



Estimation des coûts supplémentaires Indicateurs pour les communautés éloignées

Mars 2019

Moazzami Consultants Inc. - Chignecto Consulting Group Inc.

Tableau des indices

1,0	Introduction	4
	1,1 Objet du rapport	4
	1,2 Contexte	5
	1,3 Adaptation de l'indemnité de poste isolé	5
	1,4 Calculs provisoires en Ontario	6
	1.4.1 Adaptations de la composante salariale pour l'éloignement	6
	1.4.2 Adaptations des composants du fonctionnement et d'entretien pour l'éloignement	8
2,0	Sondage sur les dépenses communautaires	8
3,0	Collecte de données et divers facteurs des coûts supplémentaires	8
	3.1. Coûts supplémentaires dans les écoles éloignées du Manitoba	9
	3.1.1. Coûts du transport scolaire	10
	3.1.2. Coûts de fonctionnement et d'entretien	10
	3.1.3. Services de soutien aux étudiants	12
	3.1.4. Services pédagogiques et autres services de soutien	12
	3.1.5. Services de technologie et de l'information	13
	3.2. Résumé des facteurs de coûts supplémentaires dans la Division Scolaire Frontier du Manitoba	13
4,0	Définir les communautés éloignées et isolées	14
	4.1 Facteur de population	15
	4.2. Facteur climatique	15
	4.3 Facteur accessibilité	16
	4.4 Niveau de points d'éloignement	16
5,0	Estimation des coûts supplémentaires dans les écoles éloignées et isolées de différentes provinces	18
	5.1. Facteur des coûts supplémentaires de différentes provinces	20
	5.1.1. Utilisation de l'indemnité de vie chère des Services aux Autochtones Canada	20
	5.1.2. Indemnité de vie chère	20
	5.1.3. Coûts supplémentaires d'expédition	21
	5.1.4. Coûts supplémentaires du carburant et des services publics	21
6,0	Application des facteurs des coûts aux écoles éloignées et isolées en Ontario	23
	6.1. Subvention à des fins spéciales	24
	6.2. Subvention de transport	25
	6.3. Fonctionnement et entretien des établissements scolaires	25
	6.4. Exemple des calculs par élève	26
7,0	Approche méthodologique sur l'estimation d'un facteur des coûts de la Composante non salariale pour les écoles éloignées et isolées	28
	7.1. Estimation de facteurs de coûts supplémentaires	28
	7.2. Estimation de facteurs de coûts	29
	7.3. Estimation des coûts supplémentaires en pourcentage	29
8,0	Conclusions et recommandations	31

Annexes

Annexe « A »	Sondage sur l'éloignement de la communauté	32
Annexe « B »	Méthode de calcul des salaires en Ontario	37
Annexe « C »	Estimation MCO — Facteurs de coûts provinciaux	41
Annexe « D »	Estimation des coûts supplémentaires à distance	43

Tableaux

Tableau 1	Dépenses de soutien aux étudiants	12
Tableau 2	Dépenses d'instruction et autres	13
Tableau 3	Facteurs de coûts supplémentaires	14
Tableau 4	Facteur de population	15
Tableau 5	Facteur climatique	15
Tableau 6	Facteur accessibilité	16
Tableau 7	Communautés avec accès routier	16
Tableau 8	Niveau de points d'éloignement	17
Tableau 9	Pourcentage de CVS supplémentaire dans les communautés éloignées	21
Tableau 10	Coûts de la vie supplémentaires dans les communautés éloignées	21
Tableau 11	Coûts supplémentaires de l'expédition dans les collectivités éloignées	22
Tableau 12	Pourcentage de carburant supplémentaire et de services publics	23
Tableau 13	Écoles des Premières Nations sélectionnées	24
Tableau 14	Financement des écoles du nord et des régions éloignées	26
Tableau 15	Sous-financement potentiel des écoles du Nord	27
Tableau 16	Hors salaire en tant que part du total du fonctionnement	29
Tableau 17	Facteurs de coûts non salariaux par région	30

1.0 Introduction

1.1 Objet du rapport

Le financement des Premières Nations au Canada connaît actuellement une transformation indispensable pour refléter les coûts associés à la prestation de programmes et de services d'éducation aux élèves des Premières Nations à des niveaux au moins comparables à ceux fournis par les systèmes d'éducation provinciaux. Le travail conjoint de l'Assemblée des Premières Nations (APN) sur l'éducation est guidé par la résolution 16/2016, *Processus honorable pour élaborer des recommandations visant à soutenir la réforme de l'éducation des Premières Nations*.

L'un des objectifs généraux de ce processus, tel qu'énoncé dans le mémoire au Cabinet, est « d'aider les régions des Premières Nations à élaborer leur propre modèle de financement de l'éducation qui utilise le modèle de financement de l'éducation de la province comme calcul de base, ainsi que des adaptations et des ajouts afin d'offrir un financement pour répondre aux besoins uniques des élèves, des communautés et des écoles des Premières Nations. »

La comparabilité provinciale fournit un point de comparaison utile pour les bailleurs de fonds. Cependant, aussi simple que puisse paraître le principe de comparabilité, les calculs se sont révélés compliqués compte tenu des différences structurelles, culturelles, géographiques et systémiques entre l'éducation des Premières Nations, qui relève du gouvernement fédéral, et l'éducation des provinces et des territoires, qui relève de la compétence des provinces et des territoires. Cinq équipes de travail mixtes composées de membres de Services aux Autochtones Canada (SAC), de l'APN et de représentants régionaux des Premières Nations ont été créées pour atteindre cet objectif.

L'équipe de travail des experts en financement de la maternelle à la 12e année a recommandé la réalisation d'une étude visant à déterminer les inducteurs de coûts non salariaux qui pourraient être utilisés pour calculer les coûts plus élevés de la prestation de programmes et de services d'éducation dans les collectivités nordiques, isolées et éloignées. Ce rapport utilise la définition d'éloignement définie par le Conseil national mixte (CNM)¹, qui évalue le degré d'éloignement en fonction de trois facteurs : la population, le climat et l'accès. Cette question est examinée plus en détail à la section 4 du présent rapport.

L'objectif principal de ce rapport est de fournir des recommandations et une méthode qui peut être utilisée pour aider au calcul des coûts additionnels non salariaux pour chaque communauté. L'intention est de disposer d'un modèle d'ajustement des coûts précis, transparent et spécifique à la communauté, reflétant avec précision les coûts supplémentaires réels supportés par les communautés nordiques et éloignées dans la prestation des

¹ Conseil national mixte, « Directive sur les postes isolés et les logements de l'État. » le 1er mars 2017

programmes et des services d'éducation. Le modèle d'ajustement des coûts proposé est basé sur des générateurs de coûts qui peuvent être ajustés sur une base annuelle.

Il est également important que le SAC et le Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada soient en mesure, dans la mesure du possible, de comparer les demandes de financement au moyen de liens vers les recherches annuelles sur les coûts de Statistique Canada.

1,2 Contexte

Plusieurs systèmes d'éducation provinciaux et territoriaux sont responsables des programmes et des services d'éducation dans les communautés éloignées et isolées. SAC est d'avis que, lorsque les systèmes provinciaux disposent d'une méthodologie pour calculer les coûts extraordinaires dans ces communautés, les Premières Nations devraient — sur la base du principe de comparabilité — utiliser la même méthodologie pour calculer les coûts supplémentaires des Premières Nations.

L'idée d'utiliser un principe de comparabilité avec l'éducation provinciale est apparue étant donné qu'il n'y a pas de système d'éducation fédéral élémentaire et secondaire comparable. Sur le plan constitutionnel, l'éducation étant une responsabilité provinciale et territoriale, à l'exception des Premières Nations, la comparabilité entre provinces a donc été choisie logiquement comme comparateur. S'il y avait eu un système d'éducation primaire fédéral, on peut supposer qu'il aurait été le comparateur. Cependant, il est important de noter que pour déterminer les coûts supplémentaires de l'éloignement, il existe un comparateur fédéral applicable à l'échelle nationale et propre à la communauté — la Directive sur les postes isolés et les logements de l'État.

Comparativement aux trente et une communautés de Premières Nations isolées de l'Ontario, le gouvernement de l'Ontario ne gère que quatre petites écoles répondant aux définitions d'éloignement ou d'isolement. Ces écoles sont financées à l'aide de la subvention pour les besoins des élèves de la province, puis ajustées à l'aide d'un calcul du coût réel, basé sur zéro. Ce n'est pas une méthodologie transférable. En conséquence, SAC accepte pour la formule de financement provisoire de la région de l'Ontario, qu'un calcul modifié de l'indemnité de poste isolé puisse être utilisé pour déterminer la partie non salariale des coûts d'instruction supplémentaires pour les communautés éloignées et isolées.

