proximité des centres urbains, de la capacité des administrations scolaires d'acheter du carburant en vrac et des conditions générales du marché mondial.



Prix du carburant

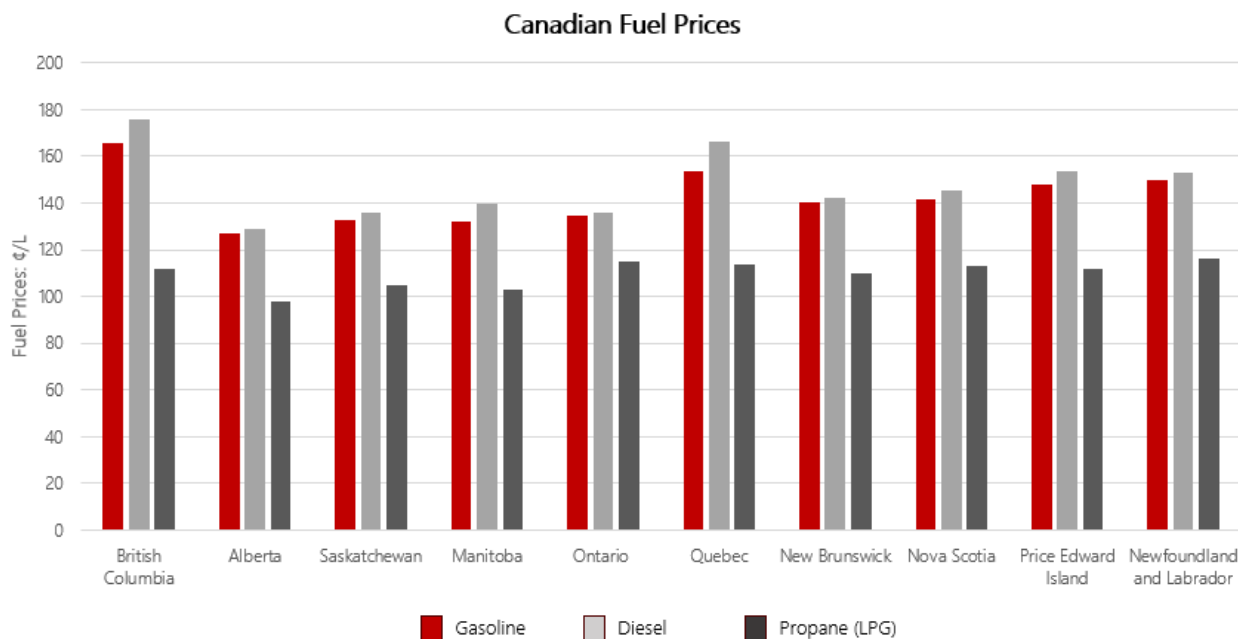
Les prix du carburant demeurent un élément important et volatile des dépenses liées au transport scolaire pour les Premières Nations. Depuis l'Évaluation initiale de 2021, les marchés canadiens du carburant ont connu d'importantes fluctuations dues à des perturbations de l'approvisionnement mondial et à des changements de politique nationale. [34]

Entre 2020 et le premier semestre de 2025, le prix du carburant a augmenté partout au Canada. Il est important de noter que depuis 2020, le prix du diesel a dépassé celui de l'essence dans toutes les provinces; l'écart allant de 0,7 % en Ontario à 8,3 % au Québec (voir la figure 10).

Malgré le prix au litre plus élevé du diesel, les autobus au diesel enregistrent généralement une économie de carburant supérieure d'environ 30 % à celle des autobus à essence. En se basant sur des hypothèses de consommation standard (40 L/100 km pour l'essence, 28 L/100 km pour le diesel), le diesel reste le carburant le plus rentable au kilomètre dans toutes les provinces en 2025. Ce fait est particulièrement pertinent pour les Premières Nations qui exploitent des itinéraires plus longs dans des régions rurales et éloignées, où le prix du carburant est amplifié par les défis liés à la chaîne d'approvisionnement et à la logistique.

La Figure 10 ci-dessous donne un aperçu du prix de l'essence, du propane et du diesel dans chaque province canadienne en juin 2025. Les données sont fournies par un expert du domaine et proviennent de Statistique Canada.

FIGURE 10 : PRIX DU CARBURANT AU CANADA, JUIN 2025



Coûts administratifs

Salaires du personnel administratif

Les administrations scolaires et les entreprises d'autobus scolaires ont besoin d'un personnel administratif



pour leurs activités. Le personnel administratif peut être composé des postes ci-dessous.

- Directeur général du transport — Il supervise tous les aspects du transport scolaire, y compris la négociation d'accords d'achat de carburant et de bus, le recrutement des chauffeurs et du personnel d'entretien et la gestion des problèmes liés aux pannes d'autobus.
- Directeur adjoint du transport — Il épaulé le directeur général du transport dans ses fonctions. Ce poste n'existe que dans les très grandes administrations scolaires.
- Directeur du routage — Il gère la planification des itinéraires d'autobus et analyse leur efficacité (coûts, durée, etc.).
- Superviseur de l'atelier d'entretien — Il gère les calendriers et les priorités d'entretien des autobus scolaires et supervise l'inventaire et l'achat de pièces de rechange et d'équipement.
- Adjoint administratif — Parmi ses nombreuses tâches, il épaulé tous les membres de l'équipe administrative et gère la correspondance avec les fournisseurs, les parents et les prestataires de services.

Le nombre d'employés varie selon la taille de l'administration scolaire et le nombre d'élèves à transporter. Parmi les administrations provinciales participantes interrogées dans le cadre de l'Évaluation de 2021, il y avait un équivalent temps plein (ETP) pour environ 750 à 850 élèves transportés. Dans les grandes administrations scolaires, il est courant de compter au moins un ETP à chacun des postes ci-dessus. Dans les petites administrations scolaires, il est courant qu'un directeur des opérations ou un surintendant adjoint supervise le transport, ainsi que d'autres secteurs d'activités, comme l'entretien des installations ou les finances. Parmi les administrations scolaires provinciales participantes, le nombre d'employés administratifs varie de 0,33 à 6 ETP.

TABLEAU 8 : PERSONNEL ADMINISTRATIF PAR ÉLÈVE TRANSPORTÉ

Nombre d'élèves transportés	Personnel administratif
Moins de 800	Jusqu'à 1 ETP
800 à 2 000	1 à 2 ETP
2 000 à 4 000	3 ou 4 ETP
Plus de 4 000	5 ETP ou plus

Parmi les administrations scolaires participantes, le coût de l'administration varie annuellement de 2 000 à 8 000 dollars par autobus. Les administrations disposant d'une plus grande flotte d'autobus scolaires profitent toutefois d'économies d'échelle et ont généralement des coûts administratifs plus faibles par autobus. En ce qui concerne les Premières Nations, à l'instar des administrations scolaires provinciales, la dotation en personnel et les coûts administratifs varient en fonction du nombre d'élèves à transporter et du nombre d'itinéraires d'autobus. En 2021, un peu moins de la moitié des Premières Nations participantes possèdent des postes désignés de coordonnateur du transport ou de la flotte. Il s'agit souvent de postes à temps partiel, car les titulaires occupent d'autres fonctions liées au transport (par exemple, chauffeur d'autobus ou instructeur de formation). Les administrations scolaires des Premières Nations plus petites, qui possèdent un personnel administratif limité, confiaient la gestion des services de transport aux directeurs de l'entretien ou des installations, aux directeurs de l'éducation et/ou aux directeurs d'école. Étant donné que de



nombreuses Premières Nations n'ont pas de personnel consacré au transport scolaire et que les responsabilités sont réparties entre plusieurs postes, il a été difficile de déterminer les coûts administratifs par autobus d'une manière cohérente. Des Premières Nations participantes ont indiqué que les coûts administratifs pouvaient représenter 10 % du coût total du transport.

Autres coûts administratifs

Les autres coûts administratifs assumés par les administrations scolaires provinciales comprenaient le coût des TI, c'est-à-dire l'achat de logiciels de routage et d'entretien d'autobus et le renouvellement des licences liées à ces logiciels, les finances, la comptabilité, les frais juridiques et des coûts généraux. Étant donné que ces types de coûts ne concernent habituellement pas les Premières Nations et/ou que le montant des dépenses par autobus est négligeable, les « autres coûts administratifs » n'ont pas fait l'objet d'une recherche détaillée.

Frais d'assurance

Les administrations scolaires et les exploitants d'autobus sont tenus de souscrire une assurance pour leur flotte. Celle-ci est généralement facturée annuellement par autobus ou dans le cadre d'une police de flotte, le cas échéant.

En 2025, les frais d'assurance des autobus scolaires varient considérablement, allant d'environ 200 \$ au Québec à 5 000 \$ – 8 000 \$ sur les marchés privés comme en Alberta, reflétant des hausses significatives depuis 2019-2020 en raison de l'augmentation des sinistres, de l'inflation des coûts de réparation et des problèmes de chaîne d'approvisionnement. En revanche, les assureurs publics (p. ex., SAAQ au Québec : 198 \$ à 210 \$; SGI en Saskatchewan : 750 \$ à 800 \$) proposent des tarifs plus bas et plus stables, tandis que les marchés privés (p. ex., Alberta et Ontario) proposent des primes plus élevées et connaissent des fluctuations, en particulier pour les petits exploitants.

En Colombie-Britannique, en Saskatchewan et au Manitoba, les exploitants souscrivent une assurance de base auprès d'assureurs publics (p. ex., ICBC, SGI, MPI), avec des garanties supplémentaires facultatives proposées par des assureurs publics ou privés.

Frais d'immatriculation

Les frais d'immatriculation des autobus scolaires au Canada varient considérablement d'une entité administrative à l'autre, car les provinces et les territoires appliquent des cadres réglementaires, des systèmes de classification et des modèles de tarification différents. Certaines provinces utilisent des frais forfaitaires, tandis que d'autres appliquent des barèmes basés sur le poids ou le poids nominal brut du véhicule (PNBV) et certaines ont établi des catégories spéciales pour les autobus scolaires.

Par exemple, le Québec utilise une structure basée sur le poids des autobus scolaires, comme cela est indiqué ci-dessus. En 2025, le coût annuel total pour un autobus scolaire au Québec varie de 420,95 \$ pour un véhicule pesant jusqu'à 3 000 kg à 786,95 \$ pour un véhicule de plus de 10 001 kg, ce qui reflète à la fois la contribution d'assurance et les frais d'immatriculation. Cette pratique contraste avec celle d'autres provinces, notamment l'Ontario où les frais sont liés au poids en charge inscrit et calculés via le système de plaques d'immatriculation commerciales de Service Ontario. En Colombie-Britannique, les frais augmentent en fonction du poids en vertu du Commercial Transport Fees Regulation.

Le Tableau 9 donne un aperçu général de la manière dont les frais d'immatriculation des autobus scolaires



sont calculés dans les différentes entités administratives canadiennes, ainsi qu’une estimation de frais qui a permis d’établir des frais annuels moyens d’immatriculation de 371 \$ par autobus scolaire.

TABLERAU 9 : APERÇU DES FRAIS D’IMMATRICULATION PAR PROVINCE, 2025

Province	Méthode de calcul	Frais
Alberta [36]	En fonction du poids ou de la catégorie	200 \$
Colombie-Britannique [37]	Poids brut	395 \$
Manitoba [38]	En fonction du poids et de la distance	258 \$ (valeur médiane)
Nouveau-Brunswick [39]	Forfait	75 \$
Terre-Neuve-et-Labrador [40]	En fonction du poids	613 \$
Nouvelle-Écosse [41]	En fonction de la catégorie	99 \$
Ontario [42]	Poids brut	695 \$
Île-du-Prince-Édouard [43]	En fonction du poids	606 \$
Québec [44]	En fonction du poids	606 \$
Saskatchewan [45]	Forfait	48 \$

Remarque : Les frais annuels moyens d’immatriculation des autobus scolaires ont été calculés à partir des frais publiés ou estimés par les provinces. Seuls les frais pour les autobus scolaires standards de la catégorie de poids 10 001 kg à 10 500 kg ont été pris en compte. En cas de fourchette de frais, la valeur médiane a été utilisée. Pour les provinces appliquant des barèmes basés sur le poids ou la catégorie, le tarif applicable à un autobus scolaire type a été retenu. La moyenne a été déterminée en calculant la moyenne arithmétique des valeurs provinciales disponibles.

Frais de formation

Au Canada, tous les chauffeurs d’autobus scolaires suivent une formation spécialisée et obtiennent une certification avant d’être embauchés. Toutes les provinces et tous les territoires exigent que les chauffeurs d’autobus scolaires détiennent un permis de conduire commercial de la catégorie correspondant au véhicule qu’ils conduisent. De plus, plusieurs administrations exigent une formation propre aux autobus scolaires abordant des sujets tels que les cadres juridiques et les responsabilités, l’état du chauffeur (fatigue, facultés affaiblies), la conduite préventive, le comportement des passagers, les dispositifs de sécurité du véhicule et les procédures d’urgence.

L’Ontario exige un Cours de perfectionnement pour conducteurs d’autobus scolaires (CPCA) approuvé par le gouvernement pour les candidats aux permis de classe B ou E (minimum de 6,25 heures; certificat valable cinq ans). Le Manitoba exige un permis de classe 2F et un minimum de 24 heures de formation. La Saskatchewan exige une mention « S » assortie de tests de contrôle périodiques et de normes médicales. Le Québec exige un permis de classe 2 ainsi qu’un certificat de compétence obligatoire (15 heures de formation initiale avec un recyclage de six heures tous les trois ans — la formation sera dispensée en ligne à partir de 2025). En Colombie-Britannique, bien que le permis de classe 2 régit la conduite d’autobus, de nombreuses administrations scolaires utilisent le programme de formation des conducteurs d’autobus scolaires de l’ASTSBC (programme modulaire, version 2.5) pour une formation standardisée propre aux



autobus scolaires.

L'Alberta continue d'exiger une formation initiale obligatoire (MELT) pour les chauffeurs de classe 2 (autobus) (le parcours de classe 2/classe 2-S totalise environ 50 heures réparties entre des modules en classe, en parc et de conduite), ainsi qu'une formation propre à la conduite d'autobus scolaires avec mention S (Programme de perfectionnement des conducteurs d'autobus scolaires, généralement de 16 à 20 heures) pour toute personne conduisant un autobus scolaire.

Le coût total de la formation comprend les frais de formation des nouveaux chauffeurs et ceux d'une formation continue des chauffeurs réguliers.

- Frais de formation des nouveaux chauffeurs — Ils comprennent tous les frais liés à la formation d'un chauffeur d'autobus (par exemple, les cours, le matériel, les examens, la formation, le matériel, les manuels de classe, la formation aux premiers soins et à la réanimation cardio-pulmonaire et les examens routiers).
- Frais de formation continue — La formation continue permet aux chauffeurs de maintenir un niveau d'aptitudes garantissant la sécurité des passagers.

Les frais de formation des chauffeurs d'autobus varient entre 130 \$ et 3 000 \$ selon la province, tandis que les frais de permis oscillent entre 75 \$ et 450 \$, les frais de renouvellement étant généralement inférieurs à 15 \$.

En raison de la pénurie nationale de chauffeurs en 2025, les administrations scolaires, les exploitants d'autobus scolaires et les gouvernements provinciaux financent fréquemment la formation et le renouvellement des permis des chauffeurs. Les grandes administrations scolaires, définies comme celles comptant plus de 50 itinéraires d'autobus, emploient généralement un formateur qualifié pour superviser et dispenser la formation requise. En revanche, les petites administrations scolaires, y compris celles des Premières Nations, font souvent appel à des fournisseurs de services tiers ou collaborent avec des administrations voisines disposant de formateurs internes. Le recours à des formateurs internes permet de réduire les frais liés aux déplacements et aux frais de formation, tout en offrant une plus grande flexibilité dans la planification des séances de formation.



