

Coûts liés au transport scolaire dans le contexte de la COVID-19

Étude réalisée par

**Maurice Gosselin, DBA, FCPA auditeur, ASC, C. Dir
Professeur titulaire
École de comptabilité
Université Laval
Québec. Québec
418-656-5158
maurice.gosselin@fsa.ulaval.ca**

parrainée par la

**Fédération des centres de services scolaires du Québec
(FCSSQ)**

17 Juin 2021

Coûts liés au transport scolaire dans le contexte de la COVID-19

Introduction

La Direction générale de la santé publique du Ministère de la santé et des services sociaux (MSSS), la Commission des normes, de l'équité et de la santé et sécurité au travail (CNESST) et le Ministère de l'éducation du Québec (MEQ) imposent depuis plus d'un an aux centres de services scolaires et aux transporteurs scolaires du Québec un ensemble de directives dans le but de prévenir la propagation du virus SARS-CoV2 et de la maladie COVID-19.

L'objectif de cette étude, parrainée par la Fédération des centres de services scolaires du Québec (FCSSQ), est de déterminer quels sont les coûts encourus par les transporteurs scolaires pour se conformer à ces directives et de fixer des balises qui permettront aux centres de services scolaires et aux transporteurs scolaires de s'entendre sur le remboursement des coûts supplémentaires encourus pour le respect de ces directives.

Trois livrables ont été produits pour atteindre l'objectif mentionné au paragraphe précédent. Le premier comprend une description des coûts identifiés, le calcul et le montant de ces coûts pour différents objets de coûts et la démarche retenue pour les déterminer. Le deuxième consiste en un tableau que l'on retrouve à l'annexe 1 de ce document et qui rassemble, de façon synoptique, l'ensemble de ces coûts. Le troisième est une courte présentation servant à communiquer les résultats de l'étude aux responsables du transport scolaire dans les centres de services scolaires et aux responsables de la facturation des transporteurs scolaires a été produite.

La démarche qui a été retenue pour recueillir les renseignements sur les coûts encourus pour se conformer aux directives de la Direction générale de la santé publique du MSSS, de la CNESST et du MEQ a consisté en quatre étapes :

- 1) Une liste des coûts liés au transport scolaire dans le contexte de la COVID-19 a été déterminée à partir d'un examen de l'ensemble des directives imposées par la Direction générale de la santé publique du MSSS, par la CNESST ainsi que de celles qui se retrouvent dans une lettre envoyée le 12 août 2020 par la sous-ministre adjointe à l'éducation préscolaire et à l'enseignement primaire et secondaire aux directeurs généraux des centres de services scolaires.
- 2) Ces coûts ont ensuite été mesurés par une enquête auprès de fournisseurs externes pour les équipements et les fournitures. Le temps standard requis a aussi été évalué pour déterminer les coûts de main-d'œuvre nécessaires

pour nettoyer les autobus de douze rangées de banquettes, les minibus et les berlines.

- 3) Les coûts identifiés en 1 et évalués en 2 ont ensuite été comparés, pour fins de validation, avec un échantillon de factures produites par les transporteurs scolaires et envoyées aux centres de services scolaires. La FCSSQ a envoyé un message le 10 mai 2021 dans lequel elle demandait aux centres de services scolaires de produire des exemples de factures et pièces justificatives reçues des transporteurs scolaires pour les coûts liés à la COVID-19.
- 4) Un tableau regroupant l'ensemble des coûts a été préparé à partir des renseignements recueillis et une présentation PowerPoint a ensuite été préparée pour communiquer les résultats de l'étude.

Cette démarche est conforme au devis soumis par la Fédération des centres de services scolaires du Québec que l'on retrouve à l'annexe 2.

Identification et évaluation des coûts liés au transport dans le contexte de la COVID 19

Les quatre catégories de coûts suivantes ont été identifiées ainsi que la base selon laquelle le coût unitaire a été déterminé à partir d'un examen des directives imposées par la Direction générale de la santé publique du MSSS, la CNESST et le MEQ pour le transport scolaire des élèves.^{1 2} Le montant des coûts de chacune de ces quatre catégories a ensuite été évalué.

Tous les coûts mentionnés dans cette étude sont avant les taxes soit, la taxe sur les produits et services et la taxe de vente du Québec.