1,3 Adaptation de l'indemnité de poste isolé

La Directive sur les postes isolés et les logements de l'État est un ensemble complet d'indicateurs communautaires utilisés par le gouvernement fédéral pour indemniser les employés travaillant dans des communautés éloignées et isolées du coût extraordinaire de la vie dans ces communautés. L'objectif est d'aider à compenser certains des coûts plus élevés et à reconnaître les inconvénients inhérents à la vie et au travail dans des postes isolés. Il est à noter que lorsque Affaires indiennes et du Nord Canada exploitait des écoles fédérales dans les Premières Nations avant les transferts sous le contrôle des Premières Nations locales qui ont

débuté en Ontario en 1974, le personnel de ces écoles était des employés fédéraux et recevait les indemnités de poste isolé.

Les facteurs spécifiques à la communauté liés aux trois catégories définies dans la Directive sur les postes isolés sont pertinents pour les calculs liés aux systèmes d'éducation des Premières Nations :

- Indemnité environnementale
- Indemnité de vie chère
- Différentiel de carburant et de services publics

Pour appliquer la directive sur les postes isolés à un système éducatif plutôt que comme une formule permettant de déterminer une allocation pour les employés vivant et travaillant dans des communautés isolées, il était nécessaire de développer une approche unique.

1.4 Calculs provisoires en Ontario

Selon l'Institut Frasier², dans l'ensemble des systèmes d'éducation canadiens, la répartition entre salaire, avantages du personnel et frais de déplacement, et toutes les autres dépenses non salariales est d'environ 70%/30%. À l'aide de ce ratio, deux calculs distincts ont été effectués pour les coûts liés à la distance et l'isolement. Pour la composante salariale, le salaire moyen d'un enseignant a été déterminé à l'aide de comparateurs des conseils provinciaux.

Bien que les dépenses salariales ne fassent pas l'objet de la présente étude, il est important pour le contexte d'inclure un bref résumé de la méthode de calcul de la composante salariale qui a été approuvée conjointement par les Chefs d'Ontario et Services aux Autochtones Canada et utilisée pour le financement provisoire.

Les Subventions pour les besoins des élèves de l'Ontario (SBE) sont conçues pour financer des écoles en Ontario, où qu'elles se trouvent. Les différentes subventions et composantes s'adaptent aux facteurs géographiques, socio-économiques et locaux. Les SBE sont conçues pour traiter un certain degré d'éloignement des écoles provinciales. Cependant, de nombreuses écoles et communautés des Premières Nations ne peuvent être comparées aux SBE en raison de l'absence d'accès par la route.

Le modèle de financement provisoire a été adapté pour faire face à ce niveau extrême d'éloignement de ces communautés. Chaque communauté identifiée a été associée à son calcul d'éloignement de l'indemnité de poste isolé (IPI) (ou à sa communauté homologue la plus proche ou la plus similaire dans l'IPI).

² Frasier Institute Research Bulletin, September 2015, [Understanding the Increases in Education Spending in Public Schools in Canada](#), : "Table 2—Education Spending allocations, Canada, 2003/04 to 2012/13"

1.4.1 Adaptations de la composante salariale pour l'éloignement

En utilisant les montants moyens du Gouvernement fédéral pour les indemnités de postes isolés dans les domaines d'environnement, coûts de la vie, combustibles et services publics et le salaire moyen estimé des enseignants des SBE, un facteur d'ajustement a été déterminé pour chaque communauté. Ce facteur a ensuite été appliqué à 70 % des montants SBE générés par le modèle de financement provisoire (la partie considérée comme liée aux salaires). Le montant qui en résulte constitue la première partie des adaptations d'éloignement visant à réduire le coût de la vie à distance.

Le deuxième ajustement apporté à la composante des salaires concernait les déplacements des membres du personnel à destination et en provenance des communautés pour les employés ne résidant pas normalement dans la communauté. En utilisant l'assistance voyage du gouvernement fédéral, un taux et une fréquence de déplacement ont été déterminés pour chaque communauté.

Ce montant a été appliqué à 80 % du personnel de l'école (il s'agit de la partie moyenne du personnel estimé résidant normalement en dehors des communautés éloignées dans lesquelles ils travaillent). Le montant qui en résulte constitue la troisième partie des adaptations d'éloignement visant à couvrir les frais de déplacement du personnel hors communauté.

1.4.2 Adaptations des composants du fonctionnement et d'entretien pour l'éloignement

Le calcul des composants du fonctionnement et d'entretien dans la formule provisoire de l'Ontario a été déterminé en utilisant l'analyse des coûts supplémentaires de SAC et en calculant un facteur de correction pour chaque communauté. Ce facteur a ensuite été appliqué au montant modèle pour la subvention d'exploitation des installations scolaires. Le montant qui en résulte constitue la deuxième partie des adaptations d'éloignement portant sur le fonctionnement et l'entretien.

Étant donné que ni les dépenses spécifiques ni une méthode de financement communauté par communauté n'étaient disponibles pour toutes les composantes incluses dans les 30 % du budget non salarial, SAC a estimé un multiplicateur de facteur de coût basé sur le facteur d'allocation d'emploi (indemnité de vie chère) et les coûts supplémentaires d'expédition et appliqué uniquement au volet du fonctionnement relatif aux installations scolaires de la partie du budget consacré au fonctionnement et l'entretien pour les affectations de l'exercice 2019-2020. Par conséquent, dans la pratique, seule une petite partie (4 à 5 %) des composantes non salariales du budget dans les communautés accessibles par avion a été ajustée pour tenir compte de l'éloignement.

L'objectif de ce rapport est de fournir des recommandations et une méthodologie à appliquer à l'ensemble des composantes non salariales (30 %) des budgets de l'éducation.

2.0 Sondage sur les dépenses communautaires

Afin de développer et de prouver la méthodologie mise au point pour calculer l'augmentation de l'éloignement non salarial, les consultants ont élaboré un sondage à distribuer aux Premières Nations du Canada afin de recueillir des informations sur les dépenses réelles par catégories qui seraient utilisées dans les calculs proposés. Ces données auraient permis aux consultants de calculer le pourcentage du budget non salarial constitué par chaque inducteur de coûts (composante budgétaire). L'enquête était nécessaire étant donné que ces informations ne sont actuellement pas disponibles auprès d'une autre source, y compris les audits des Premières Nations, qui ne sont pas suffisamment détaillées pour fournir les données nécessaires.

Un sondage complet (annexe « A ») visant à recueillir ces données a été mis au point et affiché sur une plateforme électronique (Survey Monkey). Le sondage a été conçu pour être complété par les Premières nations et les organisations des Premières nations qui exploitent des écoles primaires et secondaires.

Plusieurs avis ont été envoyés aux organisations des Premières Nations pour expliquer le but et la nécessité de ces données de dépenses communautaires. Des annonces ont été annoncées lors du forum national des directeurs de l'éducation des Premières nations, qui s'est tenu à Halifax (Nouvelle-Écosse) du 12 au 14 février 2019. L'appui a été également sollicité auprès des participants des équipes de projet nordique et éloignée et la table des experts en financement de la maternelle à la 12e année.

La version condensée de l'enquête était disponible en anglais et en français. Le nombre de retours et les données collectées n'étaient pas suffisamment complets pour pouvoir être utilisés comme prévu.

Compte tenu de l'absence de données réelles, le présent rapport utilise un indicateur (Frontier School Division du Manitoba) pour illustrer l'application de la méthode proposée pour le calcul des inducteurs de coûts constituant la partie non salariale du financement supplémentaire à distance.

3.0 Collecte de données et divers facteurs de coûts

Lors de l'examen des sites Web des ministères de l'éducation provinciaux qui desservent des communautés éloignées ou isolées, ainsi que des exemples d'audits des Premières Nations disponibles en ligne, il est apparu clairement que les informations requises, à l'exception du Manitoba, n'étaient pas publiquement disponibles pour permettre la comparaison des fonds nécessaires. L'autre considération à prendre en compte lorsqu'on a choisi le Manitoba était que la Division scolaire Frontier (DSF) exploitait des écoles éloignées et isolées. Leurs vérifications en ligne fournissent suffisamment de détails pour se rapprocher des coûts supplémentaires comparant les coûts des DSF aux moyennes provinciales.

Les rapports du *Financial Reporting and Accounting in Manitoba Education (FRAME)* présentent les revenus et les dépenses annuels des divisions scolaires publiques du Manitoba en fonction des informations financières et statistiques fournies par les divisions scolaires conformément au système FRAME, qui est la méthode normalisée de comptabilité et de communication de l'information financière des divisions scolaires du Manitoba.

Pour ces raisons, la DSF a été utilisée pour représenter les écoles éloignées et isolées et pour calculer les pourcentages et les coûts différentiels de chaque catégorie de dépenses par rapport à la moyenne provinciale. Il convient de noter que les calculs utilisant la DSF comme indicateur indirect sous-estiment les coûts supplémentaires réels pour les communautés éloignées et isolées étant donné que la DSF comprend les écoles rurales non éloignées et isolées. Les rédacteurs du rapport ont tenté, sans succès, de contacter la DSF pour connaître la ventilation de leurs coûts entre les écoles rurales et les écoles éloignées et isolées.