Coûts du transport parascolaire

Toutes les administrations scolaires participantes assurent le transport parascolaire, qui comprend des excursions scolaires et le transport à des activités sportives. Bon nombre des administrations scolaires participantes ont fait remarquer que les formules de financement provinciales portent uniquement sur le transport des élèves vers et depuis l'école et ne couvrent pas le transport parascolaire. Par conséquent, pour ces administrations, le coût du transport parascolaire est facturé aux écoles et n'est pas intégré dans le budget du transport.

Les dépenses parascolaires sont traitées de trois manières.

- Taux horaire du chauffeur — Ce montant varie généralement de 22 \$ à 40 \$ de l'heure. Il est facturé à l'école, car les administrations qui utilisent des taux horaires n'ont généralement pas de financement parascolaire fixe.
- Taux au kilomètre — Ce montant varie généralement de 0,47 \$ à 2,36 \$ par kilomètre. Il est également facturé à l'école, car les administrations qui utilisent le taux au kilomètre n'ont généralement pas de financement parascolaire fixe.
- Budget total du transport parascolaire — Les écoles reçoivent un budget total fixe pour le transport parascolaire. Elles doivent ensuite faire appel à des entrepreneurs tiers ou utiliser des bus de réserve ou des chauffeurs suppléants pour assurer le transport. Pendant l'Évaluation de 2021, les administrations scolaires participantes qui gèrent le transport parascolaire de cette manière prévoyaient un budget allant de 50 \$ et 100 \$ par élève, soit l'équivalent de 59 \$ à 118 \$ par élève en 2025.

Outre le transport parascolaire standard offert à la fois par les Premières Nations et les provinces, les administrations scolaires des Premières Nations fournissent également un soutien au transport pour les programmes parascolaires et l'apprentissage axé sur la terre. Le financement des trajets supplémentaires en autobus liés aux activités axées sur la terre, culturelles et parascolaires parmi les Premières Nations provient généralement de projets, de programmes ou de budgets scolaires particuliers. Les participants à l'évaluation de 2021 ont indiqué que la rémunération des chauffeurs d'autobus pour ce type d'activités était prise en charge en heures à temps plein, en heures supplémentaires ou en forfaits, qui variaient de 80 \$ à 110 \$ par trajet en 2021 et de 94 \$ à 129 \$ par trajet en 2025.



Inducteurs de coût propres aux Premières Nations

La section ci-dessous présente un résumé des principaux inducteurs de coût propres aux administrations scolaires des Premières Nations. Ces inducteurs font augmenter les éléments de coût du transport (décrits à la section 2) au-delà des coûts de référence provinciaux. Ainsi, un financement comparable à celui d'une province est insuffisant dans le contexte des Premières Nations.

La portée accrue des services de transport pour les Premières Nations est attribuable aux facteurs suivants :

- L'absence d'économies d'échelle;
- La situation socioéconomique inférieure des élèves des Premières Nations;
- Dans les communautés, les problèmes de sécurité et les conditions climatiques rendent le trajet à pied vers l'école dangereux;
- La nécessité de soutenir les activités linguistiques et culturelles hors de l'école;
- La nécessité d'assurer le transport hors des réserves des élèves qui fréquentent les écoles provinciales.

La portée accrue des services de transport signifie des itinéraires supplémentaires et des coûts directs plus élevés, tels que les salaires et les avantages sociaux des chauffeurs, le coût du carburant, le coût d'entretien, le coût de remplacement des autobus et la formation.

Absence d'économies d'échelle

Les formules de transport provinciales sont conçues pour les administrations scolaires comptant plus de 2 000 élèves. Selon le rapport annuel 2020 de SAC présenté au Parlement, 70 % des communautés des réserves des Premières Nations comptent moins de 500 habitants, tandis que seulement 4 % comptent plus de 2 000 habitants. [46] Étant donné que les populations des réserves sont peu nombreuses, les administrations scolaires des Premières Nations ne bénéficient pas d'économies d'échelle, comme leurs homologues provinciales.

Alors que les économies d'échelle génèrent des gains d'efficacité qui réduisent le coût du transport scolaire dans les systèmes provinciaux, les Premières Nations ne bénéficient pas de ces gains d'efficacité, ce qui se traduit par des coûts plus élevés d'entretien, de carburant, de remplacement des autobus, d'administration et de formation, comme le montre le Tableau 10.

TABEAU 10 : RÉPERCUSSIONS DE L'ABSENCE D'ÉCONOMIES D'ÉCHELLE PARMI LES PREMIÈRES NATIONS

Élément de coût	Répercussions négatives de l'absence d'économies d'échelle
Entretien	Contrairement aux administrations scolaires provinciales, les Premières Nations ont tendance à confier les services d'entretien à des fournisseurs tiers. Le manque d'accès à des mécaniciens qualifiés sur place entraîne : • Une augmentation des coûts unitaires pour tous les travaux d'entretien de base et les pièces (vidange d'huile, remplacement du filtre à carburant, etc.); • Une augmentation de la probabilité de pannes et de réparations d'urgence



Élément de coût	Répercussions négatives de l'absence d'économies d'échelle
	coûteuses puisque l'entretien préventif n'est pas effectué aussi régulièrement que dans les administrations scolaires provinciales.
Remplacement d'autobus	Étant donné que la plupart des Premières Nations n'achètent qu'un autobus ou quelques-uns à la fois, elles ne bénéficient pas de rabais en fonction de la quantité et paient le plein prix de détail. Dans certains cas, les Premières Nations ont fait état des coûts pouvant atteindre 300 000 \$ pour un autobus de 72 places en 2025.
Carburant	La petite taille des activités empêche les Premières Nations d'acheter du carburant en vrac (par exemple, acheter des réservoirs à carburant). Ainsi, elles achètent le carburant auprès des détaillants locaux à un prix plus élevé.
Administration	La taille des activités de la plupart des Premières Nations n'est pas assez importante pour embaucher du personnel uniquement pour le transport. Par conséquent, les Premières Nations administrent plus souvent leurs services de transport dans le cadre du portefeuille d'entretien ou d'installations et/ou comptent sur leurs directeurs de l'éducation et/ou directeurs d'école pour gérer les services de transport. Cela représente un fardeau administratif supplémentaire pour les professionnels de l'éducation, qui disposent de peu de temps. Cette responsabilité les empêche de se consacrer entièrement à l'amélioration de l'éducation ou à d'autres questions.
Formation	La plupart des Premières Nations ne possèdent pas de formateur certifié pour les chauffeurs d'autobus en raison du nombre réduit de chauffeurs d'autobus. Par conséquent, elles doivent faire appel à des entrepreneurs externes pour assurer la formation des nouveaux chauffeurs et la formation continue, ce qui a tendance à faire augmenter le coût par chauffeur.
Élément de coût	Répercussions négatives de l'absence d'économies d'échelle
Entretien	Contrairement aux administrations scolaires provinciales, les Premières Nations ont tendance à confier les services d'entretien à des fournisseurs tiers. Le manque d'accès à des mécaniciens qualifiés sur place entraîne : • Une augmentation des coûts unitaires pour tous les travaux d'entretien de base et les pièces (vidange d'huile, remplacement du filtre à carburant, etc.); Une augmentation de la probabilité de pannes et de réparations d'urgence coûteuses puisque l'entretien préventif n'est pas effectué aussi régulièrement que dans les administrations scolaires provinciales.

Situation socioéconomique inférieure

L'écart entre les scores moyens de l'indice de bien-être communautaire (IBC) des communautés des Premières Nations et des collectivités non autochtones reste important. En 2021, le score moyen des Premières Nations était inférieur de 18,3 points à celui des collectivités non autochtones. [49] Bien qu'une légère amélioration ait été observée depuis 2016, la disparité persiste. Entre 1981 et 2021, l'écart de revenus s'est légèrement réduit, mais il représente toujours 21,4 points. Le score moyen de revenu était de 55,2 pour les Premières Nations et de 76,6 pour les collectivités non autochtones, ce qui se traduit par un écart de 21,4



points. [50] La Figure illustre la comparaison actualisée des scores de l'indice de bien-être communautaire entre les Premières Nations et les collectivités non autochtones.

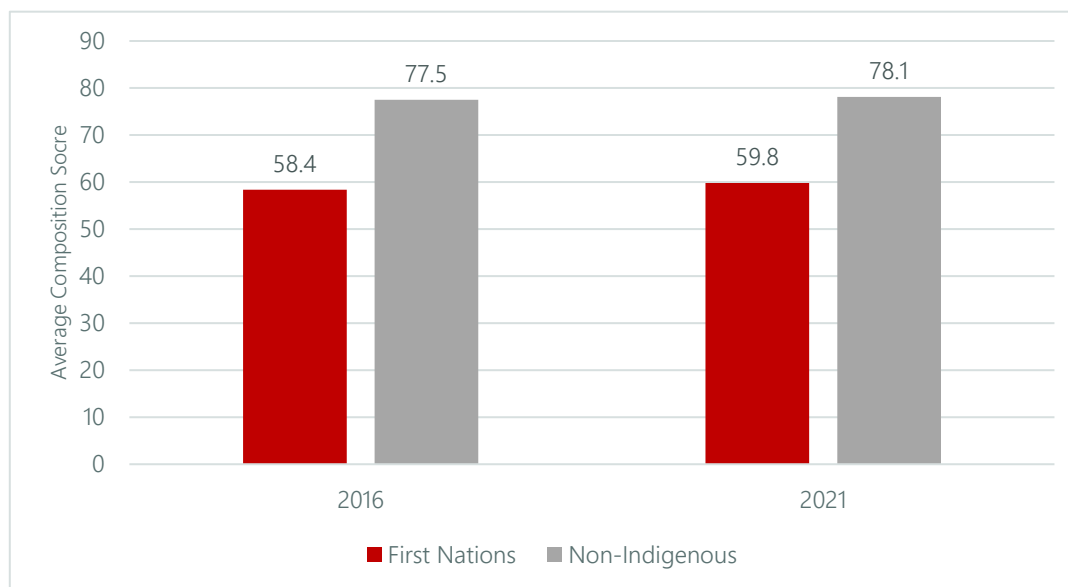


FIGURE 11 : COMPARAISON DES SCORES IBC, PREMIÈRES NATIONS ET COLLECTIVITÉS NON AUTOCHTONES

Le statut socioéconomique inférieur des élèves, des familles et des communautés des Premières Nations continue d'avoir des répercussions importantes sur la prestation des services de transport.

- Forte dépendance par rapport au transport par autobus – Un pourcentage beaucoup plus élevé d'élèves des Premières Nations restent admissibles au transport par autobus et en ont besoin. En raison de difficultés socioéconomiques persistantes, de nombreuses familles n'ont toujours pas accès à un véhicule privé pour conduire leurs enfants à l'école. En 2021, environ les trois quarts des adultes des Premières Nations ne possédaient pas un permis de conduire valide, principalement en raison d'obstacles tels que le coût, l'accès limité aux centres de conduite et de délivrance des permis et les difficultés à obtenir les pièces d'identité requises. Les familles disposant d'un véhicule privé peuvent ne pas être en mesure d'assurer de manière fiable le transport des élèves à l'école en raison de leurs horaires de travail ou d'autres activités.
- Soutien parental limité pour les déplacements liés aux activités parascolaires – Les administrations scolaires des Premières Nations ne peuvent pas compter sur les parents pour assurer le transport vers les activités parascolaires et ne peuvent pas facturer ces services. Afin de garantir une égalité réelle pour les élèves, les Premières Nations ont besoin d'un financement consacré au transport qui soutienne une gamme d'activités parascolaires comparable à celle offerte au niveau provincial :
 - Activités sportives et tournois;
 - Sorties dans des musées, des centres de loisirs, des bibliothèques et des institutions postsecondaires;
 - Arts, musique, clubs et activités culturelles;
 - Programmes de mentorat et de tutorat;
 - D'autres activités enrichissantes sont nécessaires pour découvrir de nouvelles possibilités, renforcer les compétences sociales et améliorer le bien-être affectif.



Problèmes de sécurité

Les participants des Premières Nations ont soulevé les préoccupations suivantes en matière de sécurité lors de l'Évaluation de 2021 :

- Absence de trottoirs — Étant donné que de nombreuses Premières Nations ne possèdent pas de sentiers ou de trottoirs désignés, les élèves doivent partager la route avec les automobiles pour se rendre à l'école à pied;
- Climat rigoureux — Les administrations scolaires des Premières Nations participantes représentaient des Premières Nations nordiques et d'autres où le taux d'humidité est plus élevé. Elles ont fait remarquer que les conditions climatiques difficiles rendent dangereux le trajet vers l'école à pied pour les élèves, même sur de courtes distances;
- Animaux sauvages et chiens errants — La plupart des administrations scolaires des Premières Nations participantes ont indiqué que les meutes de chiens errants et les animaux sauvages, comme les ours, rendent dangereux le trajet vers l'école à pied ou l'attente aux arrêts de bus.

Les administrations scolaires des Premières Nations participantes ont indiqué que les problèmes de sécurité mentionnés ci-dessus étaient les principales raisons pour lesquelles leurs communautés n'appliquent pas la norme d'admissibilité provinciale concernant les limites de marche ou qu'elles n'établissent pas leurs propres normes. Étant donné que ces normes d'admissibilité ne sont pas en place, les Premières Nations transportent un nombre beaucoup plus élevé d'élèves par rapport aux administrations scolaires provinciales d'une taille comparable. De plus, les élèves sont pris plus près de leur domicile, ce qui augmente la distance parcourue par les autobus et réduit l'efficacité des itinéraires.

Exigences en matière de langues et de programmes

La plupart des administrations scolaires des Premières Nations ont élaboré ou sont en train d'élaborer des programmes linguistiques et culturels. Un volet essentiel de ces programmes est l'apprentissage sur le terrain, qui comprend généralement une combinaison de classes et de camps d'apprentissage en plein air et d'excursions sur le terrain, appelées lieux d'apprentissage sur le terrain.

Pour permettre la tenue de ces programmes, qui sont offerts loin des écoles (les participants ont mentionné des distances allant de 5 km à 50 km), un service de transport est habituellement nécessaire. Parmi les administrations scolaires des Premières Nations ayant participé à l'Évaluation de 2021, 18 % ont indiqué qu'elles assuraient le transport vers les lieux d'apprentissage sur le terrain une fois par jour, tandis que 45 % y amènent les élèves plusieurs jours par semaine. Les administrations scolaires restantes amènent leurs élèves à des camps culturels ou à d'autres activités sur le terrain une fois par semaine ou de façon sporadique.

Transport hors des réserves

Plus de la moitié des administrations scolaires des Premières Nations ayant participé à l'Évaluation de 2021 ont fourni des services de transport vers des écoles situées hors des réserves. Les trajets d'autobus hors des réserves ont tendance à être plus longs qu'à l'intérieur des réserves. Dans certains cas, ils sont 2,5 fois plus longs. Une Première Nation rurale participante, dont la région de service est relativement étendue, exploite neuf itinéraires vers des écoles situées hors des réserves, transportant les élèves vers 10 écoles provinciales situées dans six collectivités. Ces itinéraires hors des réserves sont les plus longs de la Première Nation : ils représentent 26 % de l'ensemble des itinéraires et 79 % du kilométrage parcouru; certains itinéraires



dépassent une heure et demie. Les itinéraires les plus longs dépassant une heure et demie.

Étant donné que la plupart des Premières Nations permettent à leurs élèves de choisir l'école provinciale qu'ils souhaitent fréquenter, certains itinéraires sont empruntés par très peu d'élèves. Par exemple, une Première Nation a déclaré exploiter un itinéraire comptant moins de huit élèves.



