



***AVIS DE L'ASSOCIATION DES DIRECTEURS GÉNÉRAUX
DES COMMISSIONS SCOLAIRES***

Projet de règles budgétaires du transport scolaire 2004-2007

24 mars 2004

Adopté au conseil d'administration
de l'ADIGECS le 19 mars 2004

AVIS DE L'ASSOCIATION DES DIRECTEURS GÉNÉRAUX DES COMMISSIONS SCOLAIRES SUR LE PROJET DE RÈGLES BUDGÉTAIRES DU TRANSPORT SCOLAIRE 2004-2007

Préalable

Depuis quelques années, l'ADIGECS a été étroitement associée aux travaux du comité sur les ressources matérielles et les ressources financières portant entre autres sur le financement du transport scolaire.

De plus, annuellement, l'ADIGECS donne son avis au ministère de l'Éducation du Québec sur le projet de règles budgétaires pour les commissions scolaires, de même que sur le projet concernant le transport scolaire.

Sur le projet de règles budgétaires du transport scolaire actuellement soumis à la consultation, nous souhaitons souligner a priori notre satisfaction sur l'évolution du dossier, et ce, avant d'émettre nos commentaires sur le nouveau mode d'allocation des ressources.

L'ADIGECS se dit particulièrement satisfaite :

- De la reconnaissance officielle, par le gouvernement du Québec, de la commission scolaire comme étant l'organisme le mieux placé et le mieux structuré pour assurer une gestion efficiente et cohérente du transport scolaire, en réponse aux exigences de l'organisation des services éducatifs aux élèves.
- De la proposition d'un cadre triennal de financement (2004-2007), parce que ce mode permet une meilleure planification et évite de reprendre à chaque année le processus de renouvellement des contrats de transport. Cela assure également une plus grande stabilité dans l'industrie du transport scolaire et facilite d'autant les investissements nécessaires au renouvellement des véhicules.
- De la reconnaissance par le ministère de l'Éducation du Québec du sous-financement des commissions scolaires en allégeant, tout au moins partiellement, la contribution obligatoire récurrente imposée aux commissions scolaires depuis plusieurs années. Toutefois, l'ADIGECS tient à préciser que ce réinvestissement ne devra d'aucune façon se traduire par des compressions budgétaires 2004-2005 applicables au réseau des commissions scolaires. Si tel est le cas, cela reviendrait à dire que ce réinvestissement est auto-financé par le réseau des commissions scolaires à même leur budget de fonctionnement.

Commentaires sur le nouveau mode d'allocation des ressources et ses ajustements

Modèle d'allocation

L'ADIGECS est en accord avec le nouveau modèle proposé puisqu'il est plus équitable, en raison de son application sur la base de variables communes à l'ensemble des commissions scolaires et d'un rajeunissement des données historiques sur l'année scolaire 2001-2002. Toutefois, compte tenu que certaines variables servant à établir le niveau de ressources financières par commission scolaire ne sont pas toujours vérifiables et qu'ils dépendent pour certains des choix de gestion des commissions scolaires, nous sommes d'accord avec la proposition du ministère de l'Éducation du Québec. Ainsi, lorsque l'allocation est inférieure aux besoins théoriques, une commission scolaire se voit attribuer 80 % de l'écart par rapport à ce besoin. Lorsque l'allocation est supérieure aux besoins théoriques, une commission scolaire se voit réduire à 20 % sa pénalité par rapport à ce besoin théorique.

Quant à l'indexation annuelle proposée à chaque année du Plan triennal, nous croyons que ce principe, en cohérence et par équité, devrait être reconnu et appliqué annuellement, et ce seulement si le ministère de l'Éducation du Québec assure le financement de l'ensemble des coûts de système des commissions scolaires.

Contribution de la commission scolaire et règles de transférabilité

Nous sommes reconnaissants de cette première étape de réinvestissement permettant l'allègement de la contribution des commissions scolaires au transport scolaire pour une somme de 15 M \$ sur les années 2004-2005 et 2005-2006. Nous réaffirmons cependant que les commissions scolaires n'ont pas à contribuer directement ou indirectement au financement du transport scolaire à même leurs allocations de fonctionnement. Ainsi, ce réinvestissement devra se poursuivre afin d'éliminer la contribution obligatoire des commissions scolaires.

Nous sommes en désaccord avec l'obligation de dépenser en transport toutes les sommes générées par les règles budgétaires du transport. En ce sens, nous ne sommes pas d'accord avec l'obligation faite aux commissions scolaires d'augmenter les coûts des contrats avec les transporteurs pour l'équivalent des montants de réinvestissement. Nous désapprouvons donc ce principe de non-transférabilité de l'enveloppe du transport scolaire proposé dans les présentes règles budgétaires, car ce principe contrevient à l'autonomie des commissions scolaires que nous avons toujours ardemment défendue.

En effet, la Loi sur l'instruction publique prévoit que la commission scolaire est le maître d'œuvre, donc autonome de ses approvisionnements en biens et services. Alors, nous croyons que le ministère de l'Éducation du Québec n'a pas à s'immiscer dans les affaires internes des commissions scolaires en consentant directement aux

transporteurs et à leurs employés les conditions de réinvestissement qui régiront les contrats de transport scolaire. Il s'agit d'un précédent important qui va à l'encontre de l'esprit de la loi et des principes de base d'une négociation normale entre deux parties, c'est-à-dire la commission scolaire et les transporteurs.

Enfin, nous souscrivons à l'idée de ne pas modifier pour 2004-2005 l'application de la méthode de contribution obligatoire des commissions scolaires, c'est-à-dire en continuant de l'appliquer uniquement aux commissions scolaires fusionnées en 1998. Toutefois, si l'obligation de contribuer pour les commissions scolaires demeure, nous souscrivons à l'engagement du ministère de l'Éducation du Québec de revoir cette méthode afin que toutes les commissions scolaires y contribuent.

Ajustements techniques

La prise en compte de la variation de l'effectif scolaire est un ajustement intéressant en soi. Cependant, la diminution de la clientèle scolaire n'occasionne pas automatiquement un ajustement à l'organisation du réseau de transport scolaire. À long terme, nous croyons que les milieux en décroissance et couvrant un grand territoire pourraient atteindre un seuil critique (coûts fixes) ne leur permettant plus une nécessaire rationalisation en vue de l'équilibre financier au transport scolaire.

En conséquence, l'ADIGECS souhaite une analyse d'impact avant de souscrire définitivement à cet ajustement proposé.

Le ministère de l'Éducation du Québec propose l'intégration de la variation du nombre d'élèves handicapés, et ce, de façon récurrente à l'allocation de base. L'ADIGECS croit que le maintien d'une allocation supplémentaire pour les élèves HDAA est nécessaire, car la pondération de cette clientèle aura peu d'effet sur le niveau d'allocation, alors que les coûts de transport pour cette catégorie d'élèves augmentent généralement chaque année. Deux arguments nous amènent à privilégier une telle position :

- Les besoins de services demeurent, pour différents motifs, une situation particulière : notons entre autres que pour certaines commissions scolaires, des catégories d'élèves doivent parfois fréquenter des écoles à l'extérieur de leur territoire.
- L'accroissement des services à rendre aux élèves handicapés de 4 ans.