La DSF, qui est la plus grande division scolaire géographique du Manitoba, compte quarante et une écoles et exploite des écoles dans de petites communautés, similaires aux Premières Nations éloignées et isolées. La division comprend également de nombreuses communautés des Premières Nations. Il y a 6 115 étudiants équivalents à temps plein de la maternelle à la 12e année en DSF, comparativement à une moyenne de 4 929 par district au Manitoba.

Le ratio élèves/enseignant est égal à 15,4 en DSF par rapport à la moyenne provinciale de 16,7. La DSF comprend les écoles qui ont un nombre d'élèves moins élevé et qui sont beaucoup plus éloignées les unes des autres que toute autre division scolaire du Manitoba. Ces deux facteurs induisent des coûts. Nous avons utilisé les données du rapport FRAME de 2018 pour estimer certains facteurs de coûts supplémentaires pour lesquels aucune autre information n'est disponible. Nous notons encore une fois, comme mise en garde, que l'utilisation de la DSF comme approximation sous-estimera les augmentations réelles des communautés des Premières Nations éloignées et isolées, étant donné que les calculs de la DSF incluent certaines communautés non isolées.

3.1. Coûts supplémentaires de fonctionnement dans les écoles éloignées du Manitoba

Cette partie du rapport examine divers facteurs de coûts différentiels liés aux écoles éloignées et isolées du Manitoba. L'indice de référence est la moyenne provinciale à laquelle nous comparons divers coûts de fonctionnement en DSF. Les facteurs de coûts examinés sont les suivants :

- transport scolaire ;
- le fonctionnement et l'entretien liés à l'entretien des bâtiments et des terrains, y compris les services publics, les taxes, les assurances et les fournitures ;
- les services d'aide aux étudiants liés aux étudiants ayant des besoins d'apprentissage exceptionnels ;
- services d'instruction et autres services de soutien ; et,

- les services informatiques.

Les autres catégories de facteurs de coûts supplémentaires comme le carburant et les services publics, le coût du transport et l'indice de vie chère seront estimées en détail dans la section suivante.

3.1.1. Coûts du transport scolaire

Le rapport FRAME définit les dépenses de transport de manière à inclure « tous les coûts associés, y compris le personnel de supervision et de bureau lié au transport des élèves. » Cependant, cela n'inclut pas le capital. Ceci est cohérent avec l'approche de la transformation du financement des SAC, qui exclut également la considération du capital.

La DSF transporte 4 950 élèves, comparativement à la moyenne provinciale de 1 834 par division scolaire. Le nombre total de trajets parcourus en 2017-2018 a été de 1 541 417 km, comparativement à la moyenne provinciale de 986 123 km par district. Le coût total du transport sous la DSF était de 11 491 322 dollars, contre 2 869 768 dollars par district. Plus important encore, le transport de chaque élève a coûté 1 879 dollars à la DSF, par rapport à la moyenne provinciale de 582 dollars. Les dépenses de transport ont représenté 8,7 % des dépenses de fonctionnement totales de la DSE, par rapport à la moyenne provinciale de 4,4 %.

Enfin, le coût par kilomètre parcouru a atteint 4,82 \$, comparativement à la moyenne provinciale de 2,47 \$. En d'autres termes, les autobus des écoles des DSF doivent non seulement parcourir de plus longues distances pour offrir des services de transport à leurs élèves, mais ils doivent également supporter des coûts de transport plus élevés par kilomètre.

En utilisant uniquement le coût de transport par kilomètre, le coût de transport pour la DSF est environ 1,95 fois supérieur à la moyenne provinciale. En d'autres termes, le coût supplémentaire de transport en pourcentage est égal à 95,14 pour la DSF.

Cependant, si nous prenons également en compte le fait que les autobus dans les écoles DSF doivent parcourir de plus longues distances et souvent avec une qualité de route inférieure, le coût supplémentaire de transport des élèves de cette division est égal à 300,43 %.

Les coûts de transport considérablement plus élevés par kilomètre parcouru, ainsi que les distances parcourues plus élevées, sont les principaux facteurs qui ont amené le budget des transports à prendre une part plus importante dans le budget de fonctionnement global des écoles de la DSF. Les transports ont représenté 8,7 % du budget global de la DSF, comparativement à la moyenne provinciale de 4,4 %.

3.1.2. Coûts du fonctionnement et d'entretien

FRAME définit les dépenses de fonctionnement et d'entretien comme « tous les coûts, y compris le personnel de supervision et de bureau, liés à l'entretien, le fonctionnement, et les réparations mineures de tous les bâtiments et terrains des divisions scolaires. Ceux-ci

comprennent les services publics, les taxes, l'assurance et les fournitures. » La catégorie n'inclut pas les coûts en capital.

Les coûts totaux du fonctionnement et d'entretien (F & E) en DSF se sont élevés à 23 178 918 \$ en 2017-2018, comparativement à la moyenne provinciale de 7 542 787 \$ par division. Les dépenses moyennes de F & E par élève ont atteint 3 791 \$ en DSF, par rapport à la moyenne provinciale de 1 530 \$. Tel que mentionné ci-dessus, le nombre d'élèves équivalents temps plein dans les DSF est de 6 115, comparativement à la moyenne provinciale de 4 929 par division scolaire. En d'autres termes, les coûts de fonctionnement et d'entretien plus élevés par élève ne sont pas dus au nombre réduit d'élèves dans le district, mais à d'autres facteurs tels que l'âge et l'état des bâtiments, les coûts de chauffage, le coût des fournitures, le coût des réparations, etc.

En fait, le coût d'entretien par pied carré s'élevait à 11,72 \$ en DSF, comparativement à la moyenne de 7,49 \$ dans la province. De même, le coût par pied carré des réparations et des remplacements équivaut à 1,54 \$ en DSE, par rapport à la moyenne provinciale de 0,81 \$ par pied carré.

Les coûts supplémentaires de F & E varie en fonction de l'indicateur utilisé. Si nous utilisons le coût total de F & E, le coût supplémentaire du F & E serait égal à 200,3 %. En d'autres termes, les coûts de fonctionnement et d'entretien dans les écoles éloignées sont trois fois plus élevés que la moyenne provinciale. Si l'on utilise le coût de fonctionnement et d'entretien par élève comme indicateur, les coûts supplémentaires sont égaux à 147,8 %. Autrement dit, les coûts de fonctionnement et d'entretien par élève sont 2 478 fois plus élevés en DSF par rapport à la moyenne provinciale. Enfin, si l'on utilise la moyenne des coûts d'entretien et de réparation par pied carré, le coût supplémentaire du F & E est égaux à 54,14 %. En d'autres termes, les coûts de fonctionnement et d'entretien en DSF sont 1,54 fois supérieurs à la moyenne provinciale.

Le fait que les coûts du fonctionnement et d'entretien soient beaucoup plus élevés dans les zones reculées se reflète dans leur part dans les dépenses d'exploitation totales. En ce qui concerne la DSF, les dépenses de fonctionnement et d'entretien représentent environ 17,6 % des dépenses de fonctionnement, comparativement à la moyenne provinciale de 11,4 %.

Le modèle de comparabilité ontarien indique que le coût moyen de fonctionnement et d'entretien par mètre carré en Ontario est de 83,87 \$. Pour mettre cela dans le contexte, le coût moyen du F & E par mètre carré en DSF est de 126,15 \$. Si les écoles de DSF sont de bons substituts pour les communautés de l'Ontario accessibles par avion, le facteur d'ajustement pour le fonctionnement et l'entretien devrait être de 1 504. En d'autres termes, les communautés accessibles par avion auraient dû recevoir un facteur d'augmentation de 50,4 %. Nous notons que la DSF inclut de nombreuses écoles non accessibles par avion. Ainsi, le facteur d'augmentation aurait également dû être appliqué aux écoles éloignées avec accès routier.

3.1.3. Services de soutien aux étudiants

Le rapport FRAME définit les services d'assistance aux étudiants comme « comprenant les coûts spécifiquement liés aux étudiants ayant des besoins d'apprentissage exceptionnels, ainsi que les coûts de conseil et d'orientation et les coûts des ressources pour tous les étudiants. Les élèves ayant des besoins d'apprentissage exceptionnels sont ceux qui ont un handicap physique, cognitif, sensoriel ou émotionnel et comportemental. Les coûts comprennent les enseignants spécialisés, les assistants éducatifs spécialisés, les conseillers, les cliniciens et les services appropriés et connexes (par exemple, les ergothérapeutes), les fournitures, les manuels scolaires, le matériel, les équipements et les logiciels. Les coordonnateurs de l'éducation spéciale ou les administrateurs de services aux étudiants et le personnel de bureau sont également inclus. »

Les services d'aide aux étudiants comprennent l'administration et la coordination, les services cliniques et services connexes, les placements spéciaux, les placements réguliers, les autres services et les services de conseil et d'orientation. Le tableau 1 montre les dépenses par élève dans différentes catégories.