Mauvais état des routes

Selon les données recueillies dans le cadre de l'Enquête sur les infrastructures publiques essentielles du Canada, 15 % des routes canadiennes sont en mauvais ou très mauvais état. Le mauvais état des routes contribue à l'augmentation du coût d'exploitation des véhicules en raison d'une consommation de carburant accrue et du taux plus élevé d'usure et de défaillance des pièces. Même par rapport aux administrations scolaires rurales et nordiques, les Premières Nations semblent avoir des routes et des infrastructures de moindre qualité. Sur les 13 administrations scolaires des Premières Nations ayant participé à l'Évaluation de 2021, 11 considèrent leurs routes en mauvais état, tout en faisant remarquer que cette situation non seulement réduisait la durée d'utilisation de leurs autobus, mais qu'elle faisait aussi augmenter le coût d'entretien régulier et la fréquence des réparations majeures et d'urgence.

Une Première Nation de l'Alberta a fait remarquer que la conduite constante dans la boue et les nids de poule avait fissuré les phares, fait tomber des vitres, fait augmenter le coût des réparations liées au nettoyage de la boue, endommagé les ressorts à lames, usé les colliers de serrage et fait tomber le système d'échappement. Cette même Première Nation déclare souvent l'état d'urgence au printemps et à l'automne à la suite d'intempéries, car l'état des routes se détériore au point que les véhicules d'urgence sont incapables d'atteindre les maisons. D'autres Premières Nations participantes ont noté que ces problèmes ne sont pas rares et que les routes se détériorent considérablement à cause du mauvais temps.

FIGURE 12 : ÉTAT DES ROUTES DANS LA PREMIÈRE NATION DE PAUL, EN ALBERTA



Les répercussions du mauvais état des routes sur des catégories de coût sont résumées dans le Tableau 11.

TABEAU 11 : RÉPERCUSSIONS DU MAUVAIS ÉTAT DES ROUTES SUR LE COÛT DU TRANSPORT

Élément de coût	Répercussions négatives du mauvais état des routes
Entretien	Le mauvais état des routes entraîne une usure plus importante des autobus et une augmentation du coût d'entretien régulier et d'urgence/correctif. Par exemple, les nids de poule et le mauvais drainage des routes entraînent une usure prématurée des pneus. Les rebonds et les secousses sur les routes accidentées réduisent la durée de vie des amortisseurs. Et l'humidité et la boue qui s'accumulent sur les véhicules peuvent endommager les conduites, les freins et



Élément de coût	Répercussions négatives du mauvais état des routes
	toutes les pièces mobiles. Les routes les plus accidentées peuvent faire augmenter les coûts d'entretien et de réparation jusqu'à 70 %.
Remplacement des autobus	La durée d'utilisation des autobus qui circulent sur des routes de gravier et de boue mal entretenues a tendance à être bien plus courte que celle des autobus circulant sur des routes asphaltées bien entretenues. Les Premières Nations ont noté qu'en raison du mauvais état des routes, les autobus devaient être remplacés tous les 5 ou 6 ans au lieu des 10 années habituelles pratiquées dans les administrations scolaires provinciales. Pour éviter les interruptions de service causées par des pannes fréquentes ou le fait qu'un autobus peut se retrouver coincé dans une boue ou une neige profonde, les Premières Nations doivent avoir accès à un nombre important d'autobus de réserve; une situation qui fait augmenter encore le coût annuel de remplacement des autobus. Les dommages causés aux autobus par le mauvais état des routes réduisent également la valeur des autobus lorsqu'ils sont mis hors service et éventuellement vendus.
Carburant [51]	Une rugosité de surface plus élevée réduit le rendement énergétique et entraîne une augmentation de la consommation de carburant. L'installation de pneus neige-boue ou tout-terrain pour améliorer la traction sur les routes boueuses peut réduire l'économie de carburant jusqu'à 15 %.

En plus des répercussions directes sur les coûts mentionnés ci-dessus, les Premières Nations ont fait remarquer que les autobus doivent se déplacer plus lentement en raison du mauvais état des routes. Selon une administration scolaire participante, le mauvais état des routes peut faire augmenter le temps de trajet jusqu'à 30 minutes. Pour maintenir des temps de trajet raisonnables, les Premières Nations n'ont pas d'autre choix que d'ajouter des itinéraires d'autobus avec une capacité de passagers réduite. L'ajout d'itinéraires entraîne une augmentation de l'enveloppe des salaires, du coût d'entretien, du coût du carburant, de la police d'assurance et des coûts de formation et de délivrance des permis.

Éloignement

Les administrations scolaires des Premières Nations sont souvent plus éloignées que leurs homologues provinciaux. L'éloignement est généralement défini par la distance d'une communauté par rapport aux points de service, mesurée par la longueur du réseau, le temps de déplacement ou les coûts. L'indice d'éloignement du Canada, qui attribue une valeur entre 0 et 1 (0 étant le moins éloigné et 1 le plus éloigné), est basé principalement sur la proximité de multiples points de service. Selon cet indice, les Premières Nations sont plus éloignées que le reste du Canada.

L'indice d'éloignement moyen pondéré en fonction de la population est de 0,427 pour les Premières Nations et 0,142 pour l'ensemble des collectivités du Canada. Le modèle de SAC, qui est fondé sur des facteurs d'ajustement des coûts en fonction de l'éloignement, estime des ajustements de coûts pour fournir un financement correspondant à l'emplacement; il combine l'indice d'éloignement et le fait que la Première Nation soit isolée (accessible uniquement par avion) ou non. Les facteurs d'ajustement des Premières Nations vont de 5 % à 133,6 %; la moyenne est de 33,4 %. Selon le rapport sur le modèle d'ajustement des coûts de SAC, 13,4 % des Premières Nations sont considérées comme des communautés accessibles



uniquement par avion et ont une augmentation minimale des coûts de 80,1 %. [52]

Par exemple, une Première Nation du Nord de l'Ontario a fait remarquer en 2021 que pour effectuer les inspections, l'entretien régulier et les réparations des autobus, elle doit affréter un vol pour transporter le mécanicien et les pièces et outils nécessaires. Cela lui coûte entre 9 360 \$ et 10 530 \$ par déplacement. Selon elle, si des pièces particulières ne sont pas signalées lors des inspections de sécurité, les autobus peuvent devoir rester immobilisés jusqu'à la prochaine visite d'un mécanicien (généralement tous les trois mois). Une Première Nation de Terre-Neuve-et-Labrador a indiqué qu'elle a déjà dû expédier des autobus sur une barge pour les amener à une installation autorisée située à plusieurs centaines de kilomètres.

Pour de nombreuses administrations scolaires des Premières Nations, l'éloignement des centres de service fait augmenter les coûts. Les autobus doivent être amenés à l'atelier d'entretien les jours où les chauffeurs d'autobus ne travaillent pas ou l'autobus doit être retiré du service : cela fait augmenter le temps passé par les élèves dans les autobus ou le nombre d'itinéraires et signifie que des chauffeurs suppléants doivent être appelés.

Le Tableau 12 résume les répercussions de l'éloignement sur des catégories de coûts particulières.

TABLEAU 12 : RÉPERCUSSIONS DE L'ÉLOIGNEMENT SUR LE COÛT DU TRANSPORT

Élément de coût	Répercussions de l'éloignement
Salaires	Le coût de la vie dans les Premières Nations éloignées et isolées peut être considérablement plus élevé que dans les régions urbaines (p. ex., logement, nourriture, carburant, services publics et services). Pour attirer des chauffeurs d'autobus dans les endroits nordiques et éloignés, de nombreuses Premières Nations doivent payer des salaires plus élevés.
Remplacement d'autobus	La longue distance à parcourir entre les Premières Nations et les installations d'entretien a tendance à réduire la durée d'utilisation des autobus et à augmenter les coûts de remplacement d'autobus. Selon une Première Nation, elle doit parcourir jusqu'à 1 000 km par an et par autobus pour l'entretien régulier, la vidange d'huile et les réparations mineures. Pour éviter les interruptions de service, les Premières Nations éloignées doivent entretenir un plus grand nombre d'autobus de réserve, car toute défaillance ou tout problème de sécurité peut mettre un autobus hors service pendant des semaines ou des mois. De plus, l'expédition de nouveaux autobus aux Premières Nations éloignées peut être coûteuse, surtout pour les Premières Nations qui n'ont pas d'accès routier saisonnier.
Entretien	Les Premières Nations participantes éloignées et isolées constatent un coût d'entretien substantiel lié au transport des pièces, à l'intervention de mécaniciens agréés et à l'accès aux ateliers.

Exemple : Première Nation du nord de l'Ontario

Le coût de carburant d'une administration scolaire des Premières Nations accessible uniquement par avion dans le nord de la Saskatchewan va de 2,60 \$ à 2,80 \$ le litre.

Étant donné qu'il n'y a pas d'atelier d'entretien, la Première Nation doit payer le trajet par avion d'un mécanicien pour effectuer les réparations et les inspections :

- Les frais de déplacement et d'hébergement commencent à 2 294 \$ par voyage;
- La location de l'atelier et la main-d'œuvre s'élèvent généralement à 3 200 \$, sans les pièces;
- Les coûts supplémentaires sont les frais élevés du transport des pièces.



Élément de coût	Répercussions de l'éloignement
Carburant	Les frais de carburant peuvent être considérablement plus élevés dans les Premières Nations nordiques et éloignées. Le coût du carburant est 197 % plus élevé pour une Première Nation isolée participante du Nord de la Saskatchewan que pour une Première Nation de la même région desservie par une route.
Formation	Les dépenses liées à la formation des nouveaux chauffeurs d'autobus sont considérablement plus élevées pour les Premières Nations éloignées, car celles-ci doivent généralement couvrir les frais de formation et les frais de déplacement des nouveaux employés qui vont suivre une formation privée dans des endroits éloignés. Le coût de la formation continue peut également être beaucoup plus élevé, car il faut faire venir des formateurs de l'extérieur pour le cours de secourisme et RCR et d'autres cours essentiels.

Besoins accrus des élèves

Dans les Premières Nations participantes, le coût du transport est également déterminé par les besoins toujours plus élevés des élèves, notamment les problèmes de comportement et les besoins en matière d'accessibilité.

Défis liés aux problèmes de comportement

Les chauffeurs d'autobus sont chargés de transporter les élèves en toute sécurité et de maintenir un environnement sûr à bord du véhicule. Les répondants des Premières Nations ont indiqué que la gestion des comportements difficiles et perturbateurs dans les autobus scolaires constitue un problème de sécurité susceptible de nuire à l'apprentissage et à l'assiduité des élèves s'il n'est pas traité de manière adéquate. La gestion des comportements peut s'avérer particulièrement exigeante pour les nouveaux chauffeurs, qui ont parfois suivi une formation pour gérer de telles situations, y compris avec peu de ressources.

Besoins en matière d'accessibilité

Les Premières Nations ont généralement un nombre plus élevé d'élèves handicapés qui nécessitent des services de transport adapté. Les grandes administrations scolaires provinciales possèdent des écoles, des programmes et/ou des itinéraires particuliers pour les élèves handicapés, ce qui réduit le nombre d'itinéraires supplémentaires pour les services de transport adapté, ainsi que les coûts. Parmi les Premières Nations participantes en 2021, 54 % d'entre elles ont indiqué qu'elles disposaient d'un véhicule de tourisme ou d'un autobus qui avait été modifié pour transporter les élèves des Premières Nations ayant des besoins spéciaux. Plusieurs d'entre elles ont indiqué que leur service de transport adapté ne servait qu'un ou deux élèves. Les Premières Nations participantes qui n'offraient pas de service de transport adapté au moment de l'évaluation ont indiqué qu'elles n'en avaient pas besoin pour le moment, qu'elles étaient en train d'acheter un véhicule adapté et/ou qu'elles ne recevaient pas le financement nécessaire.



Financement du transport scolaire

Financement actuel du transport pour les Premières Nations

En 2019, SAC a lancé la Politique sur la transformation de l'éducation primaire et secondaire des Premières Nations, remplaçant les anciens programmes basés sur des propositions par des formules de financement régionales provisoires (FFRP) et des ententes régionales en matière d'éducation (ERE). Les FFRP sont conçues pour refléter les modèles de financement provinciaux au sein des administrations scolaires des Premières Nations, établissant ainsi une comparabilité avec les provinces.

Le budget fédéral de 2021 a prévu 726 millions de dollars sur cinq ans, ainsi qu'un financement récurrent de 181,8 millions de dollars, pour améliorer ces formules, notamment le transport scolaire. SAC a utilisé son nouvel ensemble de données sur les distances routières dans les réserves pour mettre en œuvre les stratégies provinciales de financement du transport par l'intermédiaire des FFRP dans plusieurs régions. MNP a analysé les formules provinciales de transport scolaire et les mises en œuvre régionales de SAC pour évaluer les pratiques de financement actuelles, leurs composantes typiques et la manière dont les modèles de financement régionaux de SAC prennent en compte les inducteurs de coûts propres aux Premières Nations.

D'après cette analyse, les avantages communs de l'application des modèles de financement provinciaux par SAC sont les suivants :

- Bien qu'ils ne soient pas strictement basés sur les coûts, les modèles s'appuient sur la comparabilité provinciale et offrent un financement amélioré par rapport aux méthodes régionales historiques;
- Les calculs partent du principe que tous les élèves sont admissibles au transport scolaire.

Les lacunes communes dans l'application des formules d'une province à l'autre sont les suivantes :

- Certaines composantes de la formule sont omises. Par exemple, l'Ontario Student Transportation Fund inclut explicitement les véhicules à usage spécial et s'appuie sur des repères de simulation d'itinéraires – des éléments qui ne sont généralement pas pris en compte dans les FFRP.
- Il existe un manque de transparence dans les calculs détaillés et les hypothèses documentées, en particulier en Ontario;
- Dans certaines provinces, les composantes relatives aux services de transport adapté sont exclues. Dans d'autres, SAC s'appuie sur des taux provinciaux de référence pour le transport adapté qui sont nettement inférieurs à ceux des Premières Nations;
- L'attribution d'une capacité de 48 élèves par itinéraire d'autobus est irréaliste pour les Premières Nations géographiquement dispersées.

Il est important de noter que le financement du transport scolaire sert généralement à couvrir le service d'autobus vers les écoles le matin et le service de retour à la maison l'après-midi. Le transport parascolaire, y compris les sorties au musée pendant les heures de classe ou la participation à des tournois sportifs après l'école ou en dehors des heures de classe, est généralement inclus dans le budget interne de l'école et n'est pas financé par les subventions de transport.



Analyse des méthodes de financement provinciales

Les inducteurs de coût primaires sont des éléments de la formule qui déterminent la plupart des besoins de financement. Les quatre inducteurs de coût primaires qui ont été comparés entre les modèles étaient un taux par ETP et par kilomètre, ainsi que la prise en compte ou non du nombre d'itinéraires ou d'autobus et de l'éloignement par le modèle.

Les inducteurs de coût secondaires sont des éléments de la formule qui entrent en ligne de compte dans l'allocation globale, mais qui sont appliqués après le calcul initial des inducteurs de coût primaires. La comparaison des quatre inducteurs de coût secondaires a consisté à savoir si le modèle tenait compte ou non de la densité démographique, du transport adapté, du transport fourni par les parents ou du coût de remplacement des autobus.

Les volets des formules provinciales de financement du transport sont résumés dans le Tableau.



