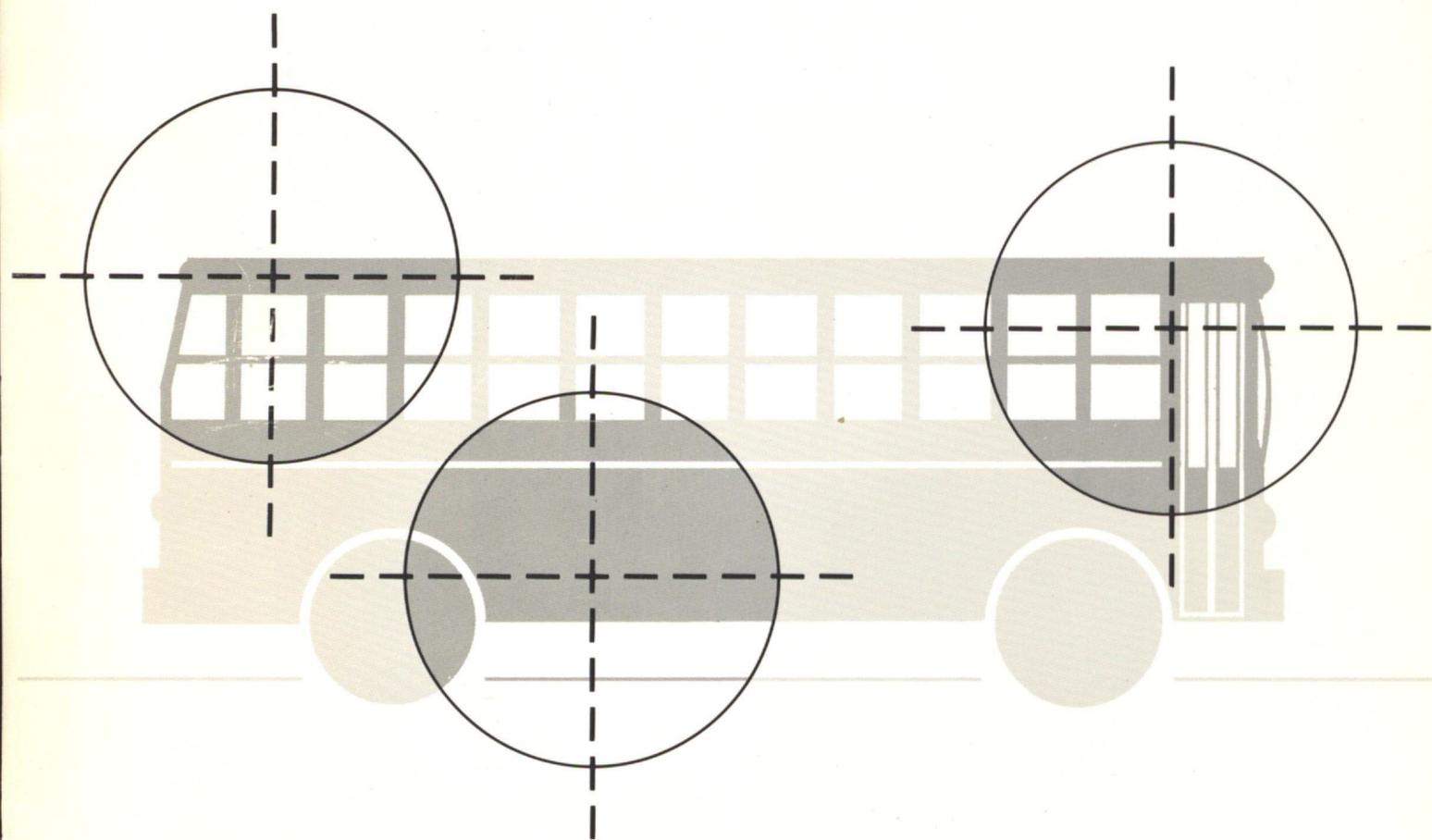


---

# ANALYSE

---

*DE LA SITUATION FINANCIERE  
DE L'INDUSTRIE DU TRANSPORT SCOLAIRE  
AU QUÉBEC*



*ANNÉE SCOLAIRE 1988-1989*

CANQ  
TR  
TPM  
138

Québec 

494494

CANQ  
TR  
TPM  
138

ANALYSE DE LA SITUATION FINANCIERE  
DE L'INDUSTRIE DU TRANSPORT SCOLAIRE AU QUEBEC  
ANNEE SCOLAIRE 1988-1989

Sillery (Québec)  
9 avril 1991

Cette publication est éditée par la  
Direction des communications du  
ministère des Transports du Québec.  
Pour se la procurer, téléphoner au  
**(418) 643-6860** ou écrire à:

Direction des communications  
Ministère des Transports du Québec  
700, boul. Saint-Cyrille Est,  
18<sup>e</sup> étage  
Québec (Québec)  
G1R 5H1

*Dépôt légal 2<sup>e</sup> trimestre 1991*  
*Bibliothèque nationale du Québec*  
*ISBN 2-550-21910-4*

**ANALYSE DE LA SITUATION FINANCIERE  
DE L'INDUSTRIE DU TRANSPORT SCOLAIRE AU QUEBEC  
ANNEE SCOLAIRE 1988-1989**

**TABLE DES MATIERES**

AVANT-PROPOS

1.	OBJECTIFS POURSUIVIS .....	6
2.	ECHANTILLON .....	7
3.	EVALUATION DE LA QUALITE DE L'INFORMATION FINANCIERE DISPONIBLE	
	3.1 Fiabilité des états financiers .....	8
	3.2 Analyse des états financiers en fonction des objectifs poursuivis .....	14
4.	COMPILATION DES DONNEES	
	4.1 Données financières relatives aux résultats d'exploitation .....	16
	4.1.1. Description des regroupements utilisés .....	16
	4.1.2. Transporteurs exerçant des activités diversifiées .....	21
	4.2 Données financières relatives aux calculs des ratios .....	22
	4.3 Informations complémentaires .....	24

**TABLE DES MATIERES**

5.	ANALYSE DES RESULTATS D'OPERATION	
5.1	Analyse générale	26
5.2	Analyse en fonction des regroupements de dépenses	35
5.3	Sommaire des résultats de l'analyse	39
5.4	Informations supplémentaires sur les transporteurs déficitaires	40
6.	ANALYSE DES RATIOS FINANCIERS	
6.1	Comparaison des ratios financiers de l'industrie du transport scolaire avec ceux d'autres industries canadiennes	45
6.2	Evolution de la performance financière des transporteurs scolaires 1982-83, 1988-89	47
6.3	Sommaire des résultats de l'analyse	52
7.	ANALYSE DE LA SENSIBILITE DES RESULTATS D'OPERATION SCOLAIRE AUX VARIATIONS DU PRIX DE L'ESSENCE	52

## AVANT-PROPOS

La présente analyse sur la situation financière des entreprises de transport scolaire s'inscrit dans le cadre des diverses études qui servent à déterminer le prochain cadre budgétaire qui couvrira les années scolaires 1991-1992 à 1993-1994. Le ministère des Transports (M.T.Q.) dispose d'une information relativement complète sur la situation budgétaire des commissions scolaires et sur les diverses composantes du programme d'aide. En contre-partie, le M.T.Q. possède peu de données sur la situation financière des entreprises de transport. Il apparaissait donc souhaitable de combler cette lacune afin d'obtenir un tableau plus complet de la situation.

Cette analyse a donc été réalisée à la demande du ministère des Transports qui en a assumé les coûts. Cette dernière n'aurait pu cependant être menée à bien sans le concours des transporteurs écoliers puisque le M.T.Q. ne disposait pas des données nécessaires. Le M.T.Q. a sollicité la collaboration des deux principales associations de transporteurs qui sont l'Association du transport écolier du Québec (A.T.E.Q.) et l'Association des propriétaires d'autobus du Québec (A.P.A.Q.).

Grâce à cette collaboration des deux associations de transporteurs, on a pu compter sur un total de 282 états financiers pour réaliser cette étude. Sur ces 282 états financiers, 272 d'entre eux ont été retenus pour fins de compilation tel qu'expliqué à la section 3.2. Le taux de réponse a été de plus de 70% ce qui montre le haut niveau de collaboration. L'échantillon retenu couvre 26,5% des entreprises de transport scolaire au Québec.

Le choix des entreprises faisant partie de l'échantillon a été fait par le ministère des Transports. Cet échantillon a été constitué de manière à obtenir non seulement un tableau de la situation générale des entreprises au Québec mais également par taille et par région. La méthodologie utilisée offre une marge de sécurité très élevée en ce qui concerne la validité de l'échantillon retenu. Le tableau 1 présente les résultats des tests de validité qui ont été appliqués. Le traitement des données a été effectué de façon à assurer la confidentialité des données fournies par les entreprises.

La réalisation de cette étude a été confiée à une firme comptable indépendante possédant l'expertise d'analyse nécessaire. Le recours à une firme indépendante assure également l'objectivité des résultats obtenus. La firme de comptables agréés Choquette, Corriveau, Grenier a procédé à cette analyse selon une méthodologie similaire à celle utilisée lors d'une précédente analyse en 1983. L'objectif était non seulement d'obtenir un tableau de la situation financière des entreprises en 1989, mais également de la comparer à celle qui prévalait au début du régime actuel de financement.

De plus, on a mandaté l'entreprise pour qu'elle réalise une analyse de sensibilité aux variations du prix de l'essence compte tenu de la conjoncture actuelle. Cette analyse permet de déterminer l'impact de la hausse des prix de l'essence sur la profitabilité des entreprises.

Les résultats de la présente analyse montre une situation financière relativement bonne de l'industrie du transport scolaire avec un profit d'opération de 7,72%.