Tableau 1 : Dépenses de soutien aux étudiants

Catégorie de dépenses de soutien aux étudiants	Division Frontier (\$)	Province (\$)
Administration et coordination	n.d.	61
Services cliniques et connexes	284	263
Placement spécial	n.d.	27
Placement régulier	1 947	893
Autres services de ressources	645	626
Soutien et orientation	643	264

Dans l'ensemble, les services d'aide aux étudiants représentent plus de 16,3 % du budget de fonctionnement de la DSF, par rapport à la moyenne provinciale de 18,4 %. Dans l'ensemble, les dépenses par élève consacrées à ces services représentent 3 520 \$ pour la DSF, par rapport à la moyenne provinciale de 2 465 \$.

En utilisant les dépenses par élève comme référence, le coût supplémentaire pour ces services est de 42,80 pour la DSF. Autrement dit, le coût de la prestation de ces services dans les écoles DSF est 1 428 fois plus élevé que la moyenne provinciale.

3.1.4. Services pédagogiques et autres services de soutien

Le rapport FRAME définit les services pédagogiques et autres services de soutien comme comprenant les « coûts liés aux services d'appui aux étudiants, au personnel enseignant et au processus éducatif, tels que les bibliothèques et centres médiatiques, le développement professionnel et la consultation et le développement de programmes d'études. »

Le tableau 2 présente les coûts par élève de la prestation de ces services.

Tableau 2 : Dépenses d’instruction et autres

Catégorie de services	Division Frontier (\$)	Province (\$)	Coûts supplémentaires (%)
Conseil et développement du curriculum	462	78	492,3
Bibliothèque et centre des médias	316	179	76,5
Développement professionnel et du personnel	141	127	11,0
Autres services connexes	275	60	358,3
Total par élève	1 194	444	168,9

Dans l’ensemble, les services susmentionnés représentent environ 5,5 % du budget de fonctionnement total de la DSF, par rapport à la moyenne provinciale de 3,4 %.

3.1.5. Services de technologie de l’information

Le rapport FRAME définit les services informatiques comme les « services non fournis par le personnel de la division en ce qui concerne l’installation et l’entretien d’ordinateurs, de systèmes informatiques et de réseaux de données, vidéo et multimédia, y compris les contrats et contrats de soutien, ainsi que les licences et mises à niveau de logiciels et les frais annuels non liés aux logiciels éducatifs. Ceci comprend également les frais de ligne dédiés et les frais interurbains liés au transfert électronique de données et de programmes éducatifs (formation à distance, par exemple), ainsi que les frais d’accès à Internet. »

Ces services représentent environ 0,5 % du budget de fonctionnement de la DSF, comparativement à la moyenne provinciale de 0,4 %. Les dépenses par élève équivalent à 102 \$ pour la DSF, par rapport à la moyenne provinciale de 51 \$. Autrement dit, les coûts de la prestation de ces services dans les écoles DSF sont le double des coûts provinciaux moyens. Ainsi, les coûts supplémentaires des services informatiques sont de 100 %.

3.2. Résumé des facteurs de coûts supplémentaires dans la division scolaire Frontier au Manitoba

En supposant que les coûts supplémentaires engendrés par la DSF soient un bon représentant des coûts pour les écoles éloignées et isolées au Canada, le tableau 3 présente des coûts supplémentaires moyens pondérés pour les écoles éloignées et isolées en ce qui concerne les facteurs identifiés ci-dessus

Tableau 3 : Facteurs de coûts supplémentaires

Facteurs de coûts	Coûts supplémentaires (%)	Part des dépenses de fonctionnement (%)
Transport scolaire	222,8	8,7
Fonctionnement et entretien	147,8	17,6
Services de soutien aux étudiants	42,8	16,3
Services pédagogiques et autres services de soutien	168,9	5,5
Services de technologie de l'information	100,0	0,5
Indicateur de coût moyen pondéré	127,91	48,6

Les coûts par élève ont été utilisés pour calculer un facteur de Coûts supplémentaires moyen pondéré. Le coût provincial moyen de chaque catégorie a été utilisé comme point de repère. Le tableau 3 montre que, à l'exclusion des salaires du personnel enseignant, le coût moyen du fonctionnement des écoles éloignées est au moins 2 279 fois supérieur à celui des écoles non éloignées.

Par conséquent, en utilisant DSF pour représenter des écoles éloignées et isolées dans d'autres provinces, le facteur d'ajustement des coûts à appliquer à la composante dite non salariale de 30 % doit être égal à 2 279.

4.0 Définir les communautés éloignées et isolées

Afin d'estimer les indicateurs de coûts pour les communautés éloignées et isolées, il fallait d'abord préciser quelles communautés étaient considérées comme éloignées et isolées, puis étudier divers facteurs responsables de leur coût de fonctionnement supplémentaire. Il existe de nombreuses définitions différentes de l'éloignement qui pourraient être utilisées.³ Le présent rapport utilise la définition donnée par le Conseil national mixte (CNM).⁴

Le CNM utilise trois critères pour considérer une communauté comme éloignée ou isolée. Des points sont attribués pour classer les communautés par ordre d'éloignement : la population, le climat et l'accès.

³ Pour différentes définitions sur les termes ruraux et éloignement, voir Roland Beshiri et Jiaosheng He, « Rural and Small Town Canada Analysis Bulletin », Statistiques Canada, Vol. 8, No. 2, juin 2009, Catalogue No. 21-006-X.

⁴ Conseil national mixte, « Directive sur les postes isolés et les logements de l'État, » le 1er mars 2017.

4.1. Facteur population

La taille de la population est l'un des facteurs déterminants de l'isolement et de l'éloignement. Les points sont attribués en fonction du nombre de personnes vivant dans une communauté comme suit :

Tableau 4 : Facteur population

Population	Points
1 à 24	70
25 à 99	50
100 à 499	40
500 à 999	35
1 000 à 1 999	30
2 000 à 4 999	25
5 000 à 7 499	15
7 500 à 9 999	5
10 000 ou plus	0

4,2 Facteur climatique

Ce facteur est basé sur le degré de refroidissement éolien ainsi que sur la durée de la période d'obscurité et les variations annuelles de précipitations et de température. Il est basé sur une carte d'indices climatologiques préparée par la division climatologique du ministère des Transports du Canada.

Tableau 5 : Facteur climatique

Index climatique	Points
80	100
75	95
70	90
65	85
60	80
55	75
50	60
45	55
40	50
35	35
30	30
25	25
20	20
15	15
10	10

4.3. Facteur accessibilité

Les communautés sont classées en deux groupes. Ceux qui n'ont pas d'accès par tous les temps et ceux qui ont un accès par tous les temps. Les points sont attribués aux communautés sans accès routier en tout temps, conformément au tableau 6.

Tableau 6 : Facteur accessibilité

Collectivités sans accès routier en tout temps	Points
Aucun accès par route toutes saisons (attribuée automatiquement) et des points supplémentaires attribués comme suit	15
Aucun service aérien régulier ou ferroviaire de passagers ; ou	15
Service régulier 1 à 3 jours par semaine ; ou	10
Service régulier plus de 3 jours par semaine.	5
Maximum de points possible	30

Les communautés ayant un accès routier toutes saisons sont évaluées en fonction du tableau suivant :

Tableau 7 : Communautés avec accès routier

Distance	Points
Plus de 803 kilomètres d'un centre de population de plus de 15 000	15
483 à 803 kilomètres d'un centre de population de plus de 15 000 habitants	10
402 à 482 kilomètres d'un centre de population de plus de 15 000 habitants	5
Moins de 402 kilomètres d'un centre de population de plus de 15 000 habitants	0
Maximum de points possible	15

4.4. Niveaux de points d'éloignement

Le nombre total de points attribués à une communauté en fonction des trois facteurs ci-dessus détermine si une communauté est classée comme éloignée et isolée ou non, et son niveau d'éloignement en fonction de la classification suivante :

Tableau 8 : Niveau de points d'éloignements

Niveau du poste	Points
Ne se qualifie pas	0 à 44
1	45 à 54
2	55 à 69
3	70 à 99
4	100 à 134
5	135 ou plus

Il est important de noter qu'il existe d'autres facteurs qui déterminent la classification d'une communauté comme étant éloignée ou non. Par exemple, les communautés situées au nord du 60e parallèle sont généralement isolées.

De plus, une communauté au sud du 60e parallèle de latitude peut être désignée comme étant isolée si :

- a. sa population est inférieure à 10 000 habitants ; et
- b. il n'est pas accessible par une route praticable en tout temps ; ou
- c. il est accessible par une route praticable en tout temps, mais dépasse les :
 - i. 161 kilomètres par route d'un lieu situé au sud du 60e parallèle avec une population de plus de 10 000 habitants, et
 - ii. 322 kilomètres par route d'un lieu situé au sud du 60e parallèle avec une population de plus de 50 000 habitants ; et
- d. il a droit à 45 points ou plus conformément au tableau 5 ci-dessus.