TABLEAU 13 : RÉSUMÉ DES FFRP – RÉSUMÉ DES FORMULES DE FINANCEMENT

Province	Inducteurs primaires du financement				Inducteurs secondaires du financement				Autre	
	Nombre d'élèves transportés	Distance parcourue	Nombre d'autobus ou d'itinéraires	Éloignement	Densité démographique	Ajustement pour les besoins spéciaux	Ajustement pour le transport assuré par les parents	Coût de remplacement des autobus	Prise en compte des coûts des années précédentes	Autres coûts et ajustements
Alberta	✓	✓			✓	✓	✓	✓		Fonds de prévoyance pour le prix du carburant
Colombie-Britannique	Il n'existe pas de formule unique pour le financement du transport; un soutien est fourni par le biais du Programme d'achat d'autobus scolaires, du Facteur de localisation des élèves et d'une allocation de transport basée sur les effectifs scolaires dans le cadre du BCTEA.									Transport pour les activités parascolaires
Saskatchewan	✓	✓		✓	✓	✓	✓			
Manitoba	✓	✓	✓	✓	✓	✓		✓		Subvention pour la sécurité et ajustement pour les districts francophones
Ontario	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		Montant pour transports publics, composante de la capacité de réserve, carburant de contingence
Québec	✓	✓	✓	✓		✓			✓	



Le Tableau 14 donne un aperçu des formules de financement du transport de chaque province, ainsi que de leur application actuelle par SAC parmi les Premières Nations. Il décrit également les avantages et inconvénients de chacune des formules, ainsi que leur pertinence dans le contexte des Premières Nations.

TABEAU 14 : APERÇU DES FORMULES PROVINCIALES DE FINANCEMENT DU TRANSPORT

Province	Province/ Premières Nations	Aperçu et analyse des formules de financement du transport
Alberta	Formule provinciale [53]	En Alberta, le financement du transport est destiné à des fins précises et ne peut pas être alloué à d'autres domaines de programme. Mise en œuvre dans toute la province en 2020, la formule de financement du transport de l'Alberta, est une démarche globale qui prend en compte les principaux inducteurs de coût liés au transport. Le financement est principalement alloué selon des taux par élève, qui sont déterminés par la situation géographique et la densité de population. Trois méthodes sont utilisées dans la formule de financement : • La subvention pour le transport scolaire en milieu rural prend en compte la répartition en fonction de la densité de population, le soutien au transport assuré par les parents, le transport inter-écoles et les accords de transport coopératif conclus avec d'autres administrations scolaires; • La subvention pour le transport urbain comprend des éléments similaires à ceux de la subvention rurale, mais elle prévoit des niveaux de financement inférieurs par élève et par kilomètre; • La subvention pour le transport urbain métropolitain utilise un taux forfaitaire pour chaque passager admissible prévu. Les administrations scolaires rurales reçoivent des niveaux de financement par élève plus élevés que les administrations urbaines et métropolitaines, ce qui signifie des coûts prévus plus élevés. Les éléments particuliers de la formule – hors des subventions pour le transport scolaire rural et urbain/métropolitain – qui représentent la plus grande partie du financement sont : • le financement du transport des élèves en internat; • la subvention pour le transport spécial, qui englobe le transport le week-end en plus des jours d'école; • le financement de réserve pour le prix du carburant – un financement supplémentaire accordé lorsque le prix mensuel moyen du diesel dans la province dépasse 1,25 \$ le litre; • le programme de subventions pour les chauffeurs d'autobus scolaires – un financement destiné à soutenir la formation des nouveaux chauffeurs d'autobus scolaires des classes 2-S et 4-S est versé à la fois aux administrations et au chauffeurs une fois la formation terminée avec succès.



Province	Province/ Premières Nations	Aperçu et analyse des formules de financement du transport
	Modèle de financement régional de SAC [54]	La FFRP applique une formule provinciale de financement du transport qui représente un changement positif par rapport à l'approche utilisée en 2021, lorsque SAC s'appuyait sur les niveaux historiques de financement du transport, augmentés de seulement 2 % par an. Contrairement aux administrations scolaires provinciales, tous les élèves demandant un financement pour le transport scolaire dans le cadre de la FFRP sont actuellement admissibles à la subvention pour le transport rural. Les critères provinciaux de distance « domicile-école » ne sont alors pas appliqués. Cette pratique tient compte des défis de sécurité avérés auxquels sont confrontées les Premières Nations, tels que les conditions météorologiques extrêmes et les rencontres avec la faune, comme cela a été indiqué précédemment dans ce rapport. En raison des limites en matière de données, la plupart des composantes de la formule sont actuellement estimées à l'aide de méthodes de substitution : • Les chiffres de densité sont calculés pour chaque réserve de résidence (tel qu'indiqué sur la liste nominative) en divisant la superficie totale de la réserve (en miles carrés) par la population scolaire totale pondérée; • La distance moyenne entre le domicile et l'école est calculée en multipliant la longueur totale des routes (en kilomètres) au sein de chaque réserve de résidence par 10 %; • Si un élève fréquente une école des Premières Nations située hors de sa réserve de résidence (ou une école provinciale/privée), les kilomètres supplémentaires sont calculés en fonction de la distance entre la limite de la réserve de résidence et l'école, à l'aide de Google Maps. Les limites de l'application de la formule de SAC sont les suivantes : • Les facteurs de pondération ne s'appliquent pas actuellement aux : ○ élèves nécessitant un accompagnateur (normalement multiplié par un facteur de 1,5); ○ élèves nécessitant un fauteuil roulant (normalement multiplié par un facteur de 8). • La formule n'inclut pas non plus le tarif du transport spécial, qui prévoit 5 328 \$ pour le transport le week-end et 4 091 \$ pour le transport spécial pour chaque élève handicapé admissible. • La méthode utilisée pour calculer la distance de déplacement des élèves fréquentant des écoles provinciales hors de la



Province	Province/ Premières Nations	Aperçu et analyse des formules de financement du transport
		réserve ne reflète pas fidèlement la distance totale que les élèves doivent parcourir. La proportion d'élèves ayant des besoins en matière d'accessibilité, qui est utilisée pour calculer les facteurs de pondération, est de 9,58 %; un pourcentage inférieur à celui observé dans la plupart des Premières Nations.
Colombie-Britannique	Formule provinciale [55] [56]	Selon l'année scolaire 2025-2026, la Colombie-Britannique n'a pas de formule unique pour le transport des élèves dans le cadre de son Operating Grants Manual. Le financement du transport scolaire provient du budget global de l'éducation de chaque administration scolaire. Les budgets de l'éducation sont principalement déterminés par le nombre d'élèves, et comprennent des ajustements pour une multitude de facteurs, notamment : - Éloignement/lieu des élèves - Climat - Élèves ayant des besoins spéciaux - Petites écoles La Colombie-Britannique fournit aussi un complément pour le transport scolaire par l'intermédiaire du Student Transportation Fund, lancé en 2016 et maintenu à partir de 2025-2026 avec une dotation inchangée de 15,4 millions de dollars, afin de donner aux administrations scolaires les moyens d'améliorer leur transport scolaire. Il est basé sur la configuration rurale de chaque administration scolaire et est censé permettre à ce dernier d'éliminer les frais d'autobus, d'ajouter des itinéraires, de renforcer la sécurité et d'améliorer le transport parascolaire.
	Modèle de financement du BCTEA [57] [58]	En Colombie-Britannique, le financement de l'éducation des Premières Nations est administré par le BC Tripartite Education Agreement (BCTEA). Étant donné que le Student Location Factor ne soutient pas suffisamment le transport des élèves des Premières Nations fréquentant les écoles des réserves, un montant supplémentaire de deux millions de dollars a été alloué tout particulièrement aux besoins de transport. De plus, environ 2,4 millions de dollars de financement annuel sont alloués dans le cadre du financement des immobilisations pour le transport. Le programme d'achat d'autobus scolaires vise à remplacer les autobus scolaires considérés « au-dessous des normes » parmi les Premières Nations. Le montant de fonds alloué est déterminé en fonction de l'âge et du kilométrage de chaque autobus scolaire des Premières Nations. De plus, les Premières Nations peuvent travailler avec les autorités scolaires provinciales pour déterminer les besoins en transport des élèves des Premières Nations et élaborer conjointement des plans de transport scolaire. Ces plans doivent inclure des stratégies pour les divers modes de transport, tels que la marche, un véhicule de



Province	Province/ Premières Nations	Aperçu et analyse des formules de financement du transport
		tourisme, l'autobus, le traversier ou le bateau-taxi (selon les besoins locaux) et pour le transport parascolaire. Le financement du remplacement des autobus et la négociation d'un soutien aux activités parascolaires dans le cadre du BCTEA sont des pratiques exemplaires importantes et efficaces qui devraient être utilisées pour l'élaboration d'une stratégie nationale de financement des transports.
Saskatchewan	Formule de financement provinciale [59]	La formule provinciale de la Saskatchewan pour le transport est principalement basée sur un taux par élève et au kilomètre, qui varie entre les divisions scolaires urbaines et rurales. Les centres urbains sont définis comme des lieux comptant une population de 5 000 habitants ou plus. Un financement supplémentaire est accordé pour les élèves ayant des besoins en matière d'accessibilité, ainsi que pour l'hébergement, les repas et les vols. Un facteur nordique de 1,33 (augmentation de 33 %) est appliqué aux trois divisions scolaires du nord afin de tenir compte du coût du transport plus élevé. En ce qui concerne les élèves des régions isolées qui doivent prendre l'avion pour se rendre à l'école dans une autre communauté, le financement comprend une aide pour les vols, l'hébergement et les repas. Le modèle de la Saskatchewan présente certains avantages : • La formule utilise la distance et le nombre d'élèves en tant que deux principaux volets du financement. Ils correspondent aux principaux inducteurs de coût du transport scolaire. • Son application est simple et il est facile de collecter les données nécessaires. • La formule comprend un ajustement nordique pour augmenter le financement des administrations scolaires des régions éloignées et du Nord. Cependant, la formule est moins complète que dans d'autres provinces : • On ne sait pas vraiment comment les taux (par élève et par km) sont déterminés et s'ils ont un lien avec le coût réel lié à la prestation des services de transport; • Le coût d'exploitation lié à l'achat et/ou à la location d'autobus et le coût d'entretien, notamment les garages, les ateliers de maintenance et les entrepôts, ont été pris en compte, mais on ne voit pas une ventilation claire de ces coûts dans le taux de financement; • La formule n'inclut aucun calcul lié au nombre d'autobus ou d'itinéraires nécessaires, alors qu'il s'agit d'inducteurs de coût



Province	Province/ Premières Nations	Aperçu et analyse des formules de financement du transport
		importants du transport scolaire.
	Modèle de financement régional de SAC [60]	La formule de financement du transport incluse dans la FFRP a changé depuis 2021 : elle ne repose plus sur la stratégie de financement historique de SAC. La FFRP utilise désormais la stratégie de financement provinciale. En raison des limites en matière de données (p. ex. SAC ne recueille pas actuellement de renseignements sur la distance parcourue, le nombre d'élèves transportés ou des détails sur la flotte d'autobus auprès des Premières Nations) et l'absence de réglementations sur l'admissibilité au transport scolaire ou les examens de l'efficacité des itinéraires d'autobus, plusieurs hypothèses ont été formulées pour se rapprocher d'une méthode comparable à celle de la province. À l'instar d'autres administrations, certaines de ces hypothèses ont eu un effet positif parmi les Premières Nations : • Tous les élèves inscrits sur la liste nominative sont admissibles au transport, à quelques exceptions près concernant les élèves inscrits à des programmes virtuels, à distance ou à domicile et les élèves de plus de 21 ans (élèves adultes); • Pour calculer les distances, le modèle part du principe que 100 % des kilomètres de routes situées dans les réserves sont considérés comme des kilomètres parcourus par les autobus pour tous les élèves admissibles (c'est-à-dire que la longueur totale du réseau routier dans les réserves est considérée comme une distance parcourue). L'inconvénient de l'application de la FFRP est le suivant : • Elle utilise le taux provincial pour estimer le nombre d'élèves ayant des besoins en matière d'accessibilité, ce qui est un nombre bien inférieur à celui parmi les Premières Nations; • Elle part du principe qu'un autobus transporte 48 passagers, ce qui est irréaliste parmi les Premières Nations géographiquement dispersées.
Manitoba	Formule de financement provinciale [61]	Les administrations scolaires doivent assurer le transport des élèves qui ne résident pas dans la même ville, le même village ou la même localité que l'école désignée et qui doivent parcourir plus de 1,6 kilomètre à pied pour s'y rendre. La formule de financement du transport du Manitoba, qui s'inscrit dans le cadre le plus large du modèle de financement de l'éducation, alloue des ressources pour le transport scolaire en se basant sur une combinaison de taux par élève et de taux par kilomètre parcouru et un ajustement en fonction de la taille, de la densité et des caractéristiques géographiques de chaque



Province	Province/ Premières Nations	Aperçu et analyse des formules de financement du transport
		administration scolaire. La formule de financement provinciale du Manitoba répartit l'aide au transport en quatre catégories qui, cumulées, constituent le montant total du financement : • Urbain : 290 \$ par élève transporté pour différentes catégories d'élèves en milieu urbain (élèves de maternelle, 7^e à 12^e année et maternelle à la 12^e année inscrits à un programme non offert dans leur division scolaire d'origine); • Rural : 375 \$ par élève transporté pour des catégories d'élèves similaires à celles des zones urbaines; • Classe spéciale : 490 \$ par élève transporté qui ne peut se rendre à l'école à pied en toute sécurité en raison de besoins d'accessibilité déterminés; • Spéciale : 2 855 \$ par élève à mobilité réduite nécessitant un transport dans un véhicule spécialement équipé destiné au transport de passagers en situation de handicap physique. La formule de financement provinciale du Manitoba comprend une aide au kilomètre parcouru, une subvention de 3 775 \$ par autobus pour les itinéraires ruraux ou scolaires approuvés, et une subvention de sécurité de 5 \$ par élève admissible de la maternelle à la 6^e année. La formule s'applique également à l'aide au kilomètre parcouru en charge en milieu rural et dans la DSFM. Bien que ces éléments élargissent le soutien (en particulier pour les services ruraux), ils ne tiennent pas compte de l'éloignement. Dans la pratique, le fait que la formule repose uniquement sur la catégorie des kilomètres parcourus en charge et celle de la DSFM complique excessivement le financement pour les Premières Nations, car elle nécessite des données détaillées sur les itinéraires, les distances et le taux d'occupation qui sont souvent indisponibles ou ne correspondent pas à la réalité des réserves (p. ex., des points de ramassage dispersés, des itinéraires hors réserve, des excursions pédagogiques sur le terrain et des routes en mauvais état). Par conséquent, le calcul nécessaire peut être complexe à effectuer et ne correspond pas obligatoirement à la structure de coûts fixes/variables et aux besoins plus élevés par autobus observés parmi les Premières Nations.
	Modèle de financement régional de SAC [62]	Contrairement aux formules provinciales, la FFRP du Manitoba est étroitement alignée sur le coût du transport et repose principalement sur le nombre total d'itinéraires dans la réserve, hors de la réserve et dans la demi-journée, auxquels s'ajoutent le salaire des chauffeurs d'autobus et les sorties parascolaires. Elle comprend un facteur d'éloignement (appliqué pour augmenter le financement des régions