TABLEAU 1

ANALYSE FINANCIÈRE DES TRANSPORTEURS SCOLAIRES

FIABILITÉ DES RÉSULTATS

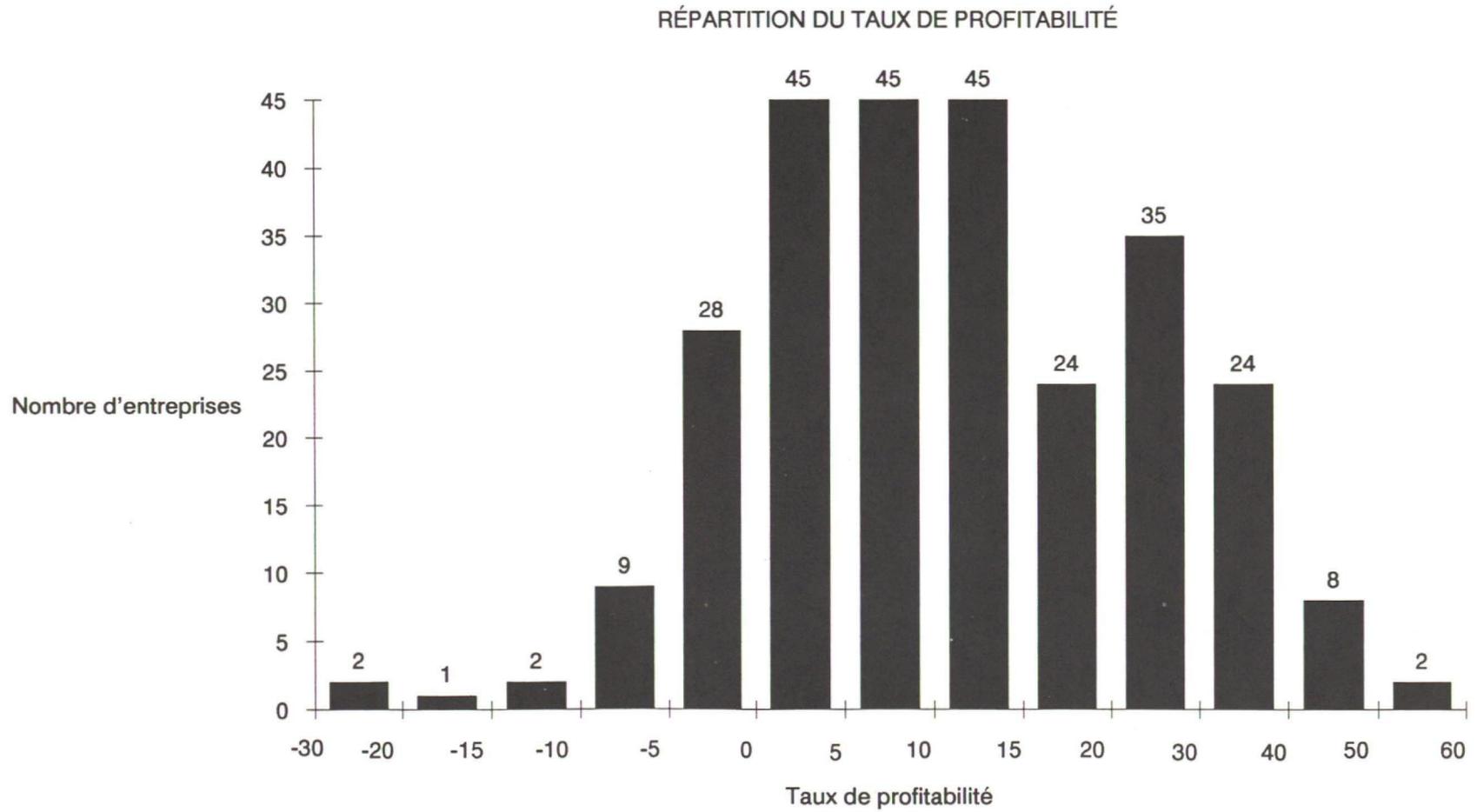
PAR RÉGION ADMINISTRATIVE

Région	Nombre entreprises	Profit moyen	Coefficient de variation	Précision
01	37	9.58 %	3.08 %	6.25 %
02	21	7.27 %	5.36 %	11.36 %
03	69	9.27 %	0.98 %	1.97 %
04	29	9.34 %	3.10 %	6.35 %
05	14	10.73 %	3.19 %	6.84 %
06	64	5.67 %	1.36 %	2.73 %
07	21	8.15 %	4.94 %	10.27 %
08	17	11.51 %	2.74 %	5.78 %
Moyenne provinciale	272	7.72 %	0.31 %	0.61 %

SELON LA TAILLE DES ENTREPRISES

Région	Nombre entreprises	Profit moyen	Coefficient de variation	Précision
1-2 véhicules	96	15.51 %	0.93 %	1.84 %
3-10 véhicules	112	10.66 %	0.72 %	1.43 %
11 à 30 véhicules	50	7.33 %	1.79 %	3.60 %
31 véhicules et +	14	6.03 %	2.77 %	5.95 %
Moyenne provinciale	272	7.72 %	0.31 %	0.61 %

FIGURE 1



Aucun élément ne laisse présager une éventuelle déstabilisation de la rentabilité des entreprises à court ou moyen terme. Bien entendu, il s'agit d'un bilan général qui n'exclut pas que certaines entreprises peuvent connaître des difficultés sérieuses. Il faut également être prudent dans l'interprétation de certaines données comme par exemple le taux de profitabilité des entreprises qui exploitent un ou deux véhicules. On ne peut vraiment comparer les données d'une entreprise qui possède 1 ou 2 véhicules avec les entreprises qui en exploitent une centaine. La figure 1 qui présente la répartition des taux de profitabilité en fonction du nombre d'entreprises montre bien que la performance financière des entreprises donne des écarts importants.

La présente analyse constitue un point repère pour une année particulière qui est l'année scolaire 1988-1989. Elle permet de constater une amélioration par rapport à la situation qui prévalait en 1983 au lendemain d'une crise économique très sévère. L'analyse est très révélatrice des efforts de rationalisation effectués par les entreprises au cours des dernières années pour assurer leur rentabilité. Bien entendu, il ne s'agit pas d'une étude prospective, mais elle permet de faire le constat que la situation financière de cette industrie était saine à ce moment.

Cette étude est une base de référence unique pour le ministère des Transports et les associations de transporteurs. Elle est également un outil de gestion qui permet aux entreprises qui oeuvrent dans ce secteur de se comparer aux transporteurs de même taille ou de se situer par rapport aux résultats observés dans leur région.

Ministère des Transports  
Direction Générale du Transport  
Terrestre des Personnes

## 1. OBJECTIFS POURSUIVIS

- Analyser d'un point de vue comptable et financier la performance de l'industrie du transport scolaire au Québec pour l'année terminée le 30 juin 1989 et évaluer sa santé financière à cette même date.
  
- Comparer les données financières recueillies dans le cadre de cette étude aux données correspondantes de l'étude précédente effectuée par le Ministère des transports<sup>1</sup> pour l'année terminée le 30 juin 1983.
  
- Procéder à une analyse de sensibilité des résultats de l'industrie relativement à la variation du prix de l'essence entre la date de référence du 30 juin 1989 et la date de l'étude afin d'en mesurer l'impact sur le taux de profitabilité de l'industrie.

---

<sup>1</sup> Gouvernement du Québec, Ministère des transports, Direction Générale du Transport Terrestre des Personnes, Analyse financière de l'industrie du transport scolaire au Québec (année scolaire 82-83).

## 2. ECHANTILLON

Notre étude a été effectuée à partir de 282 états financiers de transporteurs scolaires québécois. Ces états financiers, portant sur l'exercice terminé le 30 juin 1989, ont été recueillis par les représentants du Ministère des transports à partir d'un échantillon qu'ils ont eux-mêmes établi.

N'ayant pas été impliqués au niveau du processus d'établissement de l'échantillon, nous vous référons aux résultats des tests de validité effectués par le personnel du Ministère des Transports présentés à la Tableau 1.

### **3. EVALUATION DE LA QUALITE DE L'INFORMATION FINANCIERE DISPONIBLE**

#### **3.1 Fiabilité des états financiers:**

Les 272 états financiers utilisés dans le cadre de cette étude peuvent être classés selon les catégories suivantes en regard de la nature du rapport de l'expert-comptable accompagnant chacun de ces états financiers:

1. Rapport du vérificateur;
2. Rapport de mission d'examen;
3. Avis au lecteur;
4. Autres types.

Une brève description du travail effectué par l'expert-comptable pour chacun de ces types de mandats pourra aider l'utilisateur à juger de la fiabilité des états financiers utilisés.

#### **1. Rapport des vérificateurs**

Par le travail de vérification qu'il effectue dans ce type de mandat, le vérificateur cherche à obtenir un degré raisonnable de certitude que les états financiers pris dans leur ensemble ne comportent aucune inexactitude importante. Le vérificateur conçoit normalement ses procédés de vérification en présumant que la direction est de bonne foi et il fait appel à son jugement professionnel pour déterminer la nature, l'étendue et le calendrier d'application de ses procédés de vérification, pour en tirer des conclusions et pour évaluer la validité des décisions prises par la direction pour établir les données. En vérification, on ne peut atteindre la certitude absolue en raison de facteurs comme la nécessité de faire appel au jugement, l'utilisation de sondages,

les limitations inhérentes au contrôle interne, et le fait qu'une bonne partie de l'information probante que peut obtenir le vérificateur est de nature convaincante plutôt que concluante<sup>2</sup>.

## **2. Rapport de mission d'examen**

L'examen se distingue de la vérification en ce que son étendue est moindre que celle d'une vérification; il s'ensuit que le degré de certitude qu'il procure est moindre. L'examen est basé essentiellement sur des prises de renseignements, des procédés analytiques et des discussions portant sur les renseignements fournis à l'expert-comptable par l'entreprise; son objectif se limite à évaluer dans quelle mesure les informations sur lesquelles l'expert-comptable doit faire rapport sont plausibles compte tenu de critères appropriés. L'adjectif "plausible" est employé dans le sens de "qui semble digne de foi" compte tenu des renseignements obtenus par l'expert-comptable dans le cadre de sa mission<sup>3</sup>.

---

<sup>2</sup> Manuel de l'I.C.C.A., chapitre 5000.04

<sup>3</sup> Manuel de l'I.C.C.A., chapitre 8100.05

### 3. Avis au lecteur

La mission de compilation est une mission dans laquelle l'expert-comptable reçoit des renseignements de la part d'un client et les présente sous forme d'état financier. L'expert-comptable s'assure que le regroupement des données est mathématiquement exact; toutefois, il ne cherche pas à vérifier l'exactitude ou l'intégralité des renseignements fournis. Contrairement à la mission de vérification ou à la mission d'examen dans lesquelles l'expert-comptable effectue suffisamment de travail pour être en mesure de produire une déclaration de fiabilité à l'égard des états financiers, la mission de compilation ne vise aucunement ce but<sup>4</sup>.

### 4. Autres types

Les états financiers non accompagnés d'un des trois rapports définis précédemment ont été regroupés sous ce titre.

Le tableau 2 présente la répartition des états financiers en fonction du type de rapport accompagnant ces mêmes états. On constate que 71% des états financiers ont fait l'objet d'une mission de vérification ou d'examen de la part de l'expert-comptable.