¹ CNESST, Guide de normes sanitaires en milieu de travail pour le réseau scolaire (préscolaire, primaire, secondaire, formation générale des adultes et formation professionnelle) – COVID-19.

² Lettre de la sous-ministre adjointe à l'éducation préscolaire et à l'enseignement primaire et secondaire, Mme Anne-Marie Lepage aux directeurs généraux des centres de services scolaires, 12 août 2020.

1. Coûts des équipements de protection individuelle (par conducteur, par année)

Selon les directives de la CNESST, les équipements de protection individuelle, masques de procédure et protection oculaire (lunettes de protection ou visières) doivent être fournis aux conducteurs³ qui doivent les porter quand leurs tâches nécessitent qu'ils soient à moins de 2 mètres des élèves. Les gants peuvent aussi être utilisés, mais ne sont pas exigés. Les gants sont toutefois nécessaires pour le nettoyage des véhicules utilisés pour le transport scolaire.

Certains équipements de protection individuels et certaines fournitures sont rendus disponibles par les centres de services scolaires aux transporteurs scolaires. Certains transporteurs n'assument donc pas de coûts supplémentaires pour ceux-ci. L'achat de ces équipements de protection individuels et fournitures par les centres de service scolaire peut générer des économies d'échelle. Ces économies potentielles n'ont pas pu être évaluées dans cette étude.

Les coûts des équipements de protection individuels et les fournitures peuvent varier en fonction de la taille du transporteur scolaire et de la région dans laquelle celui-ci opère.

Les coûts de ces équipements de protection individuelle sont mesurés par conducteur, par année. Une année normale correspond à environ 182 jours de transport. Le tableau 1 comprend ces coûts.

Un conducteur aura besoin d'un masque par jour de transport et donc d'environ 200 masques par année, soit 182 masques plus 18 masques pour compenser les pertes de masques ou les bris. Le prix des masques de procédure pour adultes varie selon les fournisseurs et selon la quantité achetée. Les masques sont vendus en boîte de 50 ou en caisse de 2 000 (40 boîtes). Nous avons observé pour les masques de niveau 3 des prix allant de 14,99\$ à 26,50\$. Plusieurs fournisseurs offrent le produit à un prix de 19,99\$ pour 50 masques. Nous avons retenu un prix de 20\$ par boîte de 50 masques.

Il existe plusieurs modèles de visières protectrices. Nous avons pris pour hypothèse que chaque conducteur pourrait normalement utiliser cinq visières par année. Le modèle de base de visière se vend environ 5\$ l'unité. Certains modèles sont plus dispendieux et peuvent coûter 20\$ par unité. Des escomptes de volume sont offerts. Après validation avec des factures produites par les transporteurs, nous avons retenu un prix de 10\$ par visière.

³ Dans ce document, le genre masculin est utilisé comme générique, dans le seul but de ne pas alourdir le texte.

Tableau 1
Coûts des équipements de protection individuelle
(par conducteur, par année)

Nature du coût	Quantité par année	Montant
Masques de procédure Certifié ASTM, niveau 3	200 par année (4 boîtes de 50 masques)	80\$
Visières protectrices	5 par année	50\$
Lunettes protection	3 par année	15\$
Gants pour le nettoyage des véhicules de transport scolaire	4 boîtes de 100 gants par années	48\$
Total		193\$

Certains transporteurs ou conducteurs peuvent aussi fournir des lunettes de protection. Chaque conducteur en utiliserait trois par année. Plusieurs modèles existent. Les modèles de base se vendent environ 5\$.

Les gants de plastique ne sont pas obligatoires selon les normes de la CNESST, mais sont requis pour les opérations de nettoyage. Une paire de gants par jour semble une utilisation appropriée, ce qui veut dire 400 gants par année. Le prix des gants varie. Nous avons retenu un prix de 12\$ par boîte de gants.

Le montant total des équipements de protection individuelle par conducteur par année s'élèverait à 193\$, comme on peut le constater dans le tableau 1.