Province	Province/ Premières Nations	Aperçu et analyse des formules de financement du transport
		isolées), ainsi que des composantes supplémentaires pour les besoins relatifs à l'accessibilité (p. ex., des modifications apportées aux autobus pouvant atteindre 8 504 \$ pour les personnes à mobilité réduite ou des améliorations en matière de sécurité), la formation des chauffeurs d'autobus et le coût de remplacement d'un autobus scolaire type amorti sur 10 ans d'utilisation. La formule comprend également un financement pour le remplacement des autobus, les modifications apportées aux autobus, les avantages sociaux des chauffeurs et la formation annuelle de ces derniers. Tous ces éléments en font l'un des modèles de financement les plus complets au Canada. Contrairement à la formule de financement provinciale du Manitoba, SAC inclut aussi une composante d'entretien, calculée selon un taux par kilomètre. Ce modèle de FFRP est considéré comme l'une des démarches fondées sur les coûts les plus complètes à l'échelle nationale. Il sert de modèle pour le transport dans les réserves et les ententes avec les écoles provinciales, et fait l'objet de révisions depuis 2022–2023 afin de mieux s'aligner sur les coûts réels pratiqués dans des contextes éloignés. Cependant, certains inconvénients persistent : • Il ne fait pas la distinction entre les coûts fixes et les coûts variables : tout est calculé sur une base kilométrique, ce qui peut conduire à une sous-estimation des frais généraux; • Il exclut les coûts administratifs tels que le salaire des coordonnateurs du transport; • Les aides au transport accessible peuvent être limitées, voire inexistantes dans la pratique : bien que la FFRP fournisse des montants ponctuels pour la modification des autobus (jusqu'à 8 504 \$) et la formation des chauffeurs, elle ne finance pas de manière systématique l'exploitation continue des services de transport adapté, le service des surveillants d'autobus ou les coûts d'exploitation et d'entretien récurrents plus élevés en raison des équipements d'accessibilité (p. ex., inspection/réparation des élévateurs, assurance spécialisée). Par conséquent, les Premières Nations dont les élèves ont des besoins plus importants (mobilité, comportement, santé) sont souvent confrontées à des manques persistants, même après la modification des véhicules. La méthode de comptage de la FFRP est basée sur le seuil de 48 élèves, ce qui correspond à la norme de charge effective pour un autobus d'une capacité nominale de 72 places. Parmi les Premières Nations isolées, les charges réelles sont souvent inférieures en raison de la longueur des itinéraires et de la dispersion des points de ramassage. Une norme de charge pondérée est un critère de



Province	Province/ Premières Nations	Aperçu et analyse des formules de financement du transport
		référence plus approprié pour les Premières Nations que les critères de référence de capacité nominale du constructeur. Le taux d'exploitation et d'entretien des autobus par kilomètre est uniformisé pour toutes les écoles et ne tient pas compte de l'augmentation du coût de l'entretien due à l'éloignement géographique ni de la fréquence accrue de l'entretien en raison d'une circulation sur des routes accidentées; • Le financement des activités parascolaires, qui est un montant fixe normalisé pour toutes les écoles, ne tient pas compte des différences géographiques entre les Premières Nations ni des variations dans les effectifs scolaires.
Ontario	Formule provinciale [63]	Jusqu'à récemment, le système éducatif public de l'Ontario était financé par les Subventions pour les besoins des élèves (SBE), un cadre composé historiquement de 17 subventions qui constituaient un soutien financier pour les enseignants, l'administration, le fonctionnement et l'entretien des écoles, les fournitures, l'équipement et le transport scolaire. À compter de l'année scolaire 2024-2025 à la suite de l'adoption de la <i>Loi de l'amélioration des écoles et du rendement des élèves</i> (2023), ce financement a été réorganisé dans le cadre d'un nouveau modèle de financement de base de l'éducation. Cette réforme législative vise à accroître la transparence, à simplifier la formule de financement et à renforcer la reddition de compte au sein du système éducatif ontarien. La formule de financement du transport de l'Ontario est la plus complète parmi les provinces canadiennes, car elle reflète très fidèlement les coûts réels du transport. La principale source de financement est l'Affectation pour les services de transport, qui englobe les dépenses en immobilisations, les coûts d'exploitation et de permis, la rémunération et la formation des chauffeurs, les véhicules et chauffeurs de réserve ainsi que le transport spécialisé. Elle tient également compte de l'éloignement, des fluctuations du prix du carburant, etc. Les consortiums effectuent régulièrement des simulations d'itinéraires afin de déterminer le nombre optimal de trajets en appliquant des critères normalisés tels que le type d'autobus, la distance, la durée et la répartition des usagers. Outre l'Affectation pour les services de transport, un financement supplémentaire est prévu pour : – Allocation pour la formation sur la sécurité des élèves qui prennent l'autobus scolaire : cette allocation est prévue pour la formation sur la sécurité des élèves qui prennent l'autobus scolaire; – Allocation au titre du transport pour les écoles provinciales ou les



Province	Province/ Premières Nations	Aperçu et analyse des formules de financement du transport
		écoles d'application : cette allocation finance les frais de transport des élèves fréquentant des écoles provinciales et des écoles de d'application spécialisées.
	Modèle de financement régional de SAC [64]	Dans la région de l'Ontario, SAC a basé son financement du transport sur les budgets historiques, ajustés selon un facteur de croissance de 3 % en 2019-2020, de 4 % en 2020-2021 et de 4 % en 2021-2022. En 2021-2022, SAC a acquis un ensemble de données nationales sur les distances routières dans les réserves à l'aide d'un logiciel de géomatique et a obtenu des renseignements supplémentaires sur les méthodes provinciales de calcul du financement du transport scolaire. Cependant, SAC ne recueille actuellement pas de données auprès des Premières Nations concernant les distances parcourues, le nombre d'élèves transportés ou les détails sur la flotte d'autobus. De plus, le ministère ne réglemente pas l'admissibilité au transport scolaire ni n'évalue l'efficacité des itinéraires d'autobus. En conséquence, un certain nombre d'hypothèses ont été utilisées pour essayer d'appliquer une démarche comparable à celle des provinces. Malheureusement, l'application de la FFRP comporte plusieurs imperfections importantes qui ont un effet négatif sur le financement : • Un autobus de grande capacité pouvant accueillir 48 passagers est choisi par défaut pour chaque itinéraire, et tous les coûts connexes (investissement, exploitation, permis) sont calculés en fonction de cette taille d'autobus, indépendamment du véritable contexte de la communauté, notamment la taille et la densité de la population; • La manière dont le volet Priorités locales et exploitations est appliqué n'est pas claire; • Un taux de 5 % des effectifs scolaires est utilisé pour estimer les besoins en transport spécial, à raison de 515 \$ par élève ayant des besoins en matière d'accessibilité. Ce taux est basé sur la moyenne provinciale, alors que la proportion d'élèves en situation de handicap parmi les Premières Nations pourrait être plus élevée. Par exemple, le recensement canadien de 2017 a révélé un taux de personnes handicapées déclarées supérieur de 24 % parmi les membres des Premières Nations âgés de 15 à 24 ans par rapport aux répondants non autochtones du recensement; • Il manque de transparence quant à la manière dont le temps de trajet a été calculé; • En l'absence du Facteur de densité rurale et du Taux de densité rurale, c'est la moyenne du facteur urbain de la division scolaire



Province	Province/ Premières Nations	Aperçu et analyse des formules de financement du transport
		la plus proche qui est appliquée à la place, ce qui ne reflète éventuellement pas la situation particulière des Premières Nations rurales ou éloignées. Les avantages sont similaires à ceux des autres provinces : • Tous les élèves, à l'exception de ceux scolarisés à domicile, sont considérés comme des élèves ayant besoin d'un transport, quel que soit le seuil d'admissibilité relatif à la distance; • Le financement du transport est ajusté pour que les Premières Nations ne subissent pas de baisse de financement en raison de la mise en place du nouveau modèle de financement du transport.
Québec	Formule provinciale [65]	Le financement du transport scolaire au Québec est régi par une formule structurée du ministère de l'Éducation. Celle-ci s'applique aux établissements d'enseignement publics et privés, y compris les écoles spécialisées pour les élèves en situation de handicap. L'allocation de base couvre le transport quotidien vers et depuis l'école, le transport inter-écoles pour les cours obligatoires non dispensés dans l'établissement d'origine de l'élève et le transport périodique pour les élèves qui ne se déplacent pas quotidiennement en raison de la distance. En ce qui concerne les écoles publiques, l'allocation est calculée à partir du montant retenu de l'année précédente : (A), des ajustements récurrents; (B), un ajustement pour tenir compte de la variation des effectifs; (D), une indexation sur l'inflation contractuelle; (E), une correction sur cinq ans de la base historique; (F); l'allocation du ministère correspond au montant retenu pour l'année, déduction faite de la part financée localement (H) (c'est-à-dire après déduction des montants couverts par les recettes locales telles que la taxe scolaire). <i>(Dans les règles, la formule est exprimée comme suit : $I = G - H$.)</i> La formule de financement du Québec repose sur le nombre d'élèves transportés, des ajustements liés à la variation de la population scolaire, les fonds conservés des années précédentes et des corrections apportées au financement de base historique. Le calcul de la correction tient compte du nombre d'élèves, de véhicules et de kilomètres parcourus. Bien que la formule du Québec englobe plusieurs inducteurs de coûts importants, elle ne tient pas directement compte de l'éloignement. De plus, la formule est complexe sur le plan du calcul et nécessite un travail administratif important pour recueillir les données



Province	Province/ Premières Nations	Aperçu et analyse des formules de financement du transport
		nécessaires, ce qui la rend peu recommandable pour les Premières Nations.
	Modèle de financement régional de SAC [66] [67]	Au Québec, la formule de financement provisoire de l'année 2024-2025 pour les niveaux primaire et secondaire des Premières Nations repose sur un montant de base comparable à celui de l'année 2023-2024. La formule utilise plusieurs données, notamment le nombre d'élèves et les distances à l'intérieur et à l'extérieur des réserves, et applique la méthode d'indexation annuelle du Québec. En ce qui concerne les frais de scolarité, le taux d'indexation de 2023-2024 était de 2,19 %. SAC alloue un montant pour tous les élèves inscrits sur la liste nominative, à l'exception de ceux qui suivent un enseignement en format virtuel, à distance ou à domicile. Conformément aux règles budgétaires du Québec, une pondération est appliquée aux élèves du secondaire dans la formule de financement. Les Premières Nations reçoivent des frais administratifs de 5 % pour la gestion des élèves fréquentant des écoles provinciales ou privées, ainsi qu'un montant supplémentaire de 596,23 \$ par élève pour les dépenses, indexé annuellement. Les élèves bénéficiant d'une aide au logement ne reçoivent pas ce montant supplémentaire. Il existe des mesures d'adaptation liées à l'éloignement, mais elles sont limitées : • La plupart des Premières Nations ne bénéficient pas d'ajustements précis liés à l'éloignement, à la taille ou aux difficultés de transport; • Un mécanisme de stabilisation est inclus pour empêcher une baisse du financement de plus de 1,5 % d'une année à l'autre. Ce mécanisme ne fait pas partie de la méthode provinciale : il est ajouté pour les écoles des Premières Nations. Inconvénients de la formule • Le financement dépend principalement des variations survenant dans la liste nominative. Certains facteurs font l'objet d'une prise en compte limitée, notamment l'éloignement, la taille, la distance des trajets, la fréquence des déplacements et d'autres variables locales. La plupart des Premières Nations ne bénéficient pas d'ajustements spéciaux pour ces facteurs. SAC finance également l'éducation des Premières Nations par l'intermédiaire de l'Entente régionale en matière d'éducation (ERE) conclue avec le Conseil en éducation des Premières Nations (CEPN), qui représente 22 Premières Nations. En vigueur du 1^{er} avril 2022 au 31 mars 2027, cette entente est basée sur une formule de financement



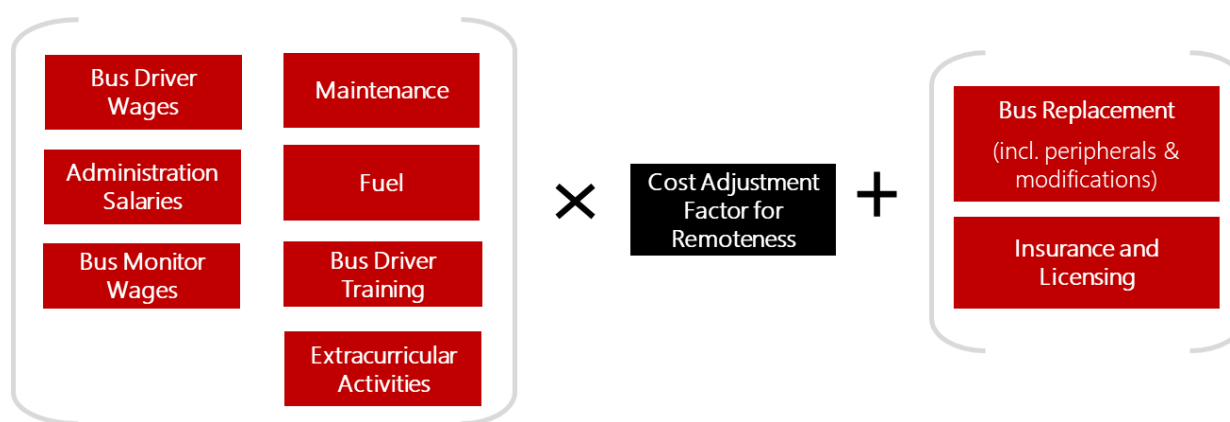
Province	Province/ Premières Nations	Aperçu et analyse des formules de financement du transport
		entièrement conçue par et pour les Premières Nations, qui garantit un financement équitable des activités éducatives à hauteur de 1,1 milliard de dollars sur cinq ans. Elle remplace le modèle précédent basé sur des montants historiques ajustés en fonction de l'inflation (c.-à-d., 2 % par an avant 2022 en raison de l'absence de données provinciales applicables) et prend en compte les besoins particuliers des Premières Nations.



Modèle de coûts recommandé

En 2021, MNP a élaboré un modèle de coûts à partir des renseignements recueillis à l'issue de l'analyse des administrations scolaires et de la participation des Premières Nations. Le modèle est censé prendre en compte les différences de coûts entre les provinces, l'éloignement et d'autres inducteurs de coût, ainsi que des considérations particulières pour assurer le transport scolaire dans les communautés des Premières Nations au Canada. La structure générale du modèle est présentée ci-dessous:

FIGURE 13 : STRUCTURE DU MODÈLE DE COÛTS



Le modèle de coûts a été mis à jour en 2026. Sa structure est la même qu'en 2021. Les mises à jour portent principalement sur les prix relatifs aux inducteurs de coût et l'amélioration de l'expérience de l'utilisateur du modèle. La section suivante explique, étape par étape, la façon dont une Première Nation peut utiliser le modèle de coûts pour calculer le coût global de son transport scolaire.

Données fournies par les Premières Nations

Le modèle exige des Premières Nations qu'elles saisissent les données suivantes :

- Le nombre d'élèves transportés;
- Le nombre d'itinéraires à l'intérieur et à l'extérieur de la réserve;
 - Le modèle comportera certaines vérifications de haut niveau visant à vérifier si le nombre d'autobus répond aux exigences minimales en matière de transport scolaire;
- Le nombre de kilomètres parcourus quotidiennement ou annuellement;
 - Si le nombre de kilomètres est inconnu, les calculs seront basés sur le nombre total de kilomètres que représente le réseau routier dans la réserve, à l'instar du modèle de transport de la région du Manitoba;
- Le nombre de kilomètres parcourus pour des activités parascolaires.

Principales modifications apportées à la version 2021 du modèle

La mise à jour 2026 du modèle de coûts de transport scolaire de l'APN apporte plusieurs améliorations et



simplifications importantes dans la version 2021, rendant l'outil plus précis et plus convivial pour les administrations scolaires des Premières Nations. Ces modifications tiennent compte des données actualisées, de l'évolution des inducteurs de coûts et des commentaires des utilisateurs et des parties prenantes.