---

<sup>4</sup> Manuel de L'I.C.C.A., chapitre 9200.03

TABLEAU 2

REPARTITION SELON LE TYPE DE RAPPORT EMIS, 1982-83, 1988-89

	1982-83		1988-89	
	Nombre	%	Nombre	%
1= Rapport du vérificateur	136	40	49	18
2= Rapport de mission d'examen	162	48	143	53
3= Avis au lecteur	14	4	42	15
4= Autres types	26	8	38	14
	338	100	272	100
	=====	=====	=====	=====

TABLEAU 3

REPARTITION DU TYPE DE RAPPORT SELON LA CATEGORIE DE REVENUS, 1988-89

	Moins de 100,000 \$		de 100,000 \$ à 500,000 \$	
	Nombre	%	Nombre	%
1= Rapport du vérificateur	1	1	23	20
2= Rapport de mission d'examen	36	37	77	66
3= Avis au lecteur	31	32	9	8
4= Autres types	30	30	7	6
	98	100	116	100
	=====	=====	=====	=====

	de 500,000 \$ à 1,000,000 \$		Plus de 1,000,000 \$	
	Nombre	%	Nombre	%
1= Rapport du vérificateur	9	25	15	68
2= Rapport de mission d'examen	25	69	6	27
3= Avis au lecteur	2	6	0	0
4= Autres types	0	0	1	5
	36	100	22	100
	=====	=====	=====	=====

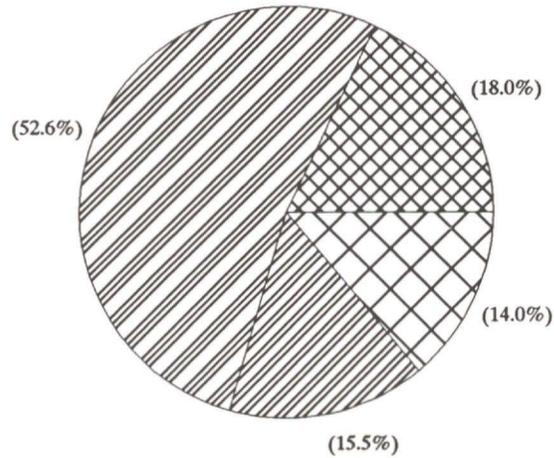
Bien que cette proportion soit moins élevée que lors de la précédente étude où elle était de 88%, le degré de fiabilité des états financiers utilisés nous apparaît quant même satisfaisant.

Le tableau 3 fait état de la répartition des 272 états financiers utilisés dans le cadre de cette étude en fonction du type de rapport émis et en fonction de la catégorie de revenus de transport scolaire alors que la figure 2 en fait la représentation graphique. On constate alors que le pourcentage des états financiers accompagnés d'un rapport de vérificateur ou d'un rapport de mission d'examen est de 38% pour les transporteurs dont le revenu de transport scolaire est inférieur à 100 000\$ et de 86% pour ceux dont le revenu se situe entre 100 000\$ et 500 000\$. Pour ce qui est des transporteurs plus importants, ce pourcentage grimpe à 94% pour les transporteurs dont le revenu se situe entre 500 000\$ et 1 000 000\$ et à 95% pour ceux dont le revenu de transport scolaire excède 1 000 000\$.

On remarque que, des 80 états financiers non accompagnés d'un rapport de vérificateur ou de mission d'examen, 61 d'entre eux se retrouve dans la catégorie de revenu inférieur à 100 000\$.

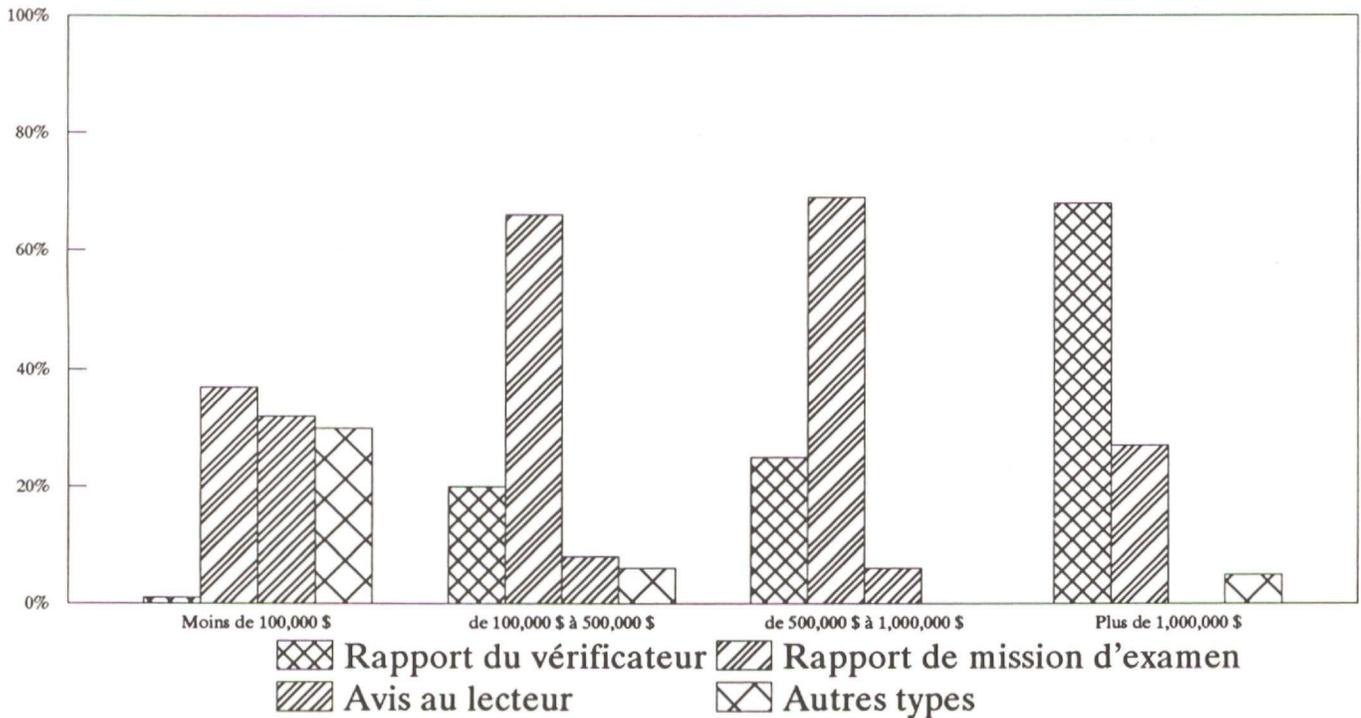
FIGURE 2

TYPE DE RAPPORT EMIS  
1988-1989



⊠ Rapport du vérificateur   ⊡ Rapport de mission d'examen  
⊟ Avis au lecteur   ⊞ Autres types

TYPE DE RAPPORT SELON LA CATEGORIE DE REVENUS  
1988-1989



### **3.2 Analyse des états financiers en fonction des objectifs poursuivis**

Une première analyse de chacun des états financiers constituant l'échantillon a tout d'abord été faite afin de pouvoir juger de la qualité de l'information disponible et du degré de comparabilité des données financières présentées dans ces états.

Nous avons été en mesure de constater qu'il existait une certaine homogénéité au niveau de la présentation de ces états financiers. Nous avons cependant été contraints de rejeter certains états pour les raisons suivantes:

Quatre transporteurs avaient des activités diversifiées pour lesquelles la présentation des états financiers ne permettait pas d'identifier clairement les revenus et dépenses relatives au transport scolaire.

L'information obtenue de six autres transporteurs était très incomplète devenant ainsi inutilisable. Il s'agit de transporteurs qui ont fourni un bilan personnel ou leur déclaration d'impôt personnelle.

Dix transporteurs scolaires ont donc dû être retranchés de l'échantillon initial le réduisant ainsi à 272 transporteurs. Les données contenues dans les états financiers de ces 272 entreprises ont donc été compilées pour fins d'analyse.

Nous aimerions également apporter la précision suivante relativement à l'échantillon ayant servi au calcul et à l'analyse des ratios financiers.

En effet, des 272 transporteurs dont les états financiers ont été acceptés pour fins d'analyse des résultats d'exploitation, 21 d'entre eux n'ont produit aucune information relativement au bilan de l'entreprise alors que pour 22 autres transporteurs, la seule information disponible sur les postes du bilan concernait les immobilisations.

Le but premier de notre étude était de procéder à une analyse comptable de la situation financière des transporteurs afin d'évaluer leur performance au niveau des opérations de transport scolaire. Cette analyse a été faite en utilisant les 272 états financiers dont il est question précédemment. Dans le cadre de l'analyse des ratios financiers pertinents à cette industrie, nous avons compilé les données comptables nécessaires au calcul de ces ratios. Cependant nous tenons à avertir les utilisateurs de cette étude que le nombre de transporteurs dont les données ont été utilisées pour fins de calcul des ratios financiers ne sont pas les mêmes que pour l'analyse des résultats d'opération.

Le nombre d'états financiers dont les données ont été utilisées se répartit comme suit, relativement aux différents ratios concernés:

- Profit d'opération / Revenu de transport scolaire: 272 transporteurs
- Bénéfice net / Revenu total: 272 transporteurs
- Bénéfice net / Avoir net: 229 transporteurs
- Actif à court terme / Passif à court terme: 229 transporteurs
- Bénéfice net / Actif total: 229 transporteurs
- Immobilisations / Actif à long terme: 229 transporteurs
- Valeur dépréciée / Coût du parc: 251 transporteurs

#### **4. COMPILATION DES DONNEES**

##### **4.1 Données financières relatives aux résultats d'exploitation**

###### **4.1.1. Description des regroupements utilisés**

Pour fins d'analyse des résultats d'opération scolaire, les informations contenues dans les états financiers ont été regroupées de la façon décrite ci-dessous:

- Revenu de transport scolaire;
- Salaires;
- Entretien et réparations;
- Autres frais variables;
- Frais d'administration;
- Frais de financement;
- Amortissement;
- Frais indirects.

Ces regroupements sont les mêmes que ceux utilisés lors de l'étude précédente portant sur l'exercice financier 1982-83. Cependant, en raison d'un manque d'homogénéité dans la présentation de certains postes de dépenses aux états financiers, nous avons été obligés de modifier la composition de certains regroupements. Il faudra donc être prudent lors de l'analyse comparative des résultats de cette étude en fonction de l'étude précédente. Nous y reviendrons dans la section réservée à cette analyse.

Les principales composantes des regroupements utilisés sont détaillées ci-dessous ainsi que les ajustements et reclassifications qui ont dû être faits afin de rendre comparables les états financiers entre eux.

**Revenu de transport scolaire:**

Le revenu de transport scolaire comprend les revenus suivants:

- Contrat de transport scolaire;
- Transport para-scolaire;
- Transport inter-école;
- Autres formes de transport scolaire décrites ainsi aux états financiers.

Les revenus d'intérêts ont été considérés en diminution de la dépense correspondante et les gains ou pertes sur dispositions d'immobilisations ont été considérés comme une composante des frais d'administration. Il en avait été ainsi lors de la précédente étude.

La notion de "revenu total" qui devient utile au niveau de l'analyse des ratios financiers est obtenue en ajoutant au total du revenu de transport scolaire les revenus suivants:

- Transport de ligne et voyages spéciaux;
- Revenu d'opération d'un garage incluant la vente d'essence et les revenus de réparations;
- Revenu de poste rurale;
  
- Transport inter-municipal;
- Autres revenus de transport non détaillés aux états financiers.

Certains types de revenus non reliés aux opérations de l'entreprise ont par contre été exclus dans le calcul du revenu total. On comprendra facilement que la considération des revenus suivants auraient pu fausser l'évaluation de la performance financière de l'industrie.

- Quote-part dans les résultats de filiales ou de sociétés satellites;
- Revenu de gestion;
- Revenu net ou perte nette de location.