2. Coûts des masques pour les élèves (par circuit, par année)

Les élèves doivent porter un masque lors du transport scolaire. Cette règle s'applique aux élèves du deuxième cycle du secondaire depuis l'automne 2020 et à tous les élèves du primaire et du secondaire en zone rouge depuis mars 2021.⁴ Ce masque est normalement fourni par les parents ou par l'école. Exceptionnellement. Il est possible qu'un élève n'ait pas de masque pour le

⁴ [Directives spécifiques pour le milieu de l'éducation \(COVID-19\) | Gouvernement du Québec \(quebec.ca\)](https://www.gouvernement.qc.ca/fr/actualites/2020/12/01/directives-specifiques-pour-le-milieu-de-l-education-covid-19)

transport scolaire. Dans ces circonstances, le conducteur doit avoir des masques disponibles pour fournir un masque à l'élève qui, pour toutes sortes de raison, n'a pas son masque. Le tableau 2 comprend ces coûts par conducteur, par année.

Tableau 2

Coûts des masques fournis exceptionnellement aux élèves (par conducteur, par année)

Nature du coût	Quantité par année	Montant
Masques de procédure pour les élèves du primaire	1 boîte de 50 masques par année)	20\$
Masques de procédure pour les élèves du secondaire	1 boîte de 50 masques par année)	20\$
Total		40\$

Le prix des masques de procédure pour les élèves du primaire et du secondaire varie selon les fournisseurs et selon la quantité achetée. Les masques sont vendus en boîte de 50 ou en caisse de 2 000 (40 boîtes). Nous avons observé pour les masques des prix allant de 11,99\$ à 26,50\$. Plusieurs fournisseurs offrent le produit à un prix de 19,99\$ pour 50 masques.

3. Coûts du nettoyage des autobus par circuit et par jour de transport

Les surfaces fréquemment touchées dans les autobus de 12 rangées de banquettes, les minibus et les berlines doivent être nettoyées et désinfectées chaque jour. De plus, le poste de travail du conducteur doit être nettoyé et désinfecté à chaque quart de travail ou lors d'un changement de conducteur.

Le coût de nettoyage des véhicules comprend les salaires et les charges sociales des employés qui font le nettoyage. Normalement, ce sont les conducteurs qui font ce travail, mais rien n'empêche un transporteur de faire appel à d'autres employés ou à des services externes pour le faire. Le coût du nettoyage dans cette étude a été déterminé en prenant pour hypothèse que cette tâche est accomplie par les conducteurs et que ceux-ci sont rémunérés pour l'exécuter. Les coûts supplémentaires ou les économies que pourraient engendrer la sous-traitance du

nettoyage ou sa réalisation par d'autres employés n'ont pas été considérés dans cette étude, car ils ne sont pas faciles à déterminer.

Le temps nécessaire pour exécuter le nettoyage peut varier selon la méthode de nettoyage choisie. Il semble que le temps standard pour le nettoyage d'un autobus de douze rangées de banquettes soit d'environ 15 minutes. Nous avons établi que ce temps est moindre pour un minibus, 10 minutes et une berline, 5 minutes.

Le montant de la rémunération des conducteurs d'autobus varie grandement au Québec et au Canada. Dans une étude que j'ai réalisée en 2015, les salaires horaires pouvaient se situer normalement entre 16,00 \$/heure et 25,00 \$/heure.⁵ Les salaires étaient plus élevés à Montréal, sur la Côte-Nord et au Saguenay-Lac Saint-Jean.

Selon Industrie Canada, le salaire horaire moyen en 2019 pour les employés dans le secteur du transport en commun et le transport terrestre de voyageurs était de 28,44\$.⁶ Cette rémunération horaire est plus élevée que celle offerte dans le secteur du transport scolaire. Des données plus spécifiques au secteur du transport scolaire ne sont pas malheureusement pas disponibles auprès d'Industrie Canada et de Statistique Canada.

Selon une enquête faite par la Fédération des transporteurs par autobus en 2017, le salaire horaire des conducteurs d'autobus se situait entre 14 \$ et plus de 20\$. Le salaire horaire moyen était de 18,56\$.⁷ En indexant ce montant de 1,5 % par année pour la période de 2017-2021, on obtient un salaire horaire moyen de 19,69\$. Il s'agit évidemment d'un salaire moyen. Les salaires horaires payés par les transporteurs sont plus ou moins élevés, selon la région ou la taille du transporteur. Pour les fins de cette étude, nous avons finalement retenu un salaire horaire de 19,75\$.