En utilisant les critères ci-dessus, le CNM désigne environ 300 communautés isolées au Canada. Ce sont des communautés où le gouvernement fédéral a des employés. Cependant, les mêmes critères peuvent être utilisés pour évaluer si une communauté est isolée ou non.

Il ressort clairement des critères ci-dessus que la distance et l'accès, bien qu'importants, ne sont pas les seuls déterminants importants de l'éloignement, mais ils influencent évidemment le degré d'éloignement et, par conséquent, les coûts des biens et des services. Le rapport du CNM estime également les différences de coût de la vie (CDV) et les différences de carburant et de services publics (C & SP) pour chacun des postes isolés qu'ils ont identifiés dans leur rapport.

Le Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada met à jour les classifications différentielles des coûts de la vie, du carburant et des services publics en fonction des informations fournies par Statistique Canada. Selon le rapport du CNM, l'indice de vie chère (IVC) est calculé lorsque les prix des denrées alimentaires, des articles ménagers et des opérations, des assurances, des frais de transport, des produits et services de soins personnels, des produits pharmaceutiques (à l'exclusion des médicaments prescrits), des produits de divertissement, la location de services

de câblodistribution ou satellite, le matériel de lecture, le tabac et les boissons alcoolisées sont 15 % plus élevés que le point de comparaison le plus proche.

Il y a 16 niveaux d'IVC basés sur la hauteur des prix de la communauté par rapport au point de comparaison le plus proche. Les points de comparaison sont Vancouver, Edmonton, Saskatoon, Winnipeg, Toronto, Montréal et St. John's. Le C&SP est basé sur la différence entre le coût d'un poste isolé et le coût de la moyenne nationale des frais composites pour le carburant et les services publics.

Outre les deux indicateurs ci-dessus, SAC, utilise les données de Postes Canada pour estimer les écarts de coût d'expédition entre les postes isolés et les frais d'expédition respectifs au point de comparaison le plus proche. Il est calculé en tant que différence en pourcentage supplémentaire entre le coût d'expédition d'un colis de 10 kg (cube de 10 pouces) entre le point de comparaison le plus proche de la ville de comparaison et un poste isolé et le coût de l'expédition dans le point de référence.⁵

Ils ont également utilisé une analyse de régression pour estimer les indicateurs de coûts pour les communautés éloignées et isolées. Suivant leur approche, la présente étude utilise également une analyse de régression pour estimer les indicateurs provinciaux et régionaux moyens pour les trois catégories susmentionnées d'écarts de coûts dans les communautés éloignées. Nous utilisons également d'autres sources d'informations pour estimer d'autres facteurs de Coûts supplémentaires pour lesquels nous ne disposons pas encore de données détaillées au niveau de la communauté.

5,0 Estimation des coûts supplémentaires moyens dans les écoles éloignées et isolées de différentes provinces

L'objectif de cette partie de l'étude est d'estimer les facteurs de coûts supplémentaires moyens pour le carburant et les services publics, les coûts de la vie et les coûts du transport dans les communautés éloignées et isolées de diverses régions du Canada. Les données disponibles nous permettent d'estimer des indicateurs distincts pour les communautés accessibles par avion et celles accessibles par route tout temps.

Le but est d'estimer les coûts supplémentaires moyens pour les communautés éloignées et isolées de différentes régions du Canada.

Les quatre facteurs de coût utilisés dans l'analyse de régression sont définis comme suit :

- Facteur d'allocation d'emploi utilisé par SAC comme indicateur indirect du coût de la main-d'œuvre ou des écarts de coût de la vie dans les régions éloignées.⁶ SAC le définit comme un ratio des deux montants suivants :

⁵ Services aux Autochtones Canada, « Modèle SAC pour les facteurs d'ajustement des coûts fondés sur l'éloignement », le 30 août 2018.

⁶ Cette variable a également été utilisée par SAC dans son analyse de régression. Si cela est lié.

- Numérateur — allocations de travail pour les fonctionnaires occupant des postes isolés.
 - Dénominateur — le revenu médian national des Premières Nations vivant dans les réserves (20 337 \$ par personne et par année à partir du recensement de 2016, soit une hausse de 21 518 \$ en 2018).⁷
- Le facteur monétaire du différentiel de coût de la vie payé pour les fonctionnaires ayant des personnes à charge occupant des postes isolés où les prix des biens et services sont supérieurs d'au moins 15 % à ceux disponibles dans l'emplacement identifié comme point de comparaison, tel que mesuré par Statistique Canada. Il est destiné à aider les employés à faire face à ces coûts. La différence de coût de la vie dépend des différences de prix, telles que mesurées par Statistique Canada, entre un poste isolé et son point de comparaison.⁸
 - Les différences de carburant et de services publics versées aux fonctionnaires occupant des postes isolés où les prix du carburant et des services publics sont supérieurs d'au moins 15 % aux dépenses moyennes nationales en raison des coûts de transport et des taux de consommation inhérents à la situation géographique.
 - L'indice est défini comme le rapport entre les deux valeurs suivantes :
 - Numérateur — montant supplémentaire de carburant et de services publics payés aux fonctionnaires occupant des postes isolés.
 - Dénominateur — les dépenses moyennes des ménages en carburant et services publics au Canada en 2017, telles que déclarées par Statistique Canada.⁹
 - Le facteur de coût d'expédition est utilisé comme indicateur indirect des différences de coût des matières dans les zones éloignées des villes au point de comparaison (PdC).¹⁰ Les SAC définissent comme un rapport des deux valeurs suivantes :
 - Numérateur — Différentiel des frais d'expédition = Coût d'expédition d'un colis de 10 kg (cube de 10 pouces) entre la ville de PdC et le poste isolé moins les coûts d'expédition dans la ville de PdC.
 - Dénominateur - coût de l'envoi standard par Postes Canada du même colis dans chacune des sept villes du pays.

⁷ Montant du recensement de 2016 reçu d'AINC. Les facteurs d'indexation utilisés sont 1,23% de 2015 à 2016, 1,7% de 2016 à 2017 et 2% par an à partir du compte GL 01101. V1 CIVILS INDÉTERMINÉS (LEFP).

⁸ Les valeurs sont extraites du rapport des SAC.

⁹ Selon les « Dépense des ménages, Canada, régions et provinces » de Statistique Canada, les dépenses moyennes en carburant et services publics par ménage au Canada en 2017 se chiffraient à 2 484 \$.

¹⁰ Tiré du rapport des SAC, Ibid., 2019

Compte tenu des données disponibles, un coût marginal régional moyen a été estimé pour les quatre indicateurs ci-dessus pour les communautés accessibles par la route ainsi que pour les routes accessibles en tout temps, dans toutes les régions du Canada.

Pour estimer le coût différentiel moyen des facteurs de coût ci-dessus dans des communautés éloignées et isolées de différentes provinces, nous avons utilisé la méthode des moindres carrés ordinaires (MCO). Nous avons régressé chacun des facteurs de coût ci-dessus sur un ensemble de variables nominales, chacune représentant l'une des provinces. De plus, nous avons inclus une variable nominale pour chacune des communautés accessibles par avion afin d'estimer le coût différentiel supporté par ces communautés. Les résultats de l'estimation sont présentés à l'annexe « C ».

Le modèle n'incluant pas d'interception, les coefficients estimés des variables nominales indiquent le coût différentiel régional moyen dans les communautés éloignées et isolées de chacune des provinces. Tous les coefficients estimés étaient hautement significatifs du point de vue statistique et les coefficients de bonté d'ajustement étaient très élevés pour les données transversales, ce qui suggère que les modèles estimés expliquent entre 82 % et 93 % des variations et informations totales dans les variables dépendantes.

5.1. Facteurs de coûts supplémentaires moyens pour les communautés éloignées et isolées dans diverses provinces

Cette partie de l'étude présente les résultats des estimations pour les communautés accessibles par route en tout temps et par avion dans diverses régions du Canada. Nous devons noter que, puisque les données utilisées concernent des communautés éloignées et isolées, les résultats présentés dans cette partie ne s'appliquent qu'à ces communautés. En outre, les résultats représentent un coût supplémentaire moyen pour toutes les communautés accessibles par avion, ainsi que pour les communautés isolées toutes saisons, connectées par route, dans chaque région.

5.1.1. Utilisation de l'indemnité de coûts de la vie supplémentaires des Services aux Autochtones Canada dans les communautés éloignées

Le tableau 9 présente les résultats des estimations à l'aide des données utilisées par SAC pour estimer divers facteurs de coût dans des communautés éloignées.