### **Salaires**

Ce regroupement comprend les salaires des chauffeurs et des propriétaires, les avantages sociaux correspondants, les sous-contrats et les sommes versées aux aides occasionnels. Les salaires reliés à l'administration, à l'entretien et à la réparation des véhicules sont exclus de cette définition.

Certains états financiers provenant d'entreprises non incorporées ne présentaient aucune dépense de salaires. En effet pour ce type d'entreprise, la dépense attribuable au salaire du propriétaire correspond souvent aux retraits de ce dernier. Les données provenant des états financiers de ces transporteurs ont du être ajustées afin que la dépense de salaires puisse être comparable d'un transporteur à l'autre. Cette harmonisation s'est faite de la façon décrite ci-après.

Pour chaque entreprise ne présentant aucune dépense de salaires dans ses états financiers, une dépense théorique a été calculée en appliquant au revenu de transport scolaire un pourcentage établi à l'aide des données de transporteurs présentant les mêmes caractéristiques soit, même région, même taille du parc, même catégorie de revenu et dont la dépense de salaire était identifiable. Nous avons donc attribué à ces transporteurs une dépense de salaire en fonction de la moyenne du groupe. Cela nous a donc permis d'utiliser les données fournies par ces transporteurs sans risquer de fausser de façon significative les résultats de notre étude.

### **Entretien et réparations**

Ce poste regroupe toutes les dépenses reliées à l'entretien et à la réparation des véhicules scolaires. On y retrouve les pièces et fournitures, l'amortissement du garage et de l'équipement, les sous-contrats d'entretien, la location d'autobus et tous les frais rattachés à l'entretien du garage. Les salaires et avantages sociaux des employés affectés à ces activités sont également inclus dans ce poste.

### **Autres frais variables (carburant)**

Ce poste correspond à la dépense de carburant. Cette dépense était identifiée comme telle aux états financiers de la majorité des transporteurs. Cependant, nous avons dû faire certaines reclassifications pour quinze d'entre eux qui présentaient leur dépense de carburant à même un montant global d'entretien et réparations.

Pour ces quinze transporteurs, le montant attribué à l'essence a été établi en calculant la moyenne de ce que représentait cette dépense par rapport au revenu de transport scolaire pour les autres transporteurs présentant les mêmes caractéristiques.

Il est important de mentionner que lors de l'étude précédente, on a considéré comme autres frais variables, outre l'essence, les dépenses relatives aux lubrifiants tels l'huile et la graisse ainsi que le coût des pneus. En cours d'analyse, nous avons pu constater que les données mises à notre disposition ne nous permettaient pas l'identification des coûts reliés aux lubrifiants et aux pneus. Il a donc été décidé que le poste "Autres frais variables" ne comprendrait que les coûts de carburant. Cette modification, par rapport à l'étude précédente, implique donc une certaine prudence lors de l'interprétation des résultats mettant en cause ce type de dépenses.

#### **Frais d'administration**

Ce poste est composé des frais généraux d'administration incluant les salaires reliés à ces activités, les intérêts et frais de banque, les amortissements autres que ceux reliés aux véhicules et aux équipements, ainsi que tous les autres frais présentés comme frais d'administration dans les états financiers des transporteurs.

### **Frais de financement**

Ce poste comprend les intérêts sur la dette à long terme et les frais de financement reliés aux contrats de location-acquisition.

### **Amortissement**

On retrouve dans ce poste uniquement la dépense d'amortissement reliée aux véhicules scolaires, les autres dépenses d'amortissement étant présentées avec les frais d'entretien et réparations ou les frais d'administration.

### **Autres dépenses indirectes**

Ce regroupement inclut les coûts reliés aux assurances et aux immatriculations des véhicules scolaires.

#### **4.1.2 Transporteurs exerçant des activités diversifiées**

Plusieurs transporteurs n'opèrent pas que dans le domaine du transport scolaire. Pour certains d'entre eux, les revenus provenant d'autres activités ne sont que complémentaires à l'activité principale de l'entreprise qui reste le transport scolaire. Pour certains autres, cette forme de transport représente une division au sein des activités de l'entreprise dont l'importance varie d'un transporteur à l'autre.

Cette diversification constatée lors de la première revue des états financiers laissait entrevoir certaines difficultés lors de la compilation des données. En effet, les états financiers des transporteurs ayant d'autres activités que le transport scolaire ne comportaient, à quelques exceptions près, aucune donnée pouvant permettre de répartir les dépenses, en fonction des revenus auxquels elles se rapportaient. La provenance des revenus était identifiée, mais les dépenses étaient considérées globalement aux états financiers.

Un des objectifs premiers de cette étude étant de mesurer la performance de l'industrie en fonction du profit d'opération scolaire impliquant ainsi l'exclusion des autres activités, il était nécessaire de ne considérer que le revenu scolaire et les dépenses s'y rattachant pour fins de cette analyse.

Les dépenses totales figurant aux états financiers des entreprises opérant plus d'un type de service de transport ont donc été imputées au revenu de transport scolaire en fonction du prorata existant entre ce type de revenu et le revenu total du transporteur.

#### **4.2 Données financières relatives au calcul des ratios**

Un des objectifs de l'étude étant de faire le point sur la santé financière de l'industrie du transport scolaire au 30 juin 1989, nous avons calculé les ratios décrits ci-dessous dans le but de faciliter cette évaluation.

**Bénéfice net / Revenu total:**

Ratio qui mesure la marge bénéficiaire nette du transporteur sur toutes ses opérations.

**Bénéfice net / Avoir net:**

Ratio qui mesure le rendement obtenu sur les fonds investis par le(s) propriétaire(s) ou le(s) actionnaire(s).

**Actif à court terme / Passif à court terme:**

Ratio qui mesure la liquidité générale du transporteur en montrant dans quelle proportion les dettes à court terme sont couvertes par des éléments d'actif à court terme.

**Bénéfice net / Actif total:**

Ratio qui mesure le rendement de la totalité des capitaux investis dans l'entreprise.

**Valeur dépréciée / Coût du parc:**

Ratio qui mesure le coût non amorti des véhicules scolaires en fonction de leur coût d'acquisition.

**Immobilisations / Dette à long terme:**

Ratio qui mesure le niveau d'endettement de l'entreprise par rapport aux immobilisations détenues.

Les données financières concernées par le calcul de ces ratios ont donc été compilées pour chacun des transporteurs pour lesquels l'information était disponible. La présentation et l'étude de ces ratios se fera dans une section subséquente.

**4.3 Informations complémentaires**

Des informations de nature non financière ont également été compilées pour chacun des transporteurs de l'échantillon. Il s'agit des informations suivantes:

- Type de rapport de l'expert-comptable accompagnant les états financiers:
  - 1) Rapport des vérificateurs;
  - 2) Rapport de mission d'examen;
  - 3) Avis au lecteur;
  - 4) Autres.

- Région du Québec où opère le transporteur:

- 1) Bas St-Laurent;
- 2) Saguenay / Lac St-Jean / Côte-Nord;
- 3) Québec;
- 4) Trois-Rivières;
- 5) Estrie;
- 6) Montréal;
- 7) Outaouais;
- 8) Abitibi-Témiscamingue.

- Catégorie de revenu de transport scolaire:

- 1) Revenu inférieur à 100 000\$;
- 2) Revenu compris entre 100 000\$ et 500 000\$;
- 3) Revenu compris entre 500 000\$ et 1 000 000\$;
- 4) Revenu supérieur à 1 000 000\$.

- Taille du parc:

- 1) 1 ou 2 véhicules scolaires;
- 2) Entre 3 et 10 véhicules scolaires;
- 3) Entre 11 et 30 véhicules scolaires;
- 4) Plus de 30 véhicules scolaires.

Les informations relatives à la région et à la taille du parc de véhicules scolaires nous ont été fournies par les représentants du Ministère des transports. Ces informations ont été utilisées sans aucune autre vérification que de nous assurer d'une certaine plausibilité.

La compilation de ces renseignements a permis de présenter les résultats obtenus en regroupant les transporteurs selon certaines caractéristiques dans le but d'en faciliter l'interprétation.

## **5. ANALYSE DES RESULTATS D'OPERATION**

### **5.1 Analyse générale**

Le tableau 4 présente la répartition des dépenses des 272 transporteurs de l'échantillon pour l'année financière terminée le 30 juin 1989. On y retrouve la proportion que représente chaque regroupement de dépenses par rapport au total des dépenses et par rapport au revenu de transport scolaire. Les figures 3 et 4 représentent graphiquement ces mêmes résultats.

Les tableaux 5, 6 et 7 permettent d'analyser la répartition des dépenses d'opération en fonction du revenu de transport scolaire selon la région, la catégorie de revenus et la taille du parc.

Dans un premier temps, on remarque que le profit moyen d'opération de l'ensemble de l'industrie se situe à 7,72% du revenu de transport scolaire. Il faut préciser qu'il s'agit d'un profit avant impôts.

Le tableau 5 nous permet d'analyser le profit d'opération en fonction des régions. On remarque que la région de Montréal présente le taux de profit le moins élevé soit 5,67% du revenu de transport scolaire alors que l'on retrouve un profit de 11,51% pour la région de l'Abitibi-Témiscamingue.

**TABLEAU 4**

**ANALYSE DES RESULTATS D'OPERATION**

<b>Dépenses</b>	<b>% des dépenses</b>	<b>% du revenu</b>
<b>Salaires</b>	<b>40.73</b>	<b>37.58</b>
<b>Entretien et réparations</b>	<b>16.47</b>	<b>15.20</b>
<b>Frais variables (carburant)</b>	<b>13.46</b>	<b>12.42</b>
<b>Frais d'administration</b>	<b>12.85</b>	<b>11.86</b>
<b>Frais de financement</b>	<b>4.24</b>	<b>3.92</b>
<b>Amortissement</b>	<b>9.71</b>	<b>8.96</b>
<b>Frais indirects</b>	<b>2.55</b>	<b>2.35</b>
<b>Total des dépenses</b>	<b>100.00</b> =====	<b>92.28</b>
<b>Profit d'opération</b>		<b>7.72</b>
<b>Revenu de transport scolaire</b>		<b>100.00</b> =====