Principales modifications

- Ajustement en fonction de l'inflation : le modèle met désormais à jour les calculs en fonction de l'inflation annuelle. Bien que le coût du transport ait auparavant augmenté plus rapidement que l'inflation, l'ajustement en fonction de l'inflation améliore la précision des calculs jusqu'à la prochaine mise à jour complète.
- Coûts d'entretien : les hypothèses relatives au coût d'entretien ont été mises à jour en fonction des références actuelles de l'industrie, comprenant des ajustements plus précis qui tiennent compte de l'état des routes et des différences régionales.
- Mise à jour du coût de remplacement des autobus : le modèle utilise des données actualisées sur le coût de remplacement des autobus et reflète les prix actuels du marché pour plusieurs types et tailles d'autobus. Les cycles de remplacement et les périodes d'amortissement ont été revus en fonction de l'utilisation courante d'une flotte des Premières Nations. Le modèle tient désormais automatiquement compte du coût plus élevé de l'achat d'un autobus hors des accords d'offre permanente provinciaux.
- Modifications supplémentaires apportées aux autobus : Le modèle de 2026 englobe un éventail plus large de modifications et de dispositifs de sécurité destinés aux autobus, tels que des caméras 360°, des bras d'arrêt prolongés et des systèmes de freinage d'urgence automatisés. Ces ajouts permettent de s'assurer que les estimations de coûts reflètent les exigences réglementaires et les besoins de sécurité propres aux Premières Nations.
- Mise à jour des sources de données et des hypothèses : Toutes les hypothèses de coût sous-jacentes ont été mises à jour à l'aide des dernières données disponibles provenant de comparateurs provinciaux, de rapports des Premières Nations et de données de référence nationales. Ainsi, les résultats du modèle sont à jour et pertinents pour la planification et les négociations du financement.



Hypothèses de modélisation des coûts

Les hypothèses par défaut détaillées ci-dessous sont issues de la mobilisation initiale menée par MNP dans le cadre de l'Évaluation de 2021. Elles peuvent être ajustées à l'intérieur du modèle afin de prendre en compte les pratiques réelles et les situations particulières des Premières Nations.

TABLE 5 : HYPOTHÈSES DE MODÉLISATION DES COÛTS

Éléments clés du modèle de coûts	Hypothèses
1. Salaires des chauffeurs d'autobus	• Le nombre de chauffeurs d'autobus réguliers est égal au nombre d'itinéraires actifs. • Tous les chauffeurs d'autobus réguliers sont employés 7,5 heures par jour pendant 180 à 190 jours par an (selon la province), auxquels s'ajoutent cinq jours d'entretien et de formation, ce qui représente entre 1 388 et 1 463 heures par an. • Les chauffeurs d'autobus reçoivent le salaire moyen des chauffeurs d'autobus scolaires de leur province. • Ils bénéficient d'avantages sociaux comparables à ceux de la province, qui représentent 20 % de leur salaire de base. • Les salaires des chauffeurs de bus suppléants représentent 10 % du coût des salaires des chauffeurs de bus à temps plein. • Pour tenir compte du coût de la vie plus élevé et de la pénurie de main-d'œuvre dans les communautés de Premières Nations éloignées, les salaires de base des chauffeurs d'autobus réguliers et suppléants sont multipliés par le facteur d'ajustement des coûts de SAC fondé sur l'éloignement.



Éléments clés du modèle de coûts	Hypothèses										
2. Salaires du personnel administratif	- Les coûts d'administration comprennent les salaires et les avantages sociaux du personnel de gestion des services de transport. - Le nombre d'employés administratifs nécessaires est basé sur le nombre d'élèves transportés. Les dotations en personnel suggérées sont indiquées ci-dessous. <table> <tr> <td>Moins de 100 élèves transportés</td><td>0,25 directeur du transport ETP</td></tr> <tr> <td>100 à 300 élèves transportés</td><td>0,5 directeur du transport ETP</td></tr> <tr> <td>300 à 1000 élèves transportés</td><td>1 directeur du transport ETP</td></tr> <tr> <td>1000 à 1500 élèves transportés</td><td>1 directeur du transport ETP et 0,5 adjoint administratif ETP</td></tr> <tr> <td>Plus de 1500 élèves transportés</td><td>1 directeur du transport ETP et 1 adjoint administratif ETP</td></tr> </table> - Pour les postes de coordonnateur/directeur du transport, les salaires sont déterminés en fonction des salaires moyens provinciaux dans la province en question. - Pour tenir compte des salaires plus élevés dans les régions éloignées, les coûts d'administration totaux sont multipliés par le facteur d'ajustement des coûts en fonction de l'éloignement.	Moins de 100 élèves transportés	0,25 directeur du transport ETP	100 à 300 élèves transportés	0,5 directeur du transport ETP	300 à 1000 élèves transportés	1 directeur du transport ETP	1000 à 1500 élèves transportés	1 directeur du transport ETP et 0,5 adjoint administratif ETP	Plus de 1500 élèves transportés	1 directeur du transport ETP et 1 adjoint administratif ETP
Moins de 100 élèves transportés	0,25 directeur du transport ETP										
100 à 300 élèves transportés	0,5 directeur du transport ETP										
300 à 1000 élèves transportés	1 directeur du transport ETP										
1000 à 1500 élèves transportés	1 directeur du transport ETP et 0,5 adjoint administratif ETP										
Plus de 1500 élèves transportés	1 directeur du transport ETP et 1 adjoint administratif ETP										
3. Salaires des surveillants d'autobus	- Chaque itinéraire d'autobus nécessite un surveillant, qui est rémunéré à un taux horaire. - Le poste de surveillant d'autobus est un poste à temps partiel (5 heures par jour pendant 180 à 190 jours de classe par an). - Les surveillants d'autobus sont payés au salaire minimum de leur province, qui est multiplié par le facteur d'ajustement des coûts basé sur l'éloignement.										
4. Coût du carburant	- Le coût du carburant est calculé par kilomètre en fonction du nombre de kilomètres saisis par l'utilisateur et du prix moyen du diesel ou de l'essence par kilomètre pour chaque province à une date donnée (par exemple, le 1^{er} septembre). - Pour tenir compte du coût du carburant plus élevé dans les communautés éloignées, le coût total du carburant est multiplié par le facteur d'ajustement des coûts de SAC basé sur l'éloignement. - Étant donné que l'état des routes a également une incidence sur la consommation de carburant, le coût total du carburant est multiplié par 1,01 pour les routes en bon état, par 1,06 pour les routes modérément accidentées et par 1,105 pour les routes accidentées, selon les chiffres de l'Association canadienne des automobilistes (CAA).										



Éléments clés du modèle de coûts	Hypothèses
5. Entretien	• Tous les services d'entretien sont confiés à des ateliers de service externes. • Les autobus sont amenés à l'atelier d'entretien quatre fois par an afin de respecter la norme minimale d'entretien de toutes les administrations scolaires provinciales. • Les inspections sont effectuées conformément à la législation provinciale. • Pour prendre en compte les coûts plus élevés de l'entretien et des déplacements vers les ateliers d'entretien, le coût total de d'entretien sera multiplié par le facteur d'ajustement des coûts basé sur l'éloignement. • L'entretien dépend également de l'état des routes. Une route modérément en bon état entraîne une majoration de 10 % du coût et un état de route en mauvais état entraîne un ajustement de 70 % du coût. [68]
6. Coûts de remplacement des autobus	• Le coût de remplacement des autobus est calculé en se basant sur le nombre d'autobus actifs et celui d'autobus de réserve. Le nombre d'autobus actifs est égal au nombre d'itinéraires déterminé par l'utilisateur, tandis que le nombre d'autobus de réserve est déterminé par un rapport moyen de d'autobus actifs et d'autobus de réserve (cinq pour un). • Les autobus doivent être remplacés tous les six ans, et le coût est amorti sur une période de six ans. • Le prix d'achat des autobus correspond au prix de détail moyen d'un autobus de 72 places. • 20 % des autobus sont accessibles en fauteuil roulant. • Le coût des périphériques (p. ex. caméras, GPS, appareils de chauffage), dont les Premières Nations ont couramment besoin, est ajouté au prix d'achat, en fonction des prix moyens de ces articles.
7. Coût d'assurance	• Le coût d'assurance par autobus correspond aux estimations moyennes obtenues auprès des fournisseurs d'assurance (gouvernement ou tierce partie) dans chaque province. • Le coût d'assurance doit être assumé indépendamment de l'utilisation de l'autobus (les autobus actifs et de réserve doivent être assurés).



Éléments clés du modèle de coûts	Hypothèses
8. Formation	• Toutes les formations sont dispensées par des prestataires tiers, et non en interne. • Le coût de la formation des chauffeurs et des examens médicaux est entièrement couvert par l'administration scolaire des Premières Nations. • Tous les frais sont basés sur des renseignements et des devis recueillis auprès de fournisseurs de formation et de permis dans chaque province. • En ce qui concerne la formation initiale, on suppose que le roulement annuel des chauffeurs d'autobus est de 20 % (c'est-à-dire que 20 % de tous les chauffeurs sont nouveaux et doivent suivre une formation). • Pour prendre en compte le coût plus élevé de la formation dans les Premières Nations éloignées, celui-ci est multiplié par le facteur d'ajustement des coûts basé sur l'éloignement.
9. Sorties parascolaires	• Le coût des sorties parascolaires dépend du nombre de kilomètres parcourus par an. L'utilisateur doit saisir ce paramètre. • Un taux habituel au kilomètre est utilisé pour calculer le coût. • Pour tenir compte du coût plus élevé des sorties parascolaires dans les Premières Nations éloignées, celui-ci est multiplié par le facteur d'ajustement des coûts en fonction de l'éloignement.
10. Facteur d'ajustement des coûts basé sur l'éloignement [55]	Les ajustements de coûts en fonction de l'éloignement sont tirés du modèle de SAC qui prend en compte les facteurs d'ajustement des coûts basés sur l'éloignement. Un résultat d'indice d'éloignement et un facteur d'ajustement des coûts correspondant sont calculés pour chaque Première Nation au Canada. L'éloignement mesuré de chaque Première Nation est basé sur les différences de coût de la main-d'œuvre et sur les coûts d'expédition. Les Premières Nations uniquement accessibles par avion bénéficient d'une pondération supplémentaire pour tenir compte des coûts nettement plus élevés.



Calculs du modèle de coûts

Le Tableau 16 présente un exemple de données d'entrée et de résultats du modèle de coûts pour une administration scolaire d'une Première Nation du nord de l'Alberta. Par souci de cohérence et pour faciliter la comparaison, les données d'entrée ont été maintenues identiques.

TABLE 6 : RÉSULTATS DE LA MODÉLISATION DES COÛTS (EXEMPLE)

DONNÉES D'ENTRÉE	
Catégorie	Paramètres
Lieu	- Nord de l'Alberta - Un facteur d'ajustement des coûts propre à la communauté, fixé à 40,3 %, a été ajouté aux calculs.
Itinéraires/types d'autobus	15 itinéraires réalisés par des autobus de type C de 72 places 1 itinéraire réalisé par un autobus équipé d'un élévateur de fauteuil roulant 100 % carburant diesel
Kilomètres	500 km d'itinéraires à sens unique (c'est-à-dire le matin seulement, le total des kilomètres parcourus sur tous les itinéraires). 150 000 km de sorties parascolaires par an
Élèves transportés	800 élèves n'ayant pas de besoins spéciaux 10 élèves gravement handicapés

Les résultats issus du modèle sont présentés ci-dessous.

RÉSULTATS			
Catégorie	Coût par autobus, 2021	Coût par autobus, 2025	Variation
Salaires d'un chauffeur d'autobus	44 470 \$	49 757 \$	11,9 %
Salaires d'un surveillant d'autobus	24 153 \$	24 245 \$	0,4 %
Coûts de remplacement d'un autobus	16 632 \$	29 892 \$	79,7 %
Coûts d'entretien	7 737 \$	13 289 \$	71,8 %
Carburant	6 009 \$	5 873 \$	-2,3 %
Administration	8 207 \$	8 594 \$	4,7 %
Permis/Assurances	1 606 \$	4 646 \$	189,3 %
Formation	1 170 \$	728 \$	-37,8 %



TOTAL	109 984 \$	137 024 \$	24,6 %
-------	------------	------------	--------



Analyse de l'évolution des coûts depuis 2021

Comme le montre l'exemple de calculs concernant la Première Nation en Alberta (ci-dessus), le coût total a augmenté de 24,6 %, principalement en raison de la hausse du coût du remplacement des autobus, des primes d'assurance et de l'entretien.

Les prix du carburant sont restés relativement stables, tout comme la rémunération des surveillants d'autobus, qui est indexée sur le salaire minimum de l'Alberta. Les coûts de formation ont diminué en raison de la suppression (2023) de l'exigence provinciale de formation initiale obligatoire (MELT) pour les chauffeurs d'autobus scolaires de classe 2; l'objectif étant de remédier à la pénurie de chauffeurs.

Bien que le coût des assurances, de la formation et du carburant varie considérablement d'une province à l'autre, les facteurs communs à l'origine de l'augmentation globale des coûts sont le remplacement des autobus, le salaire des chauffeurs d'autobus et les exigences en matière d'entretien.

Comparaison avec les administrations scolaires provinciales

Exploiter un itinéraire d'autobus comparable dans une division scolaire voisine du nord de l'Alberta coûte entre 70 000 \$ et 85 000 \$. Les différences de coûts entre le modèle et les administrations provinciales reposent sur plusieurs facteurs :

- Selon le modèle de coûts, les autobus sont remplacés tous les six ans, alors qu'ils le sont généralement tous les 10 à 12 ans dans les administrations scolaires provinciales. Cela fait augmenter le coût de remplacement par rapport aux administrations scolaires provinciales (de 15 000 \$ à 17 000 \$ par autobus et par an);
- Il est entendu que les chauffeurs d'autobus travaillent à temps plein (7,5 heures par jour) plutôt que cinq heures par jour, ce qui est un horaire courant dans les administrations scolaires provinciales. Cela fait augmenter le coût d'environ 17 000 \$ à 20 000 \$ par autobus et par an (soit une augmentation de 50 %);
- Tous les autobus comprennent la présence d'un surveillant, ce qui n'est pas courant dans les administrations scolaires provinciales et ajoute entre 20 000 \$ et 25 000 \$ par an et par autobus;
- Le mauvais état des routes entraîne environ 5 000 \$ de coûts supplémentaires en carburant et en entretien;
- Les économies supplémentaires sur l'assurance se situent entre 1 000 \$ et 2 000 \$.

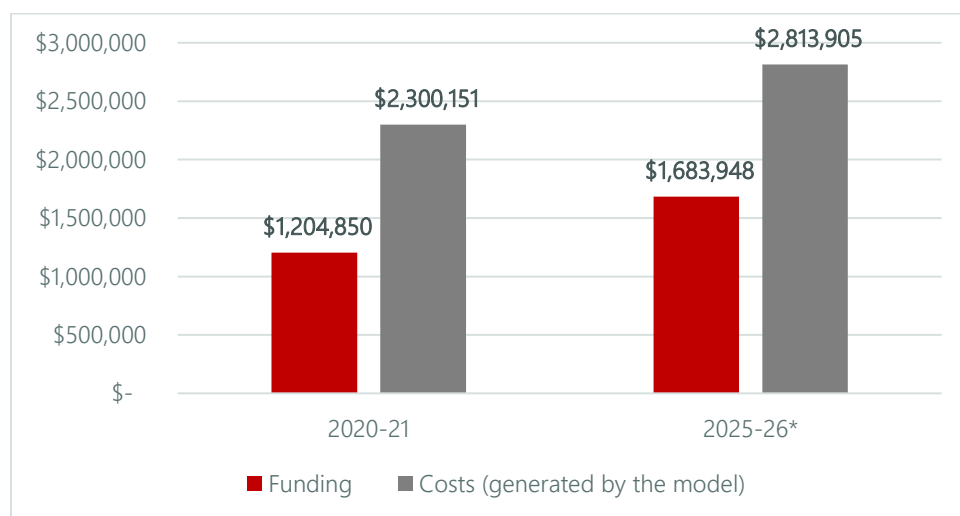
Manque de financement

Selon l'Évaluation de 2021, tous les participants des Premières Nations ont indiqué que leurs frais de transport dépassaient l'allocation de financement prévue par la FFRP. Le manque de financement variait de 6 % à 127 %, soit un manque médian de 45 %.