Tableau 9: Coût de la vie supplémentaire en pourcentage dans les collectivités éloignées

Région	Communautés éloignées accessibles par route (%)	Communautés accessibles par avion (%)
Territoire du Yukon	42,71	108,00
Alberta	32,94	61,00
Québec	23,83	63,77
Manitoba	34,50	68,62
Saskatchewan	35,66	76,00
Terre-Neuve	22,57	58,99
Colombie-Britannique	35,18	-
Ontario	37,45	81,70
Nunavut	-	98,37
Territoires du Nord-Ouest	79,58	103,36

Les résultats présentés au tableau 9 montrent qu'en moyenne, le coût de la vie supplémentaire dans les communautés éloignées, mais connectées par la route varie de 22,57 % à Terre-Neuve à 79,58 % dans les Territoires du Nord-Ouest. Par exemple, en moyenne, le coût de la vie dans les localités isolées empruntant une route accessible par la route au Manitoba est 34,5 % plus élevé qu'à Winnipeg. Par ailleurs, le coût de la vie dans les localités isolées accessibles par la route, quelles que soient les conditions météorologiques, est 1 345 fois plus élevé qu'à Winnipeg.

L'indicateur de coût de la vie supplémentaire dans les communautés accessibles par avion varie de 58,99 % à Terre-Neuve à 103,4 % dans les Territoires du Nord-Ouest. Par exemple, en moyenne, le coût de la vie dans les collectivités desservies par avion au Manitoba est 1 686 fois plus élevé qu'à Winnipeg.

5.1.2. Indemnité de coûts de la vie supplémentaires moyens (\$) dans les communautés éloignées

En utilisant les écarts de coût de la vie pour différentes communautés, le tableau 10 présente des estimations des différences de coût de la vie moyennes versées aux fonctionnaires ayant des personnes à charge dans des communautés éloignées dans différentes régions.

Tableau 10 : Coûts de la vie supplémentaires dans les communautés éloignées

Région	Communautés éloignées accessibles par route (\$)	Communautés accessibles par avion (\$)
Territoire du Yukon	9 175,9	23 228,9
Alberta	7 101,7	13 200,0
Québec	5 135,2	13 752,5
Manitoba	7 431,9	14 762,0
Saskatchewan	7 658,2	16 356,0

Terre-Neuve	4 836,9	12 ,644,6
Colombie-Britannique	7 ,544,5	-
Ontario	8 050,4	17 602,2
Nunavut	21 171,5	21 171,5
Territoires du Nord-Ouest	17 117,6	22 197,5

Le tableau 10 montre le montant moyen des rémunérations reçues par les fonctionnaires dans différentes régions pour compenser le coût de la vie qui est supérieur d'au moins 15 % dans les communautés susmentionnées par rapport au point de comparaison le plus proche.

Le tableau 10 montre également que la différence de coût de la vie dans les communautés éloignées reliées par route varie de 4 836,9 \$ à Terre-Neuve à 17 117,6 \$ dans les Territoires du Nord-Ouest. Le coût de la vie dans les communautés accessibles par avion est plus élevé que celui des communautés connectées par route. La différence de coût dans les communautés desservies par avion varie de 12 644,6 \$ à Terre-Neuve à 22 197,5 \$ dans les Territoires du Nord-Ouest.

5.1.3. Coûts supplémentaires d'expédition dans les communautés éloignées

À l'aide des données des SAC sur les coûts d'expédition supplémentaires dans les communautés isolées, le tableau 11 indique les coûts supplémentaires d'expédition en pourcentage qui affecte les dépenses relatives à une variété de produits achetés dans des communautés éloignées.

Tableau 11 : Pourcentage de coûts supplémentaires d'expédition dans les communautés éloignées

Région	Communautés éloignées accessibles par route (%)	Communautés accessibles par avion (%)
Territoire du Yukon	125,2	299,0
Alberta	50,8	223,0
Québec	47,0	246,1
Manitoba	27,5	132,0
Saskatchewan	50,1	209,0
Terre-Neuve	-	184,0
Colombie-Britannique	103,4	237,0
Ontario	109,9	217,3
Nunavut	-	221,4
Territoires du Nord-Ouest	114,8	267,2

Les coûts supplémentaires de l'expédition dans les communautés éloignées reliées par route varient de 27,5 % au Manitoba à 125,2 % dans les Territoires du Yukon. Les coûts supplémentaires dans les communautés desservies par avion varient de 132,0 % au Manitoba à 299,0 % dans les Territoires du Yukon.

5.1.4. Coûts supplémentaires du carburant et des services publics dans les communautés éloignées

Les coûts du carburant et des services publics affectent principalement le fonctionnement et l'entretien ainsi que les coûts de transport, qui représentent une part importante du budget des écoles dans les communautés éloignées et isolées. En utilisant le coût supplémentaire du carburant et des services publics calculé par le gouvernement du Canada, le tableau 12 illustre les coûts supplémentaires de ces éléments dans les communautés éloignées et isolées.

Tableau 12 : Pourcentage de coût supplémentaire du carburant et des services publics dans les régions éloignées

Région	Communautés éloignées accessibles par route (%)	Communautés accessibles par avion (%)
Territoire du Yukon	99,4	215,5
Alberta	90,9	-
Québec	-	55,8
Manitoba	43,4	88,1
Saskatchewan	104,5	208,2
Terre-Neuve	-	-
Colombie-Britannique	19,3	-
Ontario	109,2	151,0
Nunavut	164,6	164,6
Territoires du Nord-Ouest	215,5	215,5

Les coûts supplémentaires du carburant et des services publics dans les communautés éloignées reliées par route varient de zéro au Québec et à Terre-Neuve à 215,5 % dans les Territoires du Nord-Ouest. Il faut noter que les coûts du carburant et des services publics doivent être d'au moins 15 % supérieur dans une communauté éloignée par rapport au point de comparaison le plus proche de la ville avant d'être incluse dans la liste. Le coût différentiel dans les communautés accessibles par avion varie de 55,8 % au Québec à 215,5 % dans les Territoires du Nord-Ouest.

6,0 Application des facteurs de coûts aux écoles éloignées et isolées en Ontario

Cette partie du rapport tente d'appliquer les facteurs de coût calculé ci-dessus à un échantillon d'écoles des Premières Nations en Ontario. Nous avons sélectionné 7 écoles à distance accessibles par avion et cinq écoles accessibles par route en tout temps. Le tableau 13 indique le nombre d'élèves équivalents à temps plein dans chacune des écoles sélectionnées.

Tableau 13 : Écoles des Premières Nations sélectionnées

Numéro de la Première Nation	Nom de la Première Nation	Mode d'accès	No. d'élèves ETP
143	Attawapiskat	Par avion	505,5
208	Pikangikum	Par avion	809,5
239	Neskantaga	Par avion	45
211	Sandy Lake	Par avion	630
240	Webique	Par avion	214
238	North Spirit	Par avion	68
243	Kashechewan	Par avion	623
205	Lac Seul	Par route	225
182	Constance Lake	Par route	200,5
131	Onigaming	Par route	94
226	Mattagami	Par route	27
203	Mishkeegogamang	Par route	196

Tous les indicateurs de coûts identifiés dans ce rapport sont applicables aux écoles des Premières Nations. Cependant, nous ne pouvons les appliquer qu'à trois catégories de financement en raison du manque de données spécifiques sur les différentes catégories de dépenses pour chaque école. Les catégories sont :

1. Subvention à de fins spéciaux
2. Transport
3. Fonctionnement et entretien de l'école

6.1. La subvention à des fins spéciales

La subvention à des fins spéciales fournit un financement supplémentaire aux étudiants qui ont besoin de programmes, de services et d'équipements d'éducation spéciale. Pour les conseils scolaires de l'Ontario, cette subvention est composée de six allocations qui ne peuvent être utilisées que pour l'éducation spéciale. Le Manitoba offre une subvention semblable aux étudiants ayant des besoins spéciaux. Cela s'appelle « Services de soutien aux étudiants. » Le rapport FRAME définit cette subvention comme étant « les coûts spécifiquement liés aux étudiants ayant des besoins d'apprentissage exceptionnels, ainsi que des coûts de conseil et d'orientation et des ressources pour tous les étudiants. »

Les élèves ayant des besoins d'apprentissage exceptionnels sont ceux qui ont un handicap physique, cognitif, sensoriel ou émotionnel et comportemental. Les coûts comprennent les enseignants spécialisés, les assistants éducatifs spécialisés, les conseillers, les cliniciens et les services appropriés et connexes (par exemple, les ergothérapeutes), les fournitures, les manuels, le matériel, les équipements et les logiciels. Les coordinateurs d'éducation spéciale ou les administrateurs de services aux étudiants et le personnel de bureau sont également inclus.

6.2. Subvention au transport

Selon le Rapport technique sur le financement de l'éducation en Ontario 2018-2019 (page 89), la subvention au transport des élèves « fournis aux conseils scolaires un financement pour transporter les élèves de chez eux et de leur école, y compris le transport des élèves ayant des besoins particuliers. » La subvention au transport étudiant comprend un montant de base provenant de l'allocation de l'année précédente et ajustée pour les cinq montants suivants :

- Montant de rajustement d'inscription
- Montant d'ajustement de mise à jour des coûts
- Montant de la formation sur la sécurité des conducteurs d'autobus scolaires
- Financement du transport vers les écoles provinciales ou de démonstration
- Et un mécanisme pour ajuster pour l'escalade et la désescalade de carburant.