**Note: Arrondissements faits par le système informatique.**

FIGURE 3

REPARTITION DES DEPENSES D'EXPLOITATION  
1988-1989

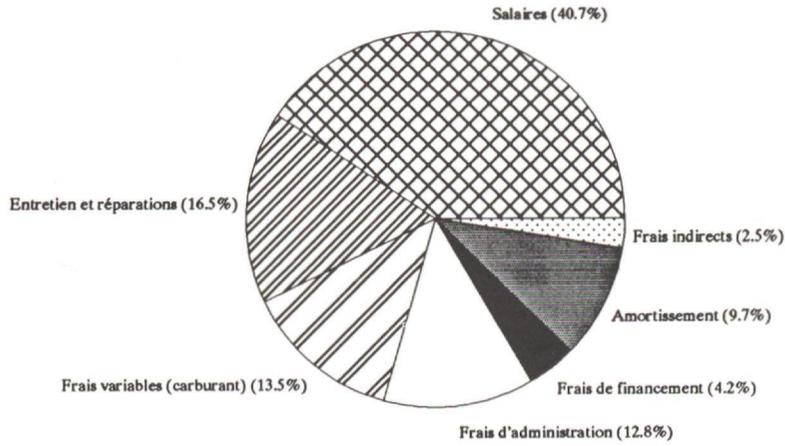


FIGURE 4

REPARTITION DES RESULTATS D'EXPLOITATION  
1988-1989

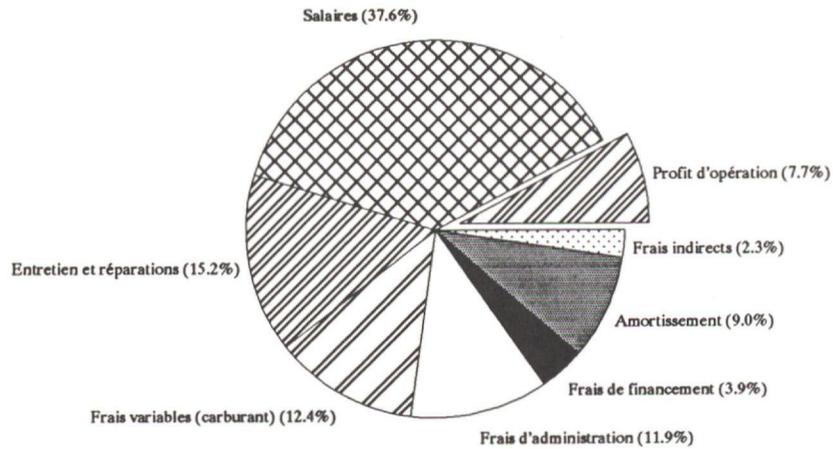


TABLEAU 5

## REPARTITION DU REVENU DE TRANSPORT SCOLAIRE PAR REGION, 1988-89 (\$ - %)

Régions	1		2		3		4		5		6		7		8		Total	
Nombre de: Transporteurs Véhicules	37 162		21 103		69 785		29 237		14 235		64 1247		21 170		17 93		272 3032	
	\$	%	\$	%	\$	%	\$	%	\$	%	\$	%	\$	%	\$	%	\$	%
<b>Salaires</b>	2,245,019	36.86	2,019,947	39.90	12,350,872	39.09	3,307,230	36.33	2,746,655	31.30	22,052,433	39.02	1,937,576	31.31	1,112,106	29.46	47,771,838	37.58
<b>Entretien et réparations</b>	872,511	14.32	819,281	16.18	4,574,598	14.48	1,254,840	13.79	1,635,750	18.64	8,741,543	15.47	937,161	15.14	481,644	12.76	19,317,328	15.20
<b>Frais variables (carburant)</b>	798,477	13.11	609,589	12.04	3,582,724	11.34	1,131,928	12.43	1,122,474	12.79	7,127,910	12.61	912,533	14.74	502,629	13.31	15,788,264	12.42
<b>Frais d'adminis- tration</b>	551,589	9.06	547,475	10.81	3,781,407	11.97	1,140,652	12.53	1,104,105	12.58	6,481,985	11.47	807,841	13.05	654,044	17.32	15,069,098	11.86
<b>Frais de financement</b>	269,976	4.43	199,130	3.93	969,633	3.07	357,419	3.93	284,532	3.24	2,524,878	4.47	237,583	3.84	134,813	3.57	4,977,965	3.92
<b>Amortissement</b>	601,797	9.88	383,171	7.57	2,696,302	8.53	840,208	9.23	730,973	8.33	5,088,292	9.00	679,115	10.97	364,818	9.66	11,384,676	8.96
<b>Frais indirects</b>	168,615	2.77	115,708	2.29	713,457	2.26	220,313	2.42	209,185	2.38	1,295,281	2.29	172,791	2.79	91,048	2.41	2,986,397	2.35
<b>SOUS-TOTAL</b>	5,507,984	90.42	4,694,301	92.73	28,668,993	90.73	8,252,590	90.66	7,833,675	89.27	53,312,321	94.33	5,684,600	91.85	3,341,101	88.49	117,295,566	92.28
<b>Profit d'opération</b>	583,254	9.58	367,998	7.27	2,927,519	9.27	850,344	9.34	941,539	10.73	3,204,466	5.67	504,360	8.15	434,412	11.51	9,813,891	7.72
<b>Revenu de transport scolaire</b>	6,091,238	100.00	5,062,299	100.00	31,596,512	100.00	9,102,934	100.00	8,775,214	100.00	56,516,787	100.00	6,188,960	100.00	3,775,513	100.00	127,109,457	100.00

Régions 1= Bas St-Laurent  
2= Saguenay / Lac St-Jean / Côte-Nord  
3= Québec  
4= Trois-Rivières

5= Estrie  
6= Montréal  
7= Outaouais  
8= Abitibi-Témiscamingue

Note: Arrondissements faits par le système informatique.

Les autres régions présentent des taux de profit variant de 7,27% à 10,73%. Il est clair que la région de Montréal, avec son taux de profit de 5,67%, contribue à baisser le ratio global de profit en raison de son poids dans l'échantillon.

Le tableau 6 présente les mêmes données financières mais réparties cette fois-ci en fonction de la catégorie de revenus provenant du transport scolaire. On constate que ce sont les entreprises ayant un revenu inférieur à 100 000\$ qui affichent le profit d'opération le plus élevé. Ce tableau reflète la même tendance que celle déjà constatée en 1982-83 établissant une relation inverse entre le niveau de revenu et le profit d'opération scolaire. En effet, les transporteurs qui présentent un revenu supérieur à 1 000 000\$ n'obtiennent qu'un profit d'opération égal à 5,81% soit de 1,91% inférieur à la moyenne de l'industrie.

Les informations contenues dans le tableau 7 viennent corroborer cette observation puisque le volume de transport scolaire est directement relié à la taille du parc.

Pour les transporteurs possédant moins de 3 véhicules, on constate que la proportion des salaires se situe à 32,54% comparativement à 37,58% pour la moyenne des transporteurs. C'est à ce niveau que ce groupe de transporteurs semblent réaliser des économies leur permettant ainsi d'afficher un taux de profit de 15,51%. Il faut cependant mentionner qu'il s'agit majoritairement d'entreprises non incorporées pour lesquelles la rétribution du propriétaire prend la forme de retraits. La contribution réelle du propriétaire à l'entreprise peut être supérieure au montant de salaires considérés pour les fins de notre étude.

TABLEAU 6

## REPARTITION DU REVENU DE TRANSPORT SCOLAIRE PAR CATEGORIE DE REVENUS, 1988-89 (\$ - %)

Catégorie de revenus	Moins de 100,000 \$		de 100,000 \$ à 500,000 \$		de 500,000 \$ à 1,000,000 \$		Plus de 1,000,000 \$		Total	
	\$	%	\$	%	\$	%	\$	%	\$	%
Nombre de transporteurs	97		117		36		22		272	
Nombre de véhicules	133		660		651		1588		3032	
<b>Salaires</b>	1,343,127	28.15	9,561,742	35.35	8,893,032	35.12	27,973,937	39.98	47,771,838	37.58
<b>Entretien et réparations</b>	532,043	11.15	3,570,335	13.20	4,114,810	16.25	11,100,140	15.86	19,317,328	15.20
<b>Frais variables (carburant)</b>	676,404	14.17	3,464,588	12.81	3,213,103	12.69	8,434,170	12.05	15,788,264	12.42
<b>Frais d'administration</b>	371,370	7.78	3,083,951	11.40	3,285,900	12.98	8,327,877	11.90	15,069,098	11.86
<b>Frais de financement</b>	203,932	4.27	843,394	3.12	992,941	3.92	2,937,698	4.20	4,977,965	3.92
<b>Amortissement</b>	675,489	14.16	2,739,735	10.13	2,295,443	9.06	5,674,009	8.11	11,384,676	8.96
<b>Frais indirects</b>	149,918	3.14	748,770	2.77	632,702	2.50	1,455,007	2.08	2,986,397	2.35
<b>SOUS-TOTAL</b>	3,952,283	82.82	24,012,514	88.78	23,427,931	92.52	65,902,837	94.19	117,295,566	92.28
<b>Profit d'opération</b>	819,695	17.18	3,035,701	11.22	1,894,124	7.48	4,064,372	5.81	9,813,891	7.72
<b>Revenu de transport scolaire</b>	4,771,978	100.00	27,048,215	100.00	25,322,055	100.00	69,967,209	100.00	127,109,457	100.00

Note: Arrondissements faits par le système informatique.

TABLEAU 7

**REPARTITION DU REVENU DE TRANSPORT SCOLAIRE SELON LA TAILLE DU PARC, 1988-89 (\$ - %)**

Nombre de véhicules	1 - 2		3 - 10		11 - 30		+ de 30		Total	
Nombre de transporteurs	96		112		50		14		272	
Nombre de véhicules	126		588		871		1447		3032	
	\$	%	\$	%	\$	%	\$	%	\$	%
<b>Salaires</b>	1,871,918	32.54	8,738,398	35.57	12,988,604	36.05	24,172,917	39.78	47,771,838	37.58
<b>Entretien et réparations</b>	588,468	10.23	3,167,952	12.90	5,438,251	15.09	10,122,657	16.66	19,317,328	15.20
<b>Frais variables (carburant)</b>	827,570	14.39	3,127,566	12.73	4,558,183	12.65	7,274,945	11.97	15,788,264	12.42
<b>Frais d'administration</b>	457,445	7.95	2,741,620	11.16	4,836,110	13.42	7,033,922	11.58	15,069,098	11.86
<b>Frais de financement</b>	226,712	3.94	807,925	3.29	1,430,124	3.97	2,513,204	4.14	4,977,965	3.92
<b>Amortissement</b>	723,288	12.57	2,669,864	10.87	3,285,927	9.12	4,705,597	7.74	11,384,676	8.96
<b>Frais indirects</b>	165,295	2.87	694,559	2.83	850,137	2.36	1,276,406	2.10	2,986,397	2.35
<b>SOUS-TOTAL</b>	4,860,696	84.49	21,947,883	89.34	33,387,337	92.67	57,099,649	93.97	117,295,566	92.28
<b>Profit d'opération</b>	892,017	15.51	2,617,678	10.66	2,641,839	7.33	3,662,358	6.03	9,813,891	7.72
<b>Revenus de transport scolaire</b>	5,752,713	100.00	24,565,561	100.00	36,029,176	100.00	60,762,007	100.00	127,109,457	100.00

Note: Arrondissements faits par le système informatique.

Le tableau 8 présente la répartition du revenu de transport scolaire en fonction de la taille du parc en y ajoutant, pour fins de comparaison, les données correspondantes recueillies lors de l'étude similaire réalisée en 1985 et portant sur l'année scolaire 1982-83.