Bien que la participation à la mise à jour de 2026 ait été limitée et que MNP n'ait pas eu accès aux données de financement de toutes les provinces, on peut raisonnablement conclure que les récentes modifications apportées aux formules provinciales et la transition de SAC vers la comparabilité provinciale ont atténué le manque dans une certaine mesure.



FIGURE 14 : COMPARAISON ENTRE LE COÛT ET LE FINANCEMENT, PREMIÈRE NATION DU NORD DE L'ALBERTA



Pour compenser le manque de financement persistant, les Premières Nations ont eu recours à d'autres sources de financement, telles que le principe de Jordan, ou ont utilisé des fonds destinés à l'enseignement.

D'après l'analyse des tableaux de données du principe de Jordan pour les années 2021-2022 et 2022-2023 effectuée par SAC, le nombre total de demandes a fortement augmenté, passant de 2 051 608 \$ à 7 181 240 \$. Cette augmentation significative met en évidence une quantité croissante de besoins non satisfaits et une pression accrue sur le principe de Jordan pour combler le manque de financement dans le transport. Un résumé des demandes est présenté ci-dessous.

Tableau 1 : Résumé des demandes de financement dans la catégorie « Déplacements scolaires » soumises au titre du principe de Jordan

Type de demande	2021-2022	2022-2023	Variation d'une année à l'autre
Demandes individuelles pour les déplacements scolaires	1 300 852 \$	3 011 303 \$	131 %
Demandes collectives de déplacements scolaires	750 756 \$	4 169 938 \$	455 %
TOTAL	2 051 608 \$	7 181 240 \$	250 %

Plusieurs participants à l'Évaluation de 2021 ont fait remarquer que l'utilisation de fonds destinés à l'éducation pour combler les manques dans le domaine du transport avait une incidence négative sur l'étendue et la qualité des services éducatifs fournis aux élèves.

Les entretiens ont également montré que le coût réel supporté par les Premières Nations ne reflète souvent pas leurs besoins réels. Les Premières Nations ont

Le manque de financement dépasse les déficits actuels

Au sujet du niveau actuel des frais de transport, un participant a déclaré : « les frais de transport ont été limités par un manque de financement pour les autobus, un manque d'autobus sécuritaires et adaptés, l'incapacité d'attirer des chauffeurs d'autobus certifiés et un manque de financement global pour l'éducation ».



tendance à dépenser les fonds qui leur sont alloués, et, dans certains cas, leur système de transport ne répond pas aux normes de sécurité, de qualité et de niveau de service des administrations scolaires provinciales.

Conclusions

Les Premières Nations font face à des difficultés en matière de financement du transport scolaire, calculé selon des critères de comparabilité provinciaux, à cause de l'absence d'économies d'échelle, de la situation socioéconomique inférieure des élèves des Premières Nations, de l'éloignement, des élèves ayant des besoins plus importants et du mauvais état des routes et des infrastructures. Par conséquent, leur coût du transport scolaire par autobus est beaucoup plus élevé que celui de référence assumé par leurs homologues provinciaux.

Le modèle élaboré dans le cadre de la présente évaluation des besoins en transport des Premières Nations sert de point de départ pour estimer les coûts réels du transport. Les Premières Nations peuvent l'utiliser comme un outil pour négocier le financement d'une entente régionale en matière d'éducation (ERE). En fin de compte, il peut aussi être utilisé par SAC pour élaborer le nouveau modèle de financement du transport basé sur les coûts pour toutes les Premières Nations au Canada.

Considérations supplémentaires

Nous présentons ci-dessous quelques considérations opérationnelles et financières supplémentaires qui doivent être prises en compte afin d'améliorer la prestation des services de transport et de réduire les coûts.

Programmes d'achat en gros

Autobus scolaires et pièces détachées

Dans le but de réduire les coûts, il pourrait être avantageux de mettre en œuvre un programme d'achat d'autobus à l'échelle nationale ou régionale, semblable à celui qui existe en Colombie-Britannique. Cela permettrait aux Premières Nations de bénéficier d'offres permanentes auprès des principaux concessionnaires d'autobus du Canada pendant une période déterminée (p. ex., l'exercice financier). Les avantages des offres à commandes sont les suivants :

- Les prix préétablis sont déterminés par la concurrence et permettent d'éviter les fluctuations dues aux taux de change et à d'autres facteurs;
- La mise en place d'une offre à commandes permet aux Premières Nations de passer des commandes rapidement. Elles n'ont pas besoin de s'occuper elles-mêmes de l'approvisionnement;
- Les Premières Nations peuvent participer sur une base volontaire en fonction de leurs besoins et de leurs priorités.

Ce programme pourrait aussi être étendu aux pièces d'autobus scolaires qui doivent être remplacées régulièrement, tels les pneus, l'huile et les filtres à carburant. Le remplacement régulier de ces types de pièces peut s'avérer beaucoup plus coûteux s'il est effectué de façon ponctuelle par les ateliers de réparation locaux.



Carburant

Pour certaines administrations scolaires des Premières Nations, il pourrait être avantageux d'acheter le carburant en vrac. Un tel projet nécessite une analyse coûts-avantages détaillée, qui tient compte, entre autres éléments, des caractéristiques géographiques des activités de transport, des besoins en carburant, de l'installation initiale, des coûts d'entretien des réservoirs de carburant, etc.



Formation des chauffeurs d'autobus

Pour réduire les dépenses et le fardeau administratif liés à la formation des chauffeurs d'autobus, il pourrait être intéressant d'envisager l'une des deux options suivantes :

- Les Premières Nations pourraient collaborer à l'organisation d'une formation de chauffeurs d'autobus à plusieurs endroits dans chaque province pendant l'été. Cela permettrait d'économiser sur les frais relatifs aux formateurs et de réduire les coûts pour les participants;
- Par ailleurs, les Premières Nations et SAC pourraient éventuellement collaborer avec les provinces (par l'intermédiaire de tables tripartites) pour permettre aux Premières Nations de participer à la formation dispensée par les administrations scolaires provinciales voisines.

Planification des itinéraires

Pour les plus grandes administrations scolaires des Premières Nations, il serait avantageux d'utiliser un logiciel de routage qui aide à configurer les itinéraires de manière efficace et souple afin de réduire les temps de trajet et de mieux répondre aux besoins des élèves. Cela permettrait aussi de s'assurer que le nombre d'itinéraires pris en compte dans le modèle de coûts est un nombre optimal compte tenu des caractéristiques géographiques, de la région de recrutement et de la population scolaire de la Première Nation.

Transport parascolaire

Bien que les sorties parascolaires et périscolaires jouent un rôle central dans l'expérience éducative des élèves et qu'elles garantissent une égalité substantielle, il est très difficile de fournir une estimation précise des dépenses en raison notamment de la grande variété des besoins, des caractéristiques géographiques, des programmes et des offres de programmes d'études des Premières Nations.

Il pourrait être utile de créer un programme de financement distinct pour soutenir les déplacements parascolaires et périscolaires, hors du modèle principal de financement du transport. Pour cela, il serait judicieux de s'inspirer des pratiques exemplaires de la Colombie-Britannique, en particulier du First Nations Student Transportation Fund.

Ce fonds vise à répondre aux besoins en matière de transport des élèves des Premières Nations habitant dans les réserves et fréquentant les écoles publiques des districts scolaires de la Colombie-Britannique. Les Premières Nations sont encouragées à travailler ensemble à la détermination de ces besoins, y compris les déplacements parascolaires, et à l'élaboration de plans conjoints de transport scolaire des Premières Nations.

Ces plans devraient comprendre des stratégies pour différents modes de transport, tels que la marche, l'automobile, les autobus, les traversiers et les bateaux-taxis, en fonction de la situation locale.

Infrastructures du transport scolaire

Le modèle de coûts ne tient pas compte des besoins en immobilisations, à l'exception du remplacement des autobus scolaires. Cependant, la plupart des Premières Nations participantes estiment que le fait d'avoir accès aux infrastructures nécessaires, tels que des garages et des ateliers d'entretien intérieurs pour les autobus, réduirait le coût d'entretien et augmenterait la durée d'utilisation des véhicules.

- Bien que les petites administrations scolaires des Premières Nations ne puissent pas disposer d'un atelier d'entretien intérieur, ce type d'installation serait justifié dans les grandes administrations scolaires, dont la flotte compte plus de 15 autobus, ainsi que dans certaines Premières Nations isolées.



- En revanche, posséder un garage intérieur serait bénéfiques pour toutes les Premières Nations, quelle que soit leur taille. Ces garages d'autobus aideraient à réduire les dommages causés par les intempéries et à prévenir les problèmes de sécurité.

Par conséquent, il est recommandé que SAC fournisse un financement pour les infrastructures de transport des Premières Nations qui permettent à celles-ci de s'aligner sur des pratiques exemplaires de stationnement et d'entretien de la flotte.

Élèves des réserves transportés par les administrations scolaires provinciales

La portée de la présente évaluation n'a pas pris en compte les élèves des Premières Nations transportés par les administrations scolaires provinciales, mais il est entendu que des politiques et un financement appropriés sont nécessaires pour répondre à leurs besoins. Les questions courantes que doivent aborder ensemble les Premières Nations et les gouvernements fédéral et provinciaux sont les suivantes :

- Accès au transport parascolaire;
- Transport vers des activités culturelles et communautaires et des lieux d'apprentissage sur le terrain;
- Paramètres relatifs à l'emplacement des arrêts d'autobus (par exemple, élimination des embarquements sur l'autoroute ou des distances minimales de marche pour les élèves des Premières Nations);
- Assurer la sécurité des enfants tout au long du trajet (par exemple, surveillance pendant le transport en autobus d'élèves handicapés ou surveillance à l'arrêt d'autobus);
- Un financement pour les élèves des Premières Nations qui doivent quitter leur domicile pour fréquenter une école publique et qui sont logés et nourris dans un établissement;
- Financement d'abris pour les arrêts d'autobus.

Dans ce domaine, certaines des pratiques de pointe se trouvent dans le document *First Nations Student Transportation Planning and Procedures*, adopté dans le cadre de l'Accord tripartite sur l'éducation de la Colombie-Britannique.

Innovation et technologies de sécurité

Il est important que les Premières Nations se tiennent informées des avancées récentes en matière de sécurité des autobus scolaires. Bien que souvent coûteuses, ces innovations offrent à la fois des mesures préventives et réactives pour aider à protéger les élèves à chaque étape de leur trajet. Afin de soutenir l'adoption de ces technologies, une subvention particulière ou une partie du budget du transport pourrait être réservée à cet effet, en fonction des besoins avérés des différentes Premières Nations et de leurs autorités éducatives. Tous les éléments suivants sont inclus dans les calculs du modèle de coûts par défaut.

- **Systèmes de visibilité périmétrique (caméras 360°)** : Rendus obligatoires par Transports Canada pour tous les nouveaux modèles d'autobus scolaires d'ici 2027. Équipés de plusieurs caméras extérieures, ces systèmes fournissent aux conducteurs une vue aérienne en temps réel du périmètre de l'autobus, réduisant ainsi les angles morts et évitant les accidents lors de l'embarquement et du débarquement. [69] [70]
- **Caméras de détection des infractions (caméras de bras d'arrêt)** : Installées sur les autobus pour filmer les véhicules qui dépassent illégalement l'autobus lorsque le bras d'arrêt est déployé. Le gouvernement de Terre-Neuve-et-Labrador a lancé un projet pilote en 2025 visant à installer des



caméras de bras d'arrêt sur les autobus scolaires pour dissuader toute conduite dangereuse et améliorer la sécurité des élèves. [71]

- **Bras d'arrêt prolongé** : Les bras d'arrêt prolongés s'avancent davantage sur la chaussée (jusqu'à deux mètres), ce qui empêche encore plus les conducteurs de contourner un autobus scolaire à l'arrêt. Selon les fournisseurs canadiens, il faut s'attendre à une diminution des dépassements illégaux de 90 % à 95 % lorsque le bras d'arrêt prolongé est déployé. [69]
- **Ceintures de sécurité à trois points d'ancrage** : Bien qu'elles ne soient pas obligatoires, les directives de Transports Canada et les conclusions de projets pilotes menés en Ontario et en Colombie-Britannique confirment que des ceintures de sécurité à trois points correctement installées et utilisées peuvent offrir une protection supplémentaire en cas de collision grave, tel un renversement.
- **Freinage d'urgence automatique (FUA)** : Recommandé par le groupe de travail sur la sécurité des autobus scolaires, le système de FUA utilise des capteurs pour détecter les collisions imminentes et actionne automatiquement les freins si le chauffeur ne réagit pas à temps. [71]
- **Électro-stabilisateur programmé (ESP)** : L'ESP est désormais obligatoire sur tous les nouveaux autobus scolaires au Canada. Il aide à prévenir les renversements et les incidents liés à une perte de contrôle en appliquant automatiquement les freins sur certaines roues lorsqu'une instabilité est détectée. [69]
- **Maintenance prédictive et télématique** : Des systèmes télématiques avancés surveillent en temps réel l'état du moteur, la pression des pneus et les systèmes de freinage, permettant ainsi une maintenance prédictive qui réduit les pannes et renforce la sécurité. Ces systèmes facilitent également l'optimisation des itinéraires et la surveillance du comportement des chauffeurs. [70]
- **Systèmes de rappel « Child-Check »** : Des systèmes mis au point au Canada, tels que *Child Check-Mate*, envoient des rappels électroniques aux chauffeurs afin qu'ils vérifient qu'il ne reste aucun passager dans l'autobus à la fin de chaque trajet. Cela réduit considérablement le risque de laisser des enfants sans surveillance. [72]
- **Optimisation des itinéraires grâce au GPS** : Les administrations scolaires canadiennes ont de plus en plus recours à des systèmes intelligents de gestion des transports et à des logiciels de calcul d'itinéraires basés sur l'utilisation du GPS pour améliorer la sécurité et l'efficacité. Ces systèmes planifient et ajustent les itinéraires de manière dynamique en fonction de l'emplacement des élèves, des conditions de circulation et des tronçons routiers dangereux. Cela réduit le temps de trajet et les frais de carburant tout en améliorant la sécurité des élèves. Ils fournissent également un suivi en temps réel et des notifications automatiques aux parents et aux administrateurs, améliorant ainsi la transparence et les temps de réponse en cas de retard ou d'urgence. [73]

Autobus scolaires électriques

Les autobus scolaires électriques partent d'une base modeste, c'est-à-dire une faible part de marché à l'échelle nationale. Leur adoption a surtout lieu dans les régions bénéficiant de subventions et équipées d'une infrastructure de recharge viable. Pour les Premières Nations, les autobus scolaires électriques sont généralement peu pratiques en raison du coût d'achat très élevé, d'une infrastructure de recharge limitée, d'une autonomie réduite des batteries par temps froid et de la difficulté accrue d'obtenir une expertise et un soutien adéquats en matière d'entretien.