Les charges sociales doivent être ajoutées à ce salaire horaire de 19,75\$. Le taux retenu pour ces charges sociales est de 18,582%, soit celui de 16,582% déterminé par Emploi Québec⁸ auquel 2% a été ajouté pour considérer une indemnité de vacances de 3 semaines par année plutôt que de seulement 2 semaines.

Le tableau 3 comprend le coût de la rémunération, salaires et charges sociales, pour faire le nettoyage quotidien des surfaces fréquemment touchées dans les

⁵ Gosselin M., (2015). Évaluation du coût de revient d'un contrat de transport scolaire au Québec. Université Laval.

⁶ Industrie Canada. Statistiques relatives à l'industrie canadienne, Transport en commun et transport terrestre de passagers <https://www.ic.gc.ca/app/scr/app/cis/summary-sommaire/485>

⁷ Fédération des transporteurs par autobus du Québec 2017. Conditions de travail des conducteurs d'autobus en vigueur le 1^{er} janvier 2017, page 82. (Annexe 4)

⁸ Emploi Québec, [Charges sociales imputées à l'employeur pour l'année 2021 \(gouv.qc.ca\)](https://www.emploi-quebec.ca/fr/charges-sociales-imputees-a-l-employeur-pour-l-annee-2021)

véhicules utilisés pour le transport scolaire et celui du poste de travail du conducteur à chaque quart de travail ou lors d'un changement de conducteur. Ce coût s'élève 5,85\$ par jour pour un autobus de douze rangées de banquettes, à 3,90\$ par jour pour un minibus et à 1,95\$ par jour pour une berline.

Pour tenir compte de la variabilité du salaire horaire, nous avons procédé à une analyse de sensibilité. Pour chaque 1\$ de variation du salaire horaire, il faudrait considérer une hausse ou une baisse d'environ 0,30\$ du coût quotidien des salaires encourus pour le nettoyage des autobus. Par exemple, si le salaire était de 20,75\$ au lieu de 19,75\$, le coût quotidien pour un autobus de 12 rangées de banquettes passerait de 5,85\$ à 6,15\$.

Tableau 3
Coût de la rémunération (incluant les charges sociales) du nettoyage des autobus par circuit et par jour de transport

Nature du coût	Temps standard	Taux horaire (incluant les charges sociales de 18,582%)	Montant
Nettoyage quotidien fait par le conducteur – Autobus de 12 rangées de banquettes	15 minutes	23,41\$	5,85\$
Nettoyage quotidien fait par le conducteur – Minibus	10 minutes	23,41\$	3,90\$
Nettoyage quotidien fait par le conducteur – Berlines	5 minutes	23,41\$	1,95\$

Pour effectuer le nettoyage, des produits nettoyants sont nécessaires de même que des linges et chiffons et possiblement d'autres fournitures selon les pratiques de nettoyage choisies.

La détermination du coût des produits nettoyants est complexe compte tenu de la diversité des produits. De plus, l'obtention de prix des fournisseurs est difficile et rend la comparaison des produits difficiles. Les escomptes varient aussi grandement en fonction du volume et de la périodicité des achats.

La quantité utilisée de produits nettoyants peut également être bien différente d'un transporteur scolaire et même d'un conducteur à l'autre.

Les produits dont nous avons validé les prix font partie de la liste des désinfectants dont l'utilisation contre la COVID-19 a été prouvée produite par Santé Canada.

Toutes sortes de linge ou chiffons sont disponibles pour le nettoyage et leur durée d'utilisation peut varier grandement. Nous avons pris pour hypothèse qu'un linge pourrait être utilisé pendant 1 journée et ensuite mis au rebut. Cette hypothèse a peu d'impact compte tenu du fait que ce coût représente quelques dizaines de cents par jour, par circuit.

Le tableau 4 résume les renseignements relatifs au coût des produits de nettoyage par circuit et par jour en tenant compte du type de véhicule utilisé.