Le modèle de comparabilité a appliqué une augmentation de coût de 2 % pour la prestation des services de transport aux conseils ayant un déficit de transport.

6.3. Fonctionnement et entretien des établissements scolaires

Selon le rapport technique sur le financement de l'éducation en Ontario 2018-2019 (page 110), « La subvention d'exploitation et de rénovation des installations scolaires couvre les coûts de fonctionnement des installations scolaires (le chauffage, l'éclairage, l'entretien et le nettoyage), ainsi que les coûts de réparation et de rénovation des écoles. »

La subvention a les deux principales attributions suivantes :

- Allocation des opérations scolaires.
- Allocation pour la rénovation des écoles

L'allocation pour le fonctionnement et l'entretien de l'école comprend les six composantes suivantes :

- Inscription
- Capacité au sol
- Zone de référence par élève
- Facteur de surface supplémentaire
- Indicateur de référence pour les coûts de renouvellement

- Facteur d'ajustement géographique

L'allocation pour le renouvellement des écoles n'a pas été incluse dans le modèle de comparabilité, car elle concerne les immobilisations mineures et majeures exclues du modèle. Comme toutes les données n'étaient pas disponibles, le modèle de comparabilité applique un taux au mètre carré à la taille de chaque école des Premières Nations, en fonction du taux moyen au mètre carré attribué aux conseils scolaires dans une région similaire à la FNEA.

Nous notons qu'une autre catégorie, c'est-à-dire les subventions d'allocation pour les régions éloignées et rurales, couvre les coûts supplémentaires liés à l'achat de biens et de services pour les petites commissions scolaires, les commissions éloignées des grands centres urbains et les commissions éloignées d'autres commissions scolaires. Par conséquent, le coût supplémentaire d'expédition pourrait être appliqué à cette subvention si le montant de base était disponible. D'autres facteurs de coût, tels que les services informatiques, auraient pu être appliqués si les données financières sur les dépenses relatives à ces éléments étaient disponibles.

6.4. Exemple des calculs par élève

Selon les informations contenues dans le rapport de comparabilité, le tableau 14 présente le montant par élève des trois catégories de financement ci-dessus pour les écoles sélectionnées. Les deux dernières lignes indiquent la moyenne par élève et la moyenne provinciale par élève au Manitoba.

Tableau 14 : Financement des écoles du Nord et des régions éloignées

Nom de la Première Nation	Mode d'accès	ÉTUDIANTS ETP	Transportation (\$)	Subvention à des fins spéciales (\$)	Fonctionnement et entretien de l'école (\$)
Attawapiskat	Par avion	505,5	246,9	2 586,0	1 564,4
Pikangikum	Par avion	809,5	235,5	3 476,7	415,9
Neskantaga	Par avion	45,0	2 014,6	3 476,7	2 678,6
Sandy Lake	Par avion	630,0	586,0	82,8	1 004,5
Webique	Par avion	214,0	537,9	3 476,7	976,1
North Spirit	Par avion	68,0	2 491,7	3 500,3	1 863,2
Kashechewan	Par avion	623,0	238,0	2 081,5	721,3
Lac Seul	Par route	225,0	1 134,0	1 695,7	1 160,2
Constance Lake	Par route	200,5	707,9	2 628,3	1 671,2
Onigaming	Par route	94,0	1 223,3	3 207,4	2 011,3
Mattagami	Par route	27,0	1 223,3	2 994,1	2 201,8
Mishkeegogamang	Par route	196,0	748,1	3 500,3	1 014,2
Division scolaire Frontier			1 879,0	3 520,0	3 791,0
Moyen pour le Manitoba			582,0	2 465,0	1 530,0

En supposant que les facteurs de coût en DSF soient de bons représentants des communautés du nord et des régions éloignées de l'Ontario et représentent les montants par élève

nécessaires pour financer correctement les écoles éloignées, le tableau 15 montre que les budgets de transport des grandes écoles du Nord de l'Ontario sont nettement inférieurs à la moyenne de la DSF.

Il semble que la pratique actuelle ait un impact négatif sur les grandes écoles. De même, les montants par élève affectés aux subventions à des fins spécifiques sont systématiquement inférieurs au montant requis pour financer correctement les écoles. De même, le budget de fonctionnement et d'entretien des écoles est nettement inférieur aux montants nécessaires pour financer correctement le fonctionnement et la maintenance.

Nous notons que le rapport de comparabilité calcule le montant du fonctionnement et de l'entretien des écoles en fonction de la superficie en pieds carrés des écoles. Le modèle de comparabilité ontarien indique que le coût moyen de fonctionnement et d'entretien par mètre carré en Ontario est de 83,87 \$. Comme nous l'avons vu plus haut, le coût moyen de fonctionnement et d'entretien par mètre carré de DSF est de 126,15 dollars. Il semble que le rapport de comparabilité sous-estime considérablement les coûts de fonctionnement et d'entretien pour les écoles éloignées et isolées.

Le tableau 15 évalue le montant du sous-financement des trois catégories ci-dessus en supposant que les moyennes en DSF représentent le montant nécessaire.

Tableau 15 : Estimation du sous-financement potentiel des écoles du Nord

Nom de la Première Nation	Mode d'accès	Transportation (\$)	Subvention à des fins spéciales (\$)	Fonctionnement et l'entretien de l'école (\$)
Attawapiskat	Par avion	825 051,8	472 127,5	1 125 539,2
Pikangikum	Par avion	1 330 438,1	35 065,8	2 732 135,6
Neskantaga	Par avion	-	1 949,3	50 059,4
Sandy Lake	Par avion	814 590,1	2 165 449,8	1 755 501,1
Webique	Par avion	286 985,2	9 270,9	602 398,3
North Spirit	Par avion	-	1 340,0	131 089,0
Kashechewan	Par avion	1 022 360,4	896 157,5	1 912 453,6
Lac Seul	Par route	167 616,0	410 468,0	591 930,5
Constant Lake	Par route	234 799,2	178 790,5	425 012,3
Onigaming	Par route	61 636,6	29 387,0	167 295,2
Mattagami	Par route	17 704,1	14 198,1	42 907,3
Mishkeegogamang	Par route	221 659,9	3, 862, 4	544 261,8

7,0 Approche méthodologique pour l'estimation d'un facteur des coûts de la composante non salariale pour les écoles éloignées et isolées

L'approche adoptée pour déterminer la méthode de calcul de l'incrément d'éloignement non salarial pour les communautés éloignées et isolées est exposée en détail ci-dessous. L'approche reposait essentiellement sur les éléments suivants :

- Accepter la répartition moyenne nationale des dépenses des systèmes éducatifs entre les salaires (salaires, avantages, déplacements du personnel, recrutement, etc.) et les inducteurs de coûts non salariaux de 70 % Salaire et de 30 % non Salaire.
- Pour les 30 %, développez des catégories de dépenses pour les biens et services non salariaux affectés par l'éloignement.
- Évaluer par catégorie de dépense la méthodologie permettant de calculer le pourcentage de coût différentiel de biens et services.
- Appliquez ces pourcentages de coûts différentiels à chacune des catégories de dépenses communauté par communauté.
- En utilisant les parts en pourcentage de chaque catégorie et leur coût différentiel, estimez un facteur de coût composite global pour chaque région.

Bien que les coûts réels dans chaque catégorie de dépenses changent au fil du temps et que ces modifications soient reflétées à la fois dans la Directive sur les postes isolés et plus généralement dans l'analyse du coût de la vie de Statistique Canada, la méthode de calcul de l'impact des augmentations de coûts pour les communautés éloignées et isolées peut rester constante.

7.1. Estimation des facteurs de coûts supplémentaires pour les communautés éloignées et isolées

Pour estimer les multiplicateurs de facteur de coût applicables aux 30 % des dépenses de fonctionnement (composantes non salariales) dans les communautés éloignées et isolées, deux séries d'informations étaient nécessaires :

1. La part de chacune des catégories de dépenses non salariales dans le total des dépenses de fonctionnement des écoles éloignées.
2. Le coût supplémentaire de chaque catégorie de dépenses par rapport aux écoles non éloignées.

L'obtention de cette information était l'objectif fondamental de l'enquête sur les systèmes d'éducation des Premières Nations.

Comme mentionné ci-dessus, la DSF est utilisée comme substitut pour calculer les coûts supplémentaires encourus par les communautés isolées et isolées pour offrir le même niveau et la même qualité d'éducation que leurs homologues non isolées. Pour le présent exercice, basé sur la DSF, nous avons utilisé les quatre catégories de dépenses suivantes pour représenter les composantes non salariales ou les 30 %.