On y constate une amélioration de la performance financière de l'industrie, le profit d'opération étant passé de 5,40% à 7,72% du revenu de transport scolaire. On réalise également que la relation inverse, constatée en 1982-83 entre la taille du transporteur et le taux de profit, est à nouveau confirmée par les résultats de la présente étude.

La répartition du revenu de transport scolaire peut également être analysée en fonction de chaque type de dépenses telles qu'identifiées dans les tableaux 5, 6 et 7. Les prochains paragraphes font état des observations et commentaires qui résultent de cette analyse.

TABLEAU 8

## REPARTITION DU REVENU DE TRANSPORT SCOLAIRE SELON LA TAILLE DU PARC (%), 1982-83 et 1988-89

Nombre de véhicules	1 - 2		3 - 10		11 - 30		+ de 30		Total	
	82-83	88-89	82-83	88-89	82-83	88-89	82-83	88-89	82-83	88-89
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
Salaires	41.40	32.54	34.20	35.57	34.40	36.05	36.80	39.78	35.30	37.58
Entretien et réparations (1)	11.70	10.23	13.90	12.90	16.20	15.09	16.40	16.66	15.40	15.20
Frais variables (carburant) (1)	18.30	14.39	19.00	12.73	18.20	12.65	17.20	11.97	18.30	12.42
	71.40	57.16	67.10	61.20	68.80	63.79	70.40	68.41	69.00	65.20
Frais d'administration	9.00	7.95	13.00	11.16	12.80	13.42	13.40	11.58	12.80	11.86
Frais de financement	2.60	3.94	2.10	3.29	2.70	3.97	3.40	4.14	2.70	3.92
Amortissement	8.00	12.57	7.80	10.87	7.20	9.12	7.90	7.74	7.60	8.96
Frais indirects	2.50	2.87	2.70	2.83	2.40	2.36	2.40	2.10	2.50	2.35
<b>SOUS-TOTAL</b>	93.50	84.49	92.70	89.34	93.90	92.67	97.50	93.97	94.60	92.28
Profit d'opération	6.50	15.51	7.30	10.66	6.10	7.33	2.50	6.03	5.40	7.72
Revenus de transport scolaire	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00

(1) Référer à la section 4.1.1 - Autres frais variables

Note: Arrondissements faits par le système informatique.

## **5.2 Analyse en fonction des regroupements de dépenses**

### **Salaires**

Les salaires représentent toujours la dépense la plus importante puisque la moyenne des transporteurs y consacre près de 37,58% du revenu de transport scolaire comparativement à 35,30% en 1982-83.

Une analyse en fonction de la région administrative nous permet de constater que les salaires varient de 29,46% à 39,90% du revenu de transport scolaire.

La région du Saguenay / Lac St-Jean / Côte-Nord démontre encore un taux supérieur à la moyenne mais l'écart est beaucoup moins significatif qu'il ne l'était en 1982-83. La région de l'Estrie assume des salaires représentant 31,30% du revenu de transport scolaire et se situe avantageusement en deçà de la moyenne de la même façon qu'en 1982-83.

Lorsqu'on interprète les résultats en fonction de la catégorie de revenus et de la taille du parc, on s'aperçoit que les transporteurs dont le revenu dépasse 1 000 000\$ ont à faire face à un coût des salaires plus élevé. Différents facteurs pourraient possiblement expliquer cet état de fait tels un besoin accru de hiérarchisation ou un taux de syndicalisation plus ou moins élevé. Ne possédant pas l'information pertinente, nous ne pouvons évaluer l'impact de ces facteurs ou d'autres non identifiés ci-dessus.

**Entretien et réparations - autres frais variables**

Le poste entretien et réparations représente 15,20% du revenu de transport scolaire et constitue pour le transporteur le centre de coût le plus important après la dépense de salaires. La part attribuée à ce poste varie de 12,76% pour l'Abitibi-Témiscamingue à 18,64% pour la région de l'Estrie. La situation se répète donc pour la région de l'Estrie qui présentait également en 1982-83 la part la plus élevée.

L'importance relative du poste entretien et réparations semble suivre l'augmentation de la taille du transporteur.

Le poste "Autres frais variables" correspond au coût du carburant. Son importance se situe à 12,42% du revenu de transport scolaire et varie de 11,34% à 14,74% selon la région.

L'importance régionale de cette dépense présente donc des variations moins significatives que celles analysées précédemment, la dépense d'essence étant relativement uniforme d'une région à l'autre.

On constate également que la part consacrée à cette dépense diminue lorsque la taille du transporteur augmente. La possibilité que les plus gros transporteurs puissent bénéficier d'escomptes de volume, pourrait être un facteur expliquant cette inter-relation.

Tel que mentionné à la section 4.1 lors de la description des regroupements de dépenses utilisés, la composition des postes entretien et réparations et autres frais variables comportent des différences par rapport à celle décrite dans la précédente étude utilisée pour fins de comparaison.

En effet, le coût du carburant constitue l'unique dépense considérée dans le poste "Autres frais variables" alors que pour l'année 1982-83, ce poste comportait également des frais d'huile et de lubrifiants ainsi que le coût des pneus.

On doit donc considérer globalement ces deux postes de dépenses en les comparant aux résultats de l'année 1982-83. On s'aperçoit alors que les dépenses relatives à l'entretien et à la réparation des véhicules et au coût du carburant ne constituent plus que 27,62% du revenu de transport scolaire alors qu'ils en représentaient plus de 33,70% en 1982-83.

L'ensemble de l'industrie exerce probablement un meilleur contrôle de ce type de dépenses ce qui semble avoir contribué à augmenter la rentabilité moyenne des opérations.

#### **Frais d'administration**

La part consacrée aux frais d'administration correspond à 11,86% du revenu de transport scolaire et présente de faibles variations régionales à l'exception de la région de l'Abitibi-Témiscamingue qui laisse voir un pourcentage de 17,32%.

Comme on pouvait s'y attendre, ce sont les transporteurs de petites tailles qui présentent le plus faible pourcentage relié à ce poste. Il semble que ce soit les entreprises possédant entre 11 et 30 véhicules qui consacrent la plus grande part de leur revenu de transport scolaire aux frais d'administration, soit 13,42%.

Par rapport à 1982-83, l'importance relative de ce poste de dépenses n'a subi aucune variation significative.

**Frais de financement**

L'importance des frais de financement en fonction du revenu de transport scolaire s'établit à 3,92% et varie de 3,07% pour la région de Québec à 4,47% pour la région de Montréal.

La variation en fonction de la taille du transporteur est peu significative. La part de cette dépense est passée de 2,70% en 1982-83 à 3,92% en 1988-89.

**Amortissement**

La dépense d'amortissement représente un pourcentage de 8,96% du revenu de transport scolaire avec des variations régionales allant de 7,57% à 10,97%.

Comparativement à 1982-83, la part de la dépense d'amortissement a augmentée de 1,36% ce qui laisse entrevoir un renouvellement plus rapide du parc de véhicules.

### Autres frais indirects

Ce poste, regroupant les dépenses d'assurances et d'immatriculations des véhicules, correspond à 2,35% du revenu de transport scolaire et varie peu selon la région et la taille du transporteur bien que les plus gros transporteurs présentent un taux inférieur à la moyenne.

Par rapport à 1982-83, l'importance relative de ce poste a diminué de 0,15%.

### **5.3 Sommaire des résultats de l'analyse**

- L'analyse des résultats d'opération des transporteurs scolaires permet de constater une amélioration de la rentabilité moyenne qui est passée de 5,40% à 7,72% du revenu de transport scolaire.
- Les salaires constituent toujours le poste de dépense le plus important, les transporteurs y consacrant plus de 37% du revenu du transport scolaire.
- On remarque également que les dépenses liées à l'entretien et à la réparation des véhicules incluant la dépense de carburant ne compte plus que pour 27% affichant ainsi une diminution de 6% par rapport à 1982-83.
- L'augmentation de la proportion attribuée à la dépense d'amortissement suppose un renouvellement plus actif du parc de véhicules scolaires.
- Le taux de profitabilité des opérations de transport scolaire semble inversement proportionnel à la taille de l'entreprise. La même tendance avait été constatée pour l'année 1982-83. On

remarque que les plus gros transporteurs présentent un taux moyen de profit légèrement inférieur à celui de l'ensemble de l'industrie.

#### **5.4 Informations supplémentaires sur les transporteurs déficitaires**

Des 272 états financiers de transporteurs utilisés pour fins d'analyse des résultats d'opération de transport scolaire, 42 d'entre eux présentaient des résultats déficitaires pour l'année 1988-1989.

Nous avons résumé ci-dessous certaines observations qu'ont suscité l'examen comparatif des résultats d'exploitation des transporteurs déficitaires par rapport à l'ensemble de l'industrie.

- La répartition du nombre de transporteurs déficitaires en fonction du pourcentage de perte est tel que décrit ci-dessous:

Perte d'opérations	Nombre de transporteurs
De 0% à 5%	28
De 5% à 10%	9
De 15% à 30%	5

- Les entreprises déficitaires se répartissent plutôt uniformément à travers toutes les régions du Québec à l'exception des régions de l'Estrie et de l'Abitibi-Témiscamingue qui présentent un ratio transporteurs déficitaires sur transporteurs totaux inférieur à la moyenne.
- Le tableau 9 présente la répartition des transporteurs déficitaires en fonction de la taille de l'entreprise. On constate que ce sont les transporteurs de petite taille qui présentent le ratio

le plus élevé puisque plus de 19% de leurs entreprises présentent une perte d'opération. Les transporteurs possédant entre 3 et 10 véhicules et ceux possédant entre 11 et 30 véhicules présentent des résultats à peu près équivalents à 14%. Quant aux transporteurs possédant plus de 30 véhicules, environ 8% d'entre eux montrent une perte d'opération scolaire.

- Le tableau 10 présente la répartition du revenu de transport scolaire des entreprises déficitaires comparativement à l'ensemble de l'industrie. On s'aperçoit que pour chaque type de dépense la part attribuée à cette dépense en fonction du revenu est plus élevée pour les entreprises déficitaires que pour l'ensemble de l'industrie.

Nous croyons qu'il faut cependant s'attarder à l'importance relative des dépenses d'entretien et réparations. En effet, alors que la part de cette catégorie de dépense correspond à 15,2% pour tous les transporteurs, elle représente 19,4% du revenu de transport scolaire des transporteurs déficitaires. Il semble donc que ces transporteurs aient de la difficulté à contrôler ce genre de coûts.