Tableau 4
Produit de nettoyage des autobus par circuit et par jour de transport

Nature du coût	Quantité	Coût unitaire	Coût par jour
Désinfectant tout usage, Autobus 12 rangées de banquettes	3,78 litres par mois (20 jours)	39,25\$	1,96\$
Désinfectant tout usage, Minibus	3,78 litres pour 40 jours	39,25\$	0,98\$
Désinfectant tout usage, Berlines	3,78 litres pour 80 jours	39,25\$	0,50\$
Linge en microfibre, par véhicule	1 linge par jour	0,99 \$ pour 10 chiffons	0,10\$

Selon les analyses et les comparaisons qui ont été faites et que l'on retrouve au tableau 5, le coût total du nettoyage des véhicules utilisés pour le transport scolaire par circuit et par jour de transport s'élève à 7,91\$ pour le nettoyage d'un autobus de douze rangées de banquettes, à 4,96\$ pour un minibus et à 2,55\$ pour une berline.

Tableau 5
Coût total du nettoyage des véhicules de transport
(par circuit, par jour de transport)

Type de véhicule	Montant
Nettoyage quotidien fait par le conducteur – Autobus de 12 rangées de banquettes	7,91\$
Nettoyage quotidien fait par le conducteur – Minibus	4,96\$
Nettoyage quotidien fait par le conducteur – Berlines	2,55\$

L'examen de factures produites par des transporteurs scolaires a permis de constater que des transporteurs demandent le remboursement d'un montant forfaitaire qui varie entre 10\$ à 18\$ pour le nettoyage des autobus de 12 rangées de banquettes.

4. Coûts des équipements, incluant les frais d'installation par véhicule

Coût des barrières physiques par véhicule

Les barrières physiques ne sont pas obligatoires. D'ailleurs, un fabricant important, Girardin, ne recommande pas l'installation de barrières physiques et n'offre pas le service de pose de ce type d'équipement. Dans un autobus de 12 rangées de banquettes, en l'absence d'une barrière physique, les deux premières rangées de banquettes doivent être condamnées pour respecter la distance de 2 mètres. Le nombre d'élèves maximum est donc réduit de 48 à 44.

Dans un minibus, en l'absence d'une barrière physique entre le conducteur et les élèves, le nombre d'élèves passe de 20 à 16. Dans une berline, sans barrière physique, le nombre d'élèves est limité à 2 au lieu de 4. Compte tenu de ces contraintes, surtout dans les berlines et les minibus il peut devenir essentiel d'installer une barrière physique entre le conducteur et les élèves. Ce coût devrait donc être considéré si le nombre d'élèves sur un circuit le justifie.

Les coûts des barrières physiques sont indiqués dans le tableau 6 selon le type de véhicule. Les coûts peuvent varier selon le type de barrières et son installation. Les barrières doivent répondre aux normes de la Société d'Assurance automobile

du Québec. Comme les barrières physiques ne sont pas obligatoires et que leur coût notamment pour l'installation peut varier grandement, les transporteurs scolaires devraient fournir des pièces justificatives pour ces coûts. Selon les recherches et les comparaisons que nous avons effectuées, le coût d'une barrière pour un autobus de 12 rangées de banquettes serait, comme indiqué au tableau 6, de 490 \$. Ce coût serait identique pour un minibus et de 250 \$ pour une berline.

Tableau 6
Coût des Barrières physiques par véhicule

Nature du coût	Montant
Barrières physiques – Autobus de 12 rangées de banquettes	490\$
Barrières physiques - Minibus	490\$
Barrières physiques - Berlines	250\$

Distributrices de nettoyant à main à l'entrée des autobus et gel nettoyant

Les distributrices de nettoyant à main ne sont pas obligatoires. Les élèves doivent se laver les mains au départ de leur domicile et de l'école. Certains transporteurs peuvent toutefois désirer installer ce type de distributrice dans les autobus de douze rangées de banquettes et les minibus. Ce coût pourrait donc être considéré si le centre de service scolaire le juge approprié.

Nous avons donc évalué les coûts d'achat et d'installation de ces équipements ainsi que la fourniture du gel nettoyant. Les coûts des distributrices de nettoyant à main sont indiqués dans le tableau 7 selon le type de véhicule et ceux du gel nettoyant au tableau 8. Nous avons pris pour hypothèse que ce type d'équipement n'est pas installé dans les berlines.