Références

1. Services aux Autochtones Canada. Approach for Adjusting Program Funding to Account for Remoteness of First Nations Communities, 2019. Disponible à <http://www.csls.ca/events/cea2019/CEAhashmi2019.pdf>
2. Assemblée des Premières Nations. Évaluation du transport scolaire des Premières Nations, 2021. Disponible à <https://afn.bynder.com/m/5af30d28f4f513f9/original/Evaluation-du-transport-scolaire-des-Premieres-Nations.pdf>
3. Statistique Canada. Industries canadiennes du transport de passagers par autobus et du transport urbain, le matériel en service, selon l'industrie et le type de véhicule. Disponible à https://www150.statcan.gc.ca/t1/tbl1/fr/tv.action?pid=2310008601&request_locale=fr
4. Statistique Canada. Enseignement primaire et secondaire : finances, élèves et éducateurs, 2022-2023. Disponible à <https://www150.statcan.gc.ca/n1/daily-quotidien/250205/dq250205e-cansim-fra.htm>
5. Statistique Canada. Effectifs des écoles primaires et secondaires : outil interactif. [en ligne]. Disponible à <https://www150.statcan.gc.ca/n1/pub/71-607-x/71-607-x2019019-fra.html>
6. Manitoba Education and Early Childhood Learning. Enrolment Report, 29 septembre, 2024. Disponible à https://www.edu.gov.mb.ca/k12/finance/sch_enrol/enrolment_2024.pdf
7. Statistique Canada, Effectifs des écoles primaires et secondaires : outil interactif, 2021. Disponible à <https://www150.statcan.gc.ca/n1/pub/71-607-x/71-607-x2019019-fra.htm>
8. Association of School Transportation Services of B.C. Driver Training Program (consulté en 2025). Disponible à <https://astsbc.org/driver-training-program/>
9. Government of Alberta. School Bus Driver Improvement Program (consulté en 2025). Disponible à <https://www.alberta.ca/school-bus-driver-improvement-program>
10. Saskatchewan Rivers Public School Division. Bus Driver Responsibilities. (2018). Disponible à https://www.srsd119.ca/wpcontent/uploads/2018/09/AP_RL_AP723_BUS_DRIVER_RESPONSIBILITIES.pdf
10. Saskatchewan Rivers Public School Division. Bus Driver Responsibilities. (2018). Disponible à https://www.srsd119.ca/wp-content/uploads/2018/09/AP_RL_AP723_BUS_DRIVER_RESPONSIBILITIES.pdf
11. Gouvernement du Manitoba. Éducation et Apprentissage de la petite enfance, Section du transport des élèves (consulté en 2025). Disponible à <https://www.edu.gov.mb.ca/m12/ste/conducteur.html>
12. Gouvernement de l'Ontario. Ministère des Transports de l'Ontario (MTO). Permis de catégories B et E pour autobus scolaires (consulté en 2025). Disponible à <http://www.ontario.ca/document/official-ministry-transportation-mto-bus-handbook/school-bus-licence-classes-b-and-e>
13. Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ). Permis de conduire autobus 24 passagers (classe 2) (consulté en 2025). Disponible à <https://saaq.gouv.qc.ca/permis-conduire/obtenir-permis/vehicule-lourd/autobus-plus-24-passagers-classe-2>
14. Gouvernement de la Nouvelle-Écosse. Motor Vehicle Regulations: Driver Training Schools (consulté en 2025). Disponible à <https://novascotia.ca/just/regulations/regs/mvdtschl.htm>



15. Gouvernement de la Colombie-Britannique. Analyse du budget annuel 2024-2025. 2024. Disponible à <https://www2.gov.bc.ca/assets/gov/education/administration/resource-management/school-district-financial-reporting/revenue/2425-annual-budget-analysis.pdf>
16. Gouvernement du Manitoba. FRAME Report 2024/25 Budget. Février 2025. Disponible à https://www.edu.gov.mb.ca/k12/finance/frame_report/2024-25_frame_budget.pdf
17. Gouvernement de l'Alberta. 2023-2024 Report of Expenses by Program. 2024. Disponible à <https://open.alberta.ca/dataset/a91a3309-414c-4632-8166-a847273ad73e/resource/89926878-e4b4-4aaa-9fd9-b9f7d0cc4d25/download/ecc-afs-2023-2024-report-expenses-by-program.pdf>
18. Gouvernement de la Saskatchewan. Education Finance and Budget Report (consulté en 2025). Disponible à <https://publications.saskatchewan.ca/#/products/100143>
19. Gouvernement du Canada, Chauffeur/chauffeuse d'autobus scolaire au Canada, 2025. [en ligne]. Disponible à <https://www.guichetemplois.gc.ca/rapportmarche/salaire-profession/23322/ca>
20. Deloitte. Analyse comparative des coûts – Transport des élèves, ministère de l'Éducation de l'Ontario, 2007.
21. Unifor. Steering Clear: Avoiding the RFP Trap – Why Ontarians Should Be Concerned About the Government's Lowest-Bid Approach to Purchasing School Bus Services and What Steps Can Be Taken to Raise Industry and Workplace Standards. Août 2014. Disponible à https://unifor4266.com/files/Final_SteeringClear_UniforSBpaper_Aug2014.pdf
22. BusPlanner. What Are Tariffs and How Will They Impact Student Transportation? 20 mai 2025. Disponible à <https://busplanner.com/resources/blog/how-tariffs-impact-student-transportation/>
23. Canadian E-School Bus Alliance (CESBA). Equity Report. Août 2025. Disponible à https://eschoolbusalliance.ca/wp-content/uploads/2025/08/CESBA_Equity_Report.pdf
24. Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ). Transport scolaire. Disponible à <https://saaq.gouv.qc.ca/en/transportation-passengers/school-transportation>
25. Association of School Transportation Services of B.C. Amended 2025/26 School Bus Letter. Avril 2025. Disponible à <https://astsbcc.org/wp-content/uploads/2025/04/Amended-2025-26-School-Bus-Letter.pdf>
26. Association of School Transportation Services of B.C. RFSO TRA 24-01 Standing Offer Information. Mars 2024. Disponible à <https://astsbcc.org/wp-content/uploads/2024/03/RFSO-24-01-Type-A2.pdf>
27. Transports Canada renforce la sécurité en équipant les autobus scolaires de nouvelles caméras. Février 2025. Disponible à <https://www.canada.ca/fr/transports-canada/nouvelles/2025/02/transports-canada-renforce-la-securite-en-equipant-les-autobus-scolaires-de-nouvelles-cameras.html>
28. Gouvernement de Terre-Neuve et Labrador. School Bus Safety Upgrades Announced. 22 août 2025. Disponible à <https://www.gov.nl.ca/releases/2025/gmsd/0822n01/>
29. Transport Canada. Normes de sécurité des autobus scolaires. Disponible à <https://tc.canada.ca/fr/transport-routier/securite-autobus-scolaires/normes-securite-autobus-scolaires>
30. School Bus Fleet. A Quick Guide to School Bus Alternative Fuels: Key Terms for Going Green. 19 septembre 2025. Disponible à <https://www.schoolbusfleet.com/10247596/a-quick-guide-to-school-bus-alternative-fuels-key-terms-for-going-green>
31. Federal Highway Administration (FHWA). Measuring Pavement Roughness: International Roughness Index



- (IRI) Specifications (consulté en 2025). Disponible à <https://www.fhwa.dot.gov/ohim/hpmsmanl/appe.cfm>
32. Dynamic Specialty Vehicles. Pros and Cons of Gas versus Diesel Bus Engines – Beginner Guide. 31 mars 2021. Disponible à <https://dynamicspecialty.com/pros-and-cons-of-gas-versus-diesel-bus-engines/>
33. Association canadienne des automobilistes (CAA). Cost of Poor Roads in Canada: Final Report. 30 mars 2021. Disponible à https://www.caa.ca/app/uploads/2021/04/Poor-Roads-Final_20210330.pdf
34. Tenet Consulting. Oil Market Report: Q1 2025. Mars 2025. Disponible à <https://assets.tenetcons.com/pdf/sw-tenet-oil-market-report-q1-2025.pdf>
35. Pembina Institute. Diesel Dependency: The Hidden Cost of Living in Remote Communities. Février 2024. Disponible à <https://www.pembina.org/reports/diesel-dependency-hidden-cost-remote-communities>
36. Lethbridge Registry. Commercial Vehicle & Pro Rate Information (consulté en 2025). Disponible à <https://resources.lethbridgeregistry.com/knowledge-base/vehicle-registry/commercial-vehicles-pro-rates/all-commercial-vehicles-pro-rates/>
37. Gouvernement de la Colombie-Britannique. Commercial Transport Fees Regulation (B.C. Reg. 328/91). 6 janvier 2025. Disponible à https://www.bclaws.gov.bc.ca/civix/document/id/complete/statreg/328_91 [Commercial...- BC Laws]
38. Gouvernement de l'Alberta. Apportioned Registration Manual (consulté en 2025). Disponible à <https://open.alberta.ca/publications>
39. Gouvernement du Nouveau-Brunswick. Droits d'immatriculation (consulté en 2025). Disponible à <https://www.gnb.ca/fr/sujet/conduite-transport/immatriculation-inspection/immatriculer-son-vehicule/frais.html>
40. Gouvernement de l'Île-du-Prince-Édouard. Driver's Licence and Vehicle Registration Fees (drivers-fees.pdf) (consulté en 2025). Disponible à <https://www.princeedwardisland.ca/sites/default/files/publications/drivers-fees.pdf>
41. Gouvernement de la Nouvelle-Écosse. Registry of Motor Vehicles. 2015. Disponible à <https://novascotia.ca/sns/rmv/registration/register-2015.asp>
42. Saskatchewan Government Insurance (SGI). Commercial Vehicle Validation Fee Calculator (consulté en 2025). Disponible à <https://sgi.sk.ca/ratecalc>
43. CanLII. Fees Regulations, PEI Reg EC200/12 under the Highway Traffic Act. Jusqu'au 11 mai 2024. Disponible à <https://www.canlii.org/en/pe/laws/regu/pei-reg-ec200-12/latest/pei-reg-ec200-12.html>
44. Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ). Coût du renouvellement de l'immatriculation – Autobus et minibus. 14 décembre 2024. Disponible à <https://saaq.gouv.qc.ca/en/saaq/rates-fines/vehicle-registration/cost-renewal/bus-minibus>
45. Saskatchewan Government Insurance (SGI). CLASS "PS" Registration Rates. 8 janvier 2025. Disponible à <https://issuerstartpageext.sgi.sk.ca/autofund/IssuerStart/eRates/RateReleaseCurrent/PS-Registration.html>
46. Gouvernement du Canada. Services aux Autochtones Canada – Rapport annuel au Parlement 2020 2020 (consulté en 2025). Disponible à <https://www.sac-isc.gc.ca/fra/1602010609492/1602010631711>
47. Insurance Corporation of British Columbia (ICBC). Commercial Insurance Coverage Options (consulté en 2025). Disponible à <https://www.icbc.com/insurance/commercial>
48. Association of School Transportation Services of B.C. Buses for Children (consulté en 2025). Disponible à



<https://astsbc.org/school-bus-safety/>

49. Gouvernement du Canada. Rapport sur les tendances dans les communautés des Premières Nations de 1981 à 2016 (consulté en 2025). Disponible à <https://www.sac-isc.gc.ca/fra/1345816651029/1557323327644>

50. Gouvernement du Canada. Aperçu de l'Indice de bien-être des communautés, de 1981 à 2021 (consulté en 2025). Disponible à <https://www.sac-isc.gc.ca/fra/1704400297800/1704400348268>

51. Association canadienne des automobilistes (CAA). Poor Roads Cost Canadians \$3 Billion Annually: CAA Study (consulté en 2025). Disponible à <https://caask.ca/about-caa/news-releases/poor-roads-cost-canadians-3-billion-annually-caa-study#:~:text=CAA%E2%80%99s%20analysis%20revealed%20the%20average%20Canadian%20driver%20incurs,vehicle%20repairs%2C%20higher%20maintenance%2C%20and%20other%20operating%20expenses.>

52. Services aux Autochtones Canada. Approach for Adjusting Program Funding to Account for Remoteness of First Nations Communities. Mai 2019. Disponible à <https://www.csls.ca/events/cea2019/CEAhashmi2019.pdf>

53. Gouvernement de l'Alberta. Funding Manual for School Authorities 2025-2026 School Year (consulté en 2025). Disponible à <https://open.alberta.ca/dataset/8f3b4972-4c47-4009-a090-5b470e68d633/resource/c3303ed0-6b12-4774-b6c9-8a6b6115abbf/download/educ-funding-manual-2025-2026-school-year.pdf>

54. Services aux Autochtones Canada. 2025. Formule de financement régionale provisoire pour l'enseignement primaire et secondaire en Alberta

55. Ministry of Education and Child Care. 2025/26 - 2027/28 Service Plan (consulté en 2025). Disponible à <https://www.bcbudget.gov.bc.ca/2025/sp/pdf/ministry/educ.pdf>

56. Ministry of Education and Child Care. 2025/26 - 2027/28 Service Plan (consulté en 2025). Disponible à <https://www.bcbudget.gov.bc.ca/2025/sp/pdf/ministry/educ.pdf>

57. Province de la Colombie-Britannique. Accord tripartite sur l'éducation de la C.-B. (BCTEA) (consulté en 2025). Disponible à <https://www2.gov.bc.ca/gov/content/education-training/k-12/administration/financial-management/bctea>

58. First Nations Education Steering Committee (FNESC). Transportation, Public Schools (consulté en 2025). Disponible à <https://www.fnesc.ca/bctea/transportation-public-schools/>

59. Gouvernement de la Saskatchewan. Funding Manual for School Divisions 2025-2026 School Year (consulté en 2025). Disponible à <https://publications.saskatchewan.ca/#/products/100143>

60. Services aux Autochtones Canada. Aperçu de la formule de financement régionale provisoire pour l'enseignement primaire et secondaire en Saskatchewan. 2025.

61. Gouvernement de la Saskatchewan. Funding Manual for School Divisions 2025-2026 School Year (consulté en 2025). Disponible à <https://publications.saskatchewan.ca/#/products/100143>

62. Services aux Autochtones Canada. Aperçu de la formule de financement régionale provisoire pour l'enseignement primaire et secondaire au Manitoba. 2025.

63. Ministère de l'Éducation de l'Ontario. 2024-25 Grants for Student Needs (GSN) – B05 Memo (consulté en 2025). Disponible à https://efis.fma.csc.gov.on.ca/faab/Memos/B2024/B05_EN.pdf

64. Gouvernement de l'Ontario. *Loi de 2023 sur l'amélioration des écoles et du rendement des élèves*, L.O. 2023, chap. 11 (consulté en 2025). Disponible à : <https://www.ontario.ca/lois/loi/s23011>



65. Ministère de l'Éducation du Québec. Règles budgétaires pour le transport scolaire 2024-2025 (consulté en 2025). Disponible à https://www.education.gouv.qc.ca/fileadmin/site_web/documents/PSG/ress_financieres/rb/RB_transport_scolaire_24-25.pdf
66. Services aux Autochtones Canada. Aperçu du modèle de financement des écoles des Premières Nations au Québec. 2023.
67. Conseil en éducation des Premières Nations (CEPN). Qui sommes-nous? (consulté en 2025). Disponible à <https://cepn-fnec.ca/qui-sommes-nous/>
68. Association canadienne des automobilistes (CAA). Poor Roads: The Cost to Canadians. 30 mars 2021. Disponible à https://www.caa.ca/app/uploads/2021/03/Poor-Roads-Final_20210330.pdf
69. MJG Technologies. Leading Provider of School Bus Safety Video Technologies in Canada (consulté en 2025). Disponible à <https://mjgtechnologies.com/>
70. School Bus Fleet. 2025 Trend to Watch: Tech & Telematics in Focus. 13 janvier, 2025. Disponible à <https://www.schoolbusfleet.com/10233579/2025-trend-to-watch-tech-telematics-in-focus>
71. Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière. Renforcement de la sécurité des autobus scolaires au Canada. Juin 2019. Disponible à <https://comt.ca/Discussion/School%20Bus%20Safety%20DP%20June%202019%20FR.pdf>
72. Child Check-Mate System Inc. About Us (consulté en 2025). Disponible à <https://childcheckmate.com/about/#:~:text=Child%20Check%2DMate%20System%20Inc,the%20completion%20of%20each%20run.>
73. AllRide Apps. School Bus Routing Software in Canada: How It Improves Student Transportation. 19 février 2024. Disponible à <https://www.allrideapps.com/school-bus-routing-software-in-canada/>



Wherever business takes you

MNP.ca