TABLEAU 9

RÉPARTITION DES ENTREPRISES DÉFICITAIRES SELON LA TAILLE DES ENTREPRISES

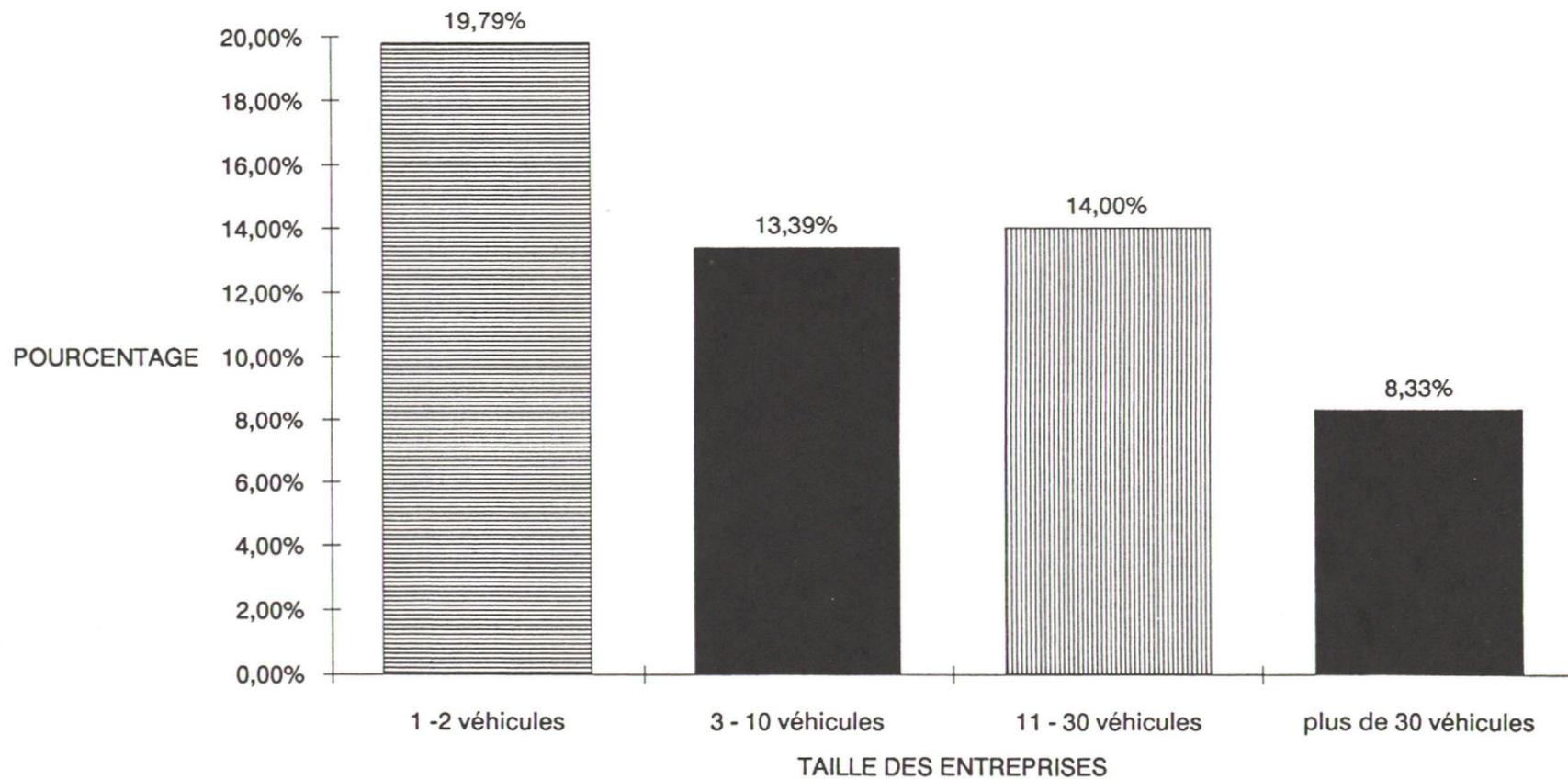
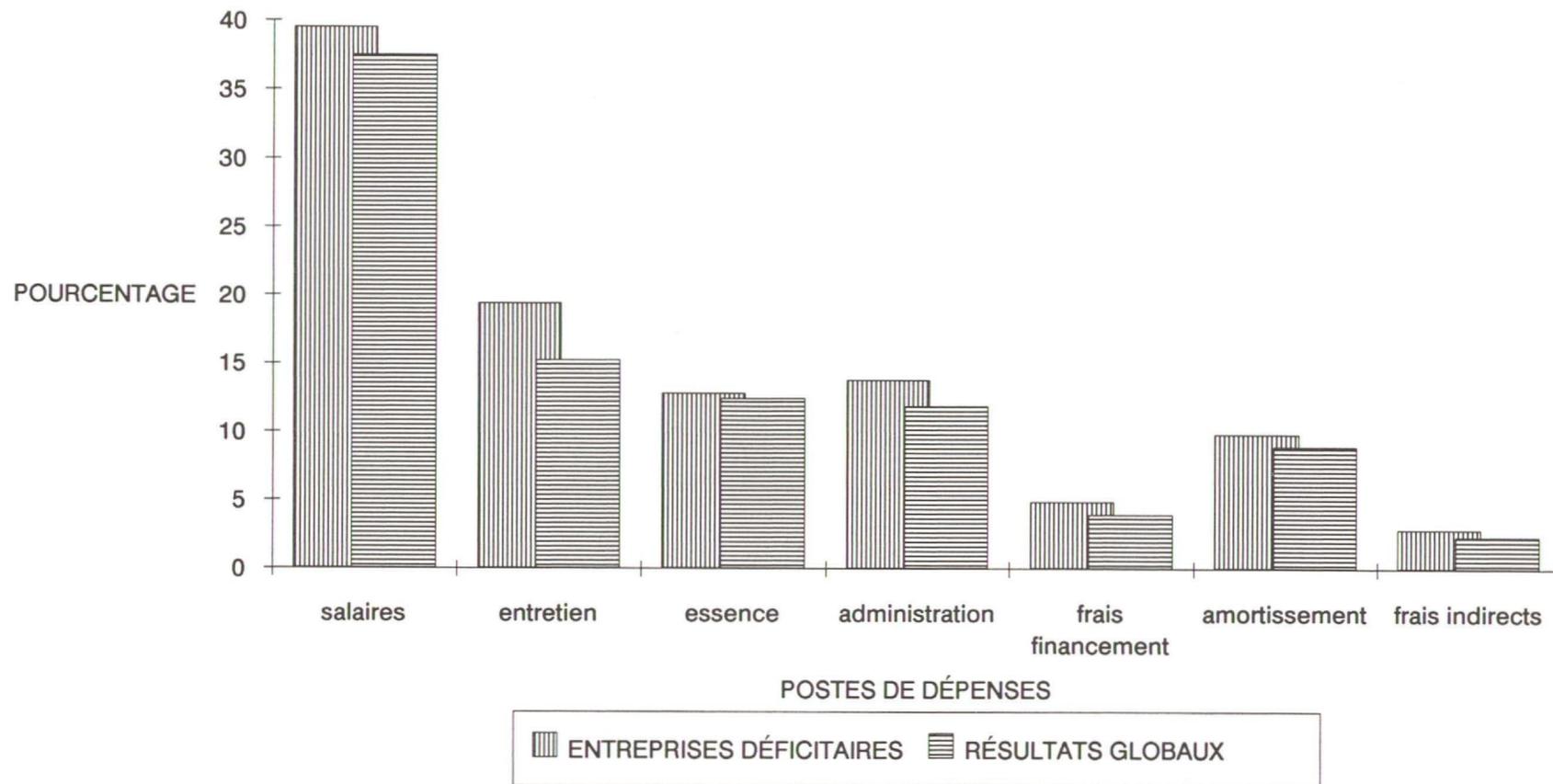


TABLEAU 10

RÉPARTITION DES REVENUS DE TRANSPORT SCOLAIRE



6. ANALYSE DES RATIOS FINANCIERS

Cette analyse permettra de faire le point sur la santé financière de l'industrie du transport scolaire au Québec à la date de référence du 30 juin 1989. Certains ratios utilisés seront comparés à ceux d'autres industries canadiennes afin de faciliter l'évaluation de sa performance financière.

Des ratios similaires ayant été calculés lors de la précédente étude, ils seront comparés aux ratios actuels dans le but de suivre l'évolution de l'industrie au fil des ans.

**6.1 Comparaison des ratios financiers de l'industrie du transport scolaire avec ceux d'autres industries canadiennes.**

Les ratios du bénéfice net / revenu total, du bénéfice net / avoir net et de l'actif à court terme / passif à court terme ont été calculés et comparés avec ceux d'autres industries canadiennes tel que le démontre le tableau 11. L'examen de ce tableau suscite les observations et commentaires suivants pour chacun des ratios concernés.

Le ratio du bénéfice net / revenu total mesure la rentabilité générale des transporteurs pour l'ensemble de leurs activités comparativement à la section précédente qui était réservée uniquement aux opérations de transport scolaire. On s'aperçoit que les transporteurs s'en tirent assez bien puisqu'ils présentent un taux de rentabilité supérieur à l'ensemble de l'industrie canadienne.

Le ratio du bénéfice net / Avoir net mesure la rentabilité des fonds apportés par les propriétaires ou actionnaires. Ce rapport est de 0,22 dans le cas des transporteurs scolaires. Bien qu'il soit inférieur à celui des entreprises de service et de commerce au détail, il est largement supérieur à celui de l'ensemble de l'industrie canadienne qui se situe à 0,10.

Le ratio de liquidité générale, qui correspond au rapport de l'actif à court terme sur le passif à court terme, mesure la solvabilité de l'entreprise à court terme. Pour l'industrie du transport scolaire, ce ratio se situe à 0,93. Bien que légèrement inférieur à la moyenne de l'industrie canadienne qui est de 1,10, il surclasse celui des entreprises de transport par autobus, de transport général, d'entreposage et de services publics. Le fait que ce ratio soit inférieur à 1 est nullement inquiétant considérant la stabilité des revenus des transporteurs scolaires.

TABLEAU 11

COMPARAISON DES RATIOS FINANCIERS DE L'INDUSTRIE DU TRANSPORT SCOLAIRE AVEC CEUX D'AUTRES  
INDUSTRIES CANADIENNES, 1988-89

	Transporteurs scolaires	Autres industries canadiennes (1)													
		Transport par autobus		Transport, entreposage et services publics		Entreprises de services		Entreprises manufacturières		Commerce en gros		Commerce au détail		Toutes les entreprises	
		1988-89	87	89	87	89	87	89	87	89	87	89	87	89	87
<b>Bénéfice net</b>	0.07	0.03	0.06	0.06	0.05	0.06	0.06	0.04	0.04	0.02	0.02	0.03	0.03	0.06	0.05
<b>Revenu total</b>															
<b>Bénéfice net</b>	0.22	0.10	0.20	0.10	0.08	0.24	0.23	0.13	0.10	0.11	0.14	0.29	0.28	0.10	0.10
<b>Avoir net</b>															
<b>Actif à court terme</b>	0.93	0.70	0.50	0.90	0.80	1.00	1.00	1.60	1.60	1.20	1.20	1.40	1.30	1.10	1.10
<b>Passif à court terme</b>															

Source: (1) Dun et Bradstreet Canada Limitée.