Tableau 7
Coût des distributrices de nettoyant à main par véhicule

Nature du coût	Coût
Distributrices de nettoyant à main – Autobus de 12 rangées de banquettes	80\$
Distributrices de nettoyant à main – Minibus	80\$

Le tableau 8 comprend les renseignements relatifs au gel désinfectant qui peut être rendu disponible dans les autobus de douze rangées de banquettes et les minibus. Nous avons pris pour hypothèse que deux contenants d'un litre seraient nécessaires pour chaque mois, période d'environ 20 jours, de transport.

Tableau 8
Gel désinfectant

Nature du coût	Quantité	Coût unitaire par litre	Coût par jour
Gel désinfectant	2 litres par mois (20 jours)	14,67\$	1,46\$

Autres coûts

D'autres coûts possibles ont été identifiés, mais n'ont pas été considérés dans cette étude compte tenu de leur importance peu significative ou de l'impossibilité de les évaluer. Une liste de ces coûts est produite à l'annexe 3.

Conclusion

Dans cette étude, les coûts liés au transport scolaire dans le contexte de la COVID-19 ont été identifiés et ensuite évalués. Les coûts unitaires ont été déterminés pour trois différentes unités d'analyse :

Les coûts des équipements et fournitures de protection individuelle et des masques pour les élèves ont été calculés par conducteur, par année. Selon nos analyses, le total de ces coûts s'élève à 243\$ par conducteur, par année.

Les coûts de nettoyage ont été déterminés par circuit et par jour. Ils s'élèvent à un total de 7,91\$ par circuit et par jour de transport pour un autobus de 12 rangées de banquettes, à 4,95\$ pour un minibus et à 2,55\$ pour une berline.

Les coûts des équipements ont été établis par véhicule. Ils s'élèvent à 490\$ pour une barrière physique pour un autobus de douze rangées de banquettes et un minibus et de 250\$ pour une berline.

Ces coûts ne sont pas faciles à mesurer. Ils peuvent varier de façon significative d'un transporteur scolaire à l'autre, selon plusieurs facteurs, dont la taille du transporteur, et la ou les régions où ce transporteur opère. Ces coûts ne comprennent pas les taxes.

Maurice Gosselin

Juin 2021

Annexe 1

Tableau des coûts liés au transport scolaire dans le contexte de la COVID

Coûts des équipements de protection (par conducteur, par année)

Nature du coût	Quantité par année	Montant
Masques de procédure Certifié ASTM, niveau 3	200 par année (4 boîtes de 50 masques)	80 \$
Visières protectrices	5 par année	50 \$
Lunettes protection	3 par année	15 \$
Gants pour le nettoyage des véhicules de transport scolaire	4 boîtes de 100 par années	48 \$
Masques de procédure pour les élèves du primaire	1 boîte de 50 masques par année)	20 \$
Masques de procédure pour les élèves du secondaire	1 boîte de 50 masques par année)	20 \$
Total		233 \$

Coût total du nettoyage des véhicules de transport (par circuit, par jour de transport)

Type de véhicule	Montant
Autobus de 12 rangées de banquettes	7,91 \$
Minibus	4,96 \$
Berlines	2,55 \$

Coûts des équipements, incluant les frais d'installation par véhicule

Types d'équipement	Type de véhicule	Montant
Barrières physiques	Autobus de 12 rangées de banquettes	490 \$
	Minibus	490 \$
	Berlines	250 \$
Distributeur de nettoyant à main	Autobus de 12 rangées de banquettes	80 \$
	Minibus	80 \$

Annexe 2
Devis
Balises de coûts liées
au transport scolaire dans un contexte COVID-19
(Note : ce document de travail n'a pas été approuvé par les autorités de la
FCSSQ)

Contexte

Dans le but de prévenir la propagation du coronavirus, la santé publique et la CNESST imposent aux Centres de services scolaires et aux transporteurs scolaires un ensemble de directives.

Or, les coûts pour le suivi de ces directives sont importants, notamment ceux de l'installation des équipements de protection et de la désinfection des véhicules. On constate, notamment une très grande disparité des tarifs chargés aux CSS par les transporteurs scolaires.

Le projet

À cet égard, plusieurs responsables du transport scolaire ont manifesté l'intérêt d'établir des balises de coûts afin de déterminer ce qui doit être payé aux transporteurs.

L'existence d'un document de référence permettrait aux CSS de comparer les tarifs chargés dans les différents CSS. D'importantes économies pourraient être réalisées et la négociation serait facilitée avec les transporteurs.

Ce document de référence constituerait en quelque sorte un guide pour l'établissement d'une politique de remboursement de coûts covid-19 pour chaque CSS. Il viserait à assurer la cohérence dans les pratiques de remboursement.

La démarche

Dans le but de produire le guide, le consultant devra réaliser les tâches suivantes :

- Répertorier l'ensemble des directives imposées par la santé et publique et la CNESST pour l'opérationnalisation du transport scolaire (cf, document de la CNESST et lettre d'Anne-Marie Lepage) dans un contexte de pandémie;
- Effectuer une recherche comptable, par une enquête auprès des fournisseurs, sur les coûts de revient des différentes actions à poser dans

le cadre de directives, notamment les coûts unitaires, comme la désinfection par autobus (24 places et plus, berlines), l'installation des équipements, les coûts supplémentaires par employé, les coûts d'administration;

- Comparer le calcul de ces coûts de revient à un échantillon de factures qui ont été envoyées aux CSS afin de voir s'il y a surcharge ou non;
- Construire une table de coûts des différentes actions demandées par la santé publique, en proposant des prix équitables et des fourchettes de prix;
- Rédiger un court document explicatif de la table des coûts, qui ferait partie du guide, et formuler des recommandations sur la façon dont les transporteurs devraient présenter les factures avec les ratios nécessaires permettant de comparer les prix entre eux.
- Faire une présentation du travail final auprès du groupe de travail en transport, groupe de la Fédération

Échéanciers

Avril/Mai

Devis préparé par Louis Bellemare
Conseiller financement et transport scolaire
FCSSQ

Annexe 3

Autres coûts liés au transport scolaire dans le contexte de la COVID-19

Voici d'autres coûts liés au transport scolaire dans le contexte de la COVID-19, mais qui n'ont pas été considérés dans l'étude compte tenu de leur importance peu significative ou de l'impossibilité de les évaluer.

Coûts de l'autoévaluation des conducteurs avec des symptômes de la COVID-19 ou ayant un contact domiciliaire avec une personne ayant des symptômes de la COVID-19

Les coûts de cette activité impliquent principalement le temps pour l'autoévaluation de l'état de santé des conducteurs. Cette activité doit être complétée à chaque jour. Elle est toutefois de courte durée. Le coût de cette activité n'a donc pas été évalué.

Rémunération des conducteurs qui doivent s'absenter parce qu'ils ont des symptômes de la COVID-19 ou qui sont en attente du résultat d'un test ou qui ont un contact domiciliaire qui a des symptômes de la COVID-19 ou qui est en attente de résultat d'un test de la COVID-19.

Des conducteurs peuvent avoir à s'absenter pour les raisons mentionnées au paragraphe précédent. Ces congés de maladie sont un coût lié à la COVID, mais font normalement partie des congés de maladie déjà disponibles pour les conducteurs. Le coût de la rémunération des conducteurs absents pour cause de COVID-19 n'a donc pas été considéré dans cette analyse.

Frais d'administration liés à la mise en œuvre des directives de la santé publique, de la CNESST et du MEQ dans le contexte de la COVID 19.

La COVID-19 engendre des frais d'administration supplémentaires pour les transporteurs scolaires.

La supervision de la mise en œuvre des directives imposées par la Direction générale de la santé publique du MSSS, de la CNESST et du MEQ est nécessaire et prend un certain temps. Le nombre d'heures nécessaire pour exécuter cette tâche est toutefois difficile à évaluer. Il dépendra de plusieurs facteurs notamment de la taille du transporteur scolaire. Ce coût est difficile à évaluer.

Les responsables des achats doivent consacrer du temps à l'approvisionnement en produits nécessaires au respect des directives. Une fois, les directives mises en place, ce coût, difficile à évaluer, ne semble pas important.

D'autres frais d'administration peuvent être encourus par les transporteurs scolaires.

Les frais d'administration liés à la gestion du transport scolaire en période de pandémie sont encourus par les transporteurs scolaires. Ils sont toutefois difficiles à évaluer et à répartir entre les objets de coûts que ce soit les circuits, les conducteurs ou les journées de transport. Pour cette raison, ils n'ont pas été considérés et évalués dans cette étude.