**6.2 Evolution de la performance financière des transporteurs scolaires**

**1982-83, 1988-89.**

L'examen du tableau 12 permet de constater une certaine stabilité de la santé financière de l'industrie du transport scolaire. On remarque, en effet, que le ratio du bénéfice net / Actif total s'est maintenu de même que le ratio de liquidité générale.

Le rendement des fonds investis par les propriétaires ou actionnaires a légèrement diminué. Par contre, la rentabilité générale de l'industrie s'est accrue passant de 0,05 à 0,07 en même temps qu'a augmenté le rapport du profit d'opération sur le revenu de transport scolaire tel que démontré à la section 5 de ce document.

Le niveau d'endettement des transporteurs calculé en fonction des immobilisations sur la dette à long terme est passé de 2,04 à 1,42 pour l'année 1988-89 en confirmant ainsi le fait qu'ils sont beaucoup plus actifs au niveau du renouvellement de leur flotte de véhicules.

Le tableau 12 présente également le ratio de la valeur dépréciée / coût du parc qui mesure le coût non amorti des véhicules en regard de leur coût d'acquisition. Ce dernier ratio qui était de 0,44 en 1982-83 est maintenant de 0,56 ce qui confirme également le rajeunissement de la flotte de véhicules scolaires entre ces deux dates de référence.

TABLEAU 12

**EVOLUTION DE LA PERFORMANCE FINANCIERE DES TRANSPORTEURS  
SCOLAIRES 1982-83, 1988-89**

Années	(1)	
	1982-83	1988-89
	%	%
<u>Bénéfice net</u>	0.09	0.09
<u>Actif total</u>		
<u>Bénéfice net</u>	0.05	0.07
<u>Revenu total</u>		
<u>Bénéfice net</u>	0.25	0.22
<u>Avoir net</u>		
<u>Actif à court terme</u>	0.92	0.93
<u>Passif à court terme</u>		
<u>Immobilisations</u>	2.04	1.42
<u>Dettes à long terme</u>		
<u>Valeur dépréciée</u>	0.44	0.56
<u>Coût du parc</u>		

Source: (1) Direction générale du transport terrestre des personnes,  
Ministère des Transports du Québec, 1984.

Les tableaux 13 et 14 reprennent les mêmes ratios dont il est question précédemment et les présentent en fonction de la région et de la taille du transporteur.

Après examen, on constate les faits suivants:

- La région du Bas St-Laurent présente un ensemble de ratios supérieurs à la moyenne. Cependant, le fait que les transporteurs oeuvrant dans cette région soit surtout de "petite taille" a sûrement un effet direct sur les résultats obtenus par les calculs de ces ratios;
- Les autres variations régionales ne sont pas assez significatives pour permettre de porter un jugement sur la situation financière régionale;
- Les transporteurs possédant 10 véhicules et moins semblent présenter la meilleure situation financière.
- Le ratio du bénéfice net / Avoir net présente des extrêmes pour les petits transporteurs (0,51) et les plus gros (0,41). Cette situation peut s'expliquer par le fait que les petits transporteurs ne laisse que très peu de fonds investis dans leurs entreprises alors que les gros transporteurs peuvent se permettent de financer leurs acquisitions d'actif à l'extérieur réduisant ainsi les fonds investis par les actionnaires.

TABLEAU 13

## PRINCIPAUX RATIOS FINANCIERS DES TRANSPORTEURS PAR REGION, 1988-89

Régions	1	2	3	4	5	6	7	8	Total
	%	%	%	%	%	%	%	%	%
<u>Profit d'opération</u>	0.10	0.07	0.09	0.09	0.11	0.06	0.08	0.12	0.08
Revenu de transport scolaire									
<u>Bénéfice net</u>	0.10	0.05	0.07	0.09	0.06	0.05	0.10	0.13	0.07
Revenu total									
<u>Bénéfice net</u>	0.34	0.15	0.22	0.17	0.17	0.23	0.29	0.18	0.22
Avoir net									
<u>Actif à court terme</u>	1.15	0.75	1.26	1.38	0.65	0.72	0.96	2.00	0.93
Passif à court terme									
<u>Valeur dépréciée</u>	0.53	0.54	0.58	0.53	0.57	0.56	0.55	0.61	0.56
Coût du parc									

Régions 1= Bas St-Laurent  
 2= Saguenay / Lac St-Jean / Côte-Nord  
 3= Québec  
 4= Trois-Rivières

5= Estrie  
 6= Montréal  
 7= Outaouais  
 8= Abitibi-Témiscamingue

TABLEAU 14

PRINCIPAUX RATIOS FINANCIERS EN FONCTION DE LA TAILLE DU PARC  
DE VEHICULES SCOLAIRES, 1988-89 ( % )

Nombre de véhicules	1 - 2	3 - 10	11 - 30	+ de 30	Total
	%	%	%	%	%
Profit d'opération					
<u>Revenu de transport scolaire</u>	0.16	0.11	0.07	0.06	0.08
Bénéfice net					
<u>Revenu total</u>	0.15	0.09	0.07	0.05	0.07
Bénéfice net					
<u>Avoir net</u>	0.51	0.17	0.14	0.41	0.22
Actif à court terme					
<u>Passif à court terme</u>	1.17	1.47	0.93	0.69	0.93
Valeur dépréciée					
<u>Coût du parc</u>	0.51	0.54	0.54	0.61	0.56
Immobilisations					
<u>Dettes à long terme</u>	1.64	2.05	1.59	1.10	1.42

### **6.3 Sommaire des résultats de l'analyse**

Bien que le rendement des fonds investis par les propriétaires ait légèrement diminué, on constate une augmentation de la rentabilité générale de l'industrie.

Le niveau d'endettement des transporteurs a également augmenté mais cette situation semble résulter d'un renouvellement plus actif de la flotte de véhicules.

En regard des résultats de notre analyse, la santé financière globale de l'industrie nous apparaît satisfaisante. Nous avons pu également constater une amélioration de sa performance par rapport à l'année 1982-83.

## **7. ANALYSE DE LA SENSIBILITE DES RESULTATS D'OPERATION SCOLAIRE AUX VARIATIONS DU PRIX DE L'ESSENCE**

Cette analyse résulte des préoccupations croissantes de l'industrie du transport scolaire face aux récentes hausses du prix du pétrole. En effet, le prix de l'essence, qui était resté plutôt stable au cours des cinq dernières années, vient de connaître au cours des derniers mois des augmentations répétées et assez importantes. Il a donc été proposé de procéder à une analyse de la sensibilité des résultats d'opération scolaire aux variations du prix de l'essence.

La figure 5 présente la variation du prix de l'essence entre le 30 juin 1982 et le 30 juin 1990. On remarque qu'en dollar constant le prix du litre d'essence coûtait moins cher au transporteur scolaire au 30 juin 1989 qu'au 30 juin 1983.

Au 30 juin 1989, soit la date de référence de notre analyse, le prix de l'essence n'avait pas encore commencé à fluctuer de façon significative comme il l'a fait au cours des derniers mois.

Il nous apparaît pertinent de soumettre le profit d'opération scolaire à une analyse de sensibilité aux variations du prix de l'essence afin d'évaluer dans quelle mesure la rentabilité des transporteurs peut être affectée par ces hausses de prix.

Au 30 juin 1989, l'essence représentait 12,42% du revenu de transport scolaire. Le tableau suivant résume l'impact qu'auraient sur le profit d'opération scolaire des augmentations de 10%, 20%, 30% et 40% du prix du litre d'essence par rapport au prix du 30 juin 1989.

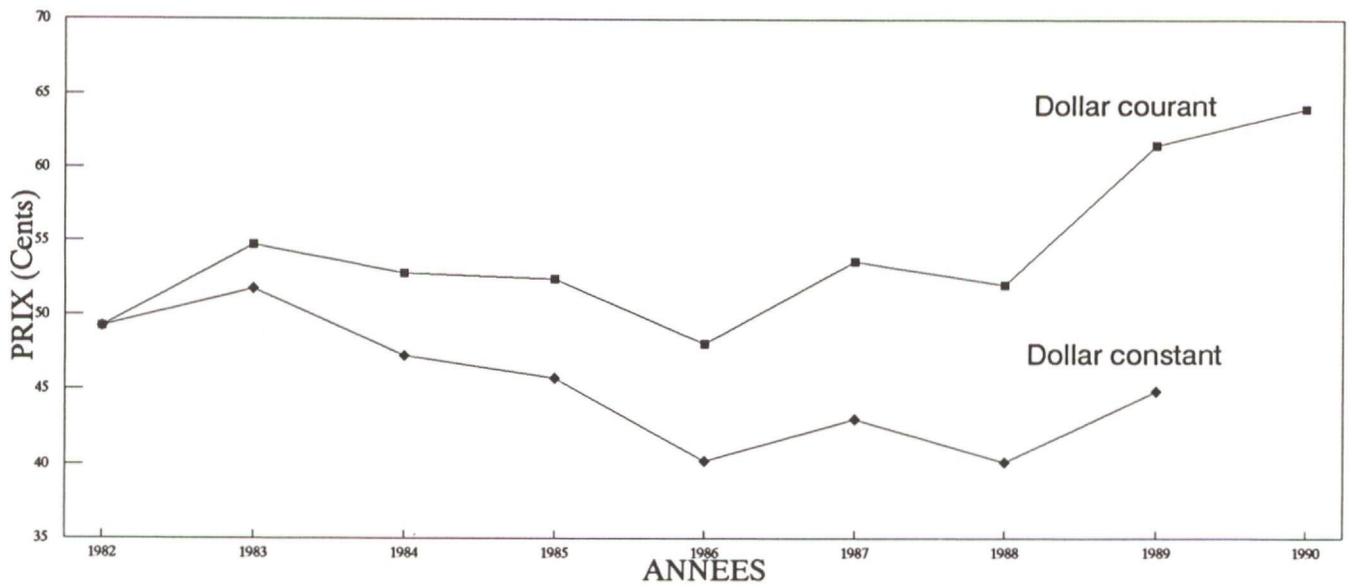
	30 juin 1989 %	Augmentation du prix de l'essence de:			
		10%	20%	30%	40%
Revenu de transport scolaire	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00
Essence	12,42	13,67	14,91	16,15	17,39
Autres dépenses	<u>79,86</u>	<u>79,86</u>	<u>79,86</u>	<u>79,86</u>	<u>79,86</u>
Profit d'opération scolaire	<u>7,72</u>	<u>6,47</u>	<u>5,23</u>	<u>3,99</u>	<u>2,75</u>

Exprimée en pourcentage, la diminution du profit d'opération scolaire serait la suivante:

<u>Augmentation du prix de l'essence</u>	<u>Diminution du profit d'opération scolaire</u>
10%	16%
20%	32%
30%	48%
40%	65%

FIGURE 5

PRIX DE L'ESSENCE AU 30 JUIN



Source: CAA Québec



Gouvernement du Québec  
Ministère des Transports  
**Direction générale du  
transport terrestre des personnes  
et des marchandises**

MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 107 755