Tableau 16 : Composantes non salariales en pourcentage du budget total de fonctionnement

Catégories de dépenses non salariales	Pourcentage (%)	Coût relatif (%)	Unité de mesure
Développement professionnel	0,7	111,0	Coût par élève
Fournitures scolaires	3,8	Varie selon les régions	Coût moyen d'expédition
Fonctionnement et entretien	16,9	Varie selon les régions	Coût par pied carré
Transport	8,7	195,1	Coût par km

Pour estimer les facteurs de coût des communautés isolées qui sont accessibles par avion et par la route en tout temps, on a utilisé les pourcentages et les facteurs de coût relatifs mentionnés ci-dessus, ainsi que les quatre hypothèses suivantes :

1. Le coût supplémentaire des fournitures est directement lié au coût supplémentaire des expéditions vers diverses communautés éloignées du point de comparaison déterminé par SAC.
2. Les coûts supplémentaires du fonctionnement et l'entretien sont directement liés au coût supplémentaire du carburant et des services publics estimé par le gouvernement du Canada pour divers postes isolés.
3. Le coût de transport par kilomètre dans les écoles éloignées est semblable au coût au kilomètre en DSF (4,82 \$/km) par rapport au coût moyen au kilomètre dans toutes les divisions scolaires du Manitoba (2,47 \$/km).
4. Le coût de développement professionnel et du personnel par élève dans les écoles éloignées est semblable au coût par élève en DSF (141 \$ par élève) par rapport à la moyenne provinciale de 127 \$ par élève.

7.2. Facteur de coût estimé

En se basant sur les hypothèses ci-dessus, le tableau 17 indique le multiplicateur de coût composite pouvant être appliqué à la part non salariale des dépenses de fonctionnement dans les écoles éloignées et isolées de diverses régions du Canada.

Tableau 17 : Facteurs de coût pour les composantes non salariales dans les écoles éloignées et isolées

Région	Collectivités éloignées reliées par route	Communautés accessibles par avion
Territoire du Yukon	200,6	321,3
Alberta	184,0	249,5
Québec	106,2	178,8
Manitoba	140,6	191,9
Saskatchewan	195,5	303,7
Terre-Neuve	101,8	155,1
Colombie britannique	129,7	146,6
Ontario	207,0	256,1
Nunavut	268,2	268,2
Territoires du nord-ouest	298,0	317,3
Moyen	183,2	238,8

Le coût moyen du carburant et des services publics dans les communautés accessibles par les routes en tout temps est de 184,59 et pour les communautés accessibles par avions le coût moyen est 229,76. De plus, les coefficients de corrélation entre les facteurs de coût dans les communautés accessibles par avion et par les routes en tout temps ainsi que le coût du carburant et des services publics dans ces communautés sont égaux à 0,99, ce qui suggère une corrélation parfaite entre ces facteurs.

Étant donné que la corrélation parfaite implique un coefficient de 1, les coefficients de corrélation estimés ci-dessus suggèrent que l'on peut utiliser de manière prudente le coût supplémentaire du carburant et des services publics calculé par le gouvernement du Canada afin d'ajuster le total des dépenses non salariales de 30% jusqu'à l'obtention d'informations détaillées sur diverses catégories de dépenses dans différentes provinces sont disponibles.

7.3 Estimation des coûts supplémentaires en pourcentage

Nous avons créé des estimations modèles qui génèrent un facteur de coût approximatif pour les communautés pour lesquelles les données ne sont pas disponibles. Les estimations sont basées sur la distance en ligne droite de la communauté en kilomètres (Distance) à partir du point de comparaison le plus proche. Il est important de noter que les modèles ne peuvent être utilisés que pour estimer divers facteurs de coût pour les communautés éloignées pouvant être classées comme isolés en fonction des critères du CNM. Les résultats sont présentés à l'annexe « D ».

8.0 Conclusions et recommandations

Ce rapport présente une méthodologie qui peut être appliquée pour calculer la partie non salariale des coûts associés à la prestation de programmes et de services d'éducation dans les communautés éloignées et isolées du Canada. Le rapport était entravé par l'absence de données spécifiques sur les dépenses des systèmes d'éducation des Premières Nations, qu'elles soient d'accès distant ou routier.

Nos recherches montrent clairement que beaucoup sinon la plupart des Premières Nations éloignées et isolées sont actuellement sous-financées par rapport à leurs homologues provinciaux. Ce sous-financement aura probablement plus d'impact sur la qualité des programmes et des services d'éducation que sur les composantes non salariales. En d'autres termes, les ressources de la partie non salariale du financement de l'éducation sont financées par le transfert de fonds de la partie salaires. La raison en est que la majorité des coûts de la composante non salariale ne sont pas discrétionnaires. Les coûts complets du carburant, des services publics, de l'entretien, etc. doivent être payés indépendamment de l'impact budgétaire. Les Premières Nations doivent alors couvrir ces coûts en réduisant les dépenses liées à des éléments tels que les salaires des enseignants, les effectifs et les services d'éducation spécialisée.

À mesure que le régime de financement des Premières Nations sera peaufiné, des travaux supplémentaires appuyés par les données requises seront nécessaires. S'assurer que les fonds sont disponibles pour permettre aux systèmes d'éducation des Premières Nations d'offrir des programmes et des services qui permettent d'atteindre ou dépasser les normes de performance provinciales d'une manière adaptée à la culture, devrait être un objectif commun des Premières Nations et du gouvernement du Canada.

Recommandation n° 1

Que le SAC utilise les coûts supplémentaires spécifiques au carburant et aux services publics, calculé par le gouvernement du Canada dans la directive sur les postes isolés, pour ajuster le total des dépenses non salariales de 30 % dans la formule provisoire de la région de l'Ontario pour les collectivités éloignées et isolées jusqu'à ce que les informations sur diverses catégories de dépenses dans différentes provinces soient disponibles.

Recommandation n° 2

Que l'APN et SAC élaborent en collaboration les exigences en matière de données sur le financement de l'éducation des Premières Nations, de sorte que des allocations précises puissent être attribuées à chaque Première nation, peu importe sa taille ou ses circonstances.

Recommandation n° 3

Les Premières Nations éloignées et isolées ont la possibilité de calculer leur facteur d'éloignement aux fins du financement de l'éducation, soit par comparaison avec le régime de financement provincial ou avec la méthodologie adaptée dans l'application de la Directive sur les postes isolés.

Annexe “A” Sondage sur les coûts attribuables à l'éloignement des communautés



Introduction et historique

Bienvenue ! Ce sondage fait partie du processus conjoint en cours entre l'Assemblée des Premières Nations (APN) et Services aux Autochtones Canada (SAC) en ce qui concerne la transformation du financement de l'éducation des Premières Nations. L'APN mène ce sondage dans le but de recueillir des informations essentielles dans nos négociations afin de s'assurer que toutes les Premières Nations disposent du financement nécessaire pour offrir des programmes et des services éducatifs qui répondent aux besoins de leurs élèves, peu importe la grandeur de leur communauté, leur situation géographique ou leur situation économique.

L'obtention de cette information auprès de toutes les Premières Nations nous aidera à en apprendre davantage sur les niveaux de financement et les lacunes dans le financement dans le domaine l'éducation des Premières Nations. Cela nous permettra également de déterminer les coûts supplémentaires engagés par les Premières Nations éloignées et isolées et d'élaborer une méthodologie pour veiller à ce que leurs programmes et services d'éducation soient financés adéquatement.

L'enquête est réalisée pour l'APN par Moazzami Economic Consultants Inc. et le groupe de conseil Chignecto. L'information obtenue pour chaque communauté et mise à la disposition des consultants ne sera communiquée ni à l'APN ni aux SAC. Les résultats seront agrégés au niveau national et par région, uniquement dans les cas où cette agrégation ne révélera pas les résultats de chaque communauté.

Les informations obtenues fourniront aux consultants des données qui seront utilisées pour élaborer une méthode précise sur l'allocation de fonds. L'étude achevée doit être remise par les consultants d'ici la fin de l'exercice. Il est donc important que votre contribution soit reçue au plus tard le 28 février 2019 (plus tôt si possible !)

Les consultants sont disponibles pour répondre à vos questions. Veuillez envoyer vos suggestions, préoccupations ou questions à : Education.Transformation.Survey@gmail.com

Merci beaucoup d'avoir pris le temps de répondre à ce sondage et d'avoir contribué au succès futur des systèmes d'éducation des Premières Nations en nous aidant à faire en sorte que des ressources appropriées et adéquates soient fournies à chaque système d'éducation communautaire des Premières Nations.

1. Veuillez fournir les renseignements suivants

Nom et adresse de la personne de contact

Première Nation

2. Quelle est la population totale vivant sur la réserve dans votre communauté ?
3. Quelle est votre inscription dans une école primaire dans la réserve en 2018-2019 ?
4. Quels sont les niveaux scolaires enseignés dans votre école primaire dans la réserve ?
5. Quelle est votre inscription dans une école secondaire dans la réserve en 2018-2019 ?
6. Quels sont les niveaux scolaires enseignés dans votre école secondaire dans la réserve ?
7. Quelle est votre inscription dans une école primaire hors réserve en 2018-2019 ? Veuillez inclure uniquement les étudiants pour lesquels la Première nation a une responsabilité financière.
8. Quelle est votre inscription à l'école secondaire hors réserve en 2018-2019 ? Veuillez inclure uniquement les étudiants pour lesquels la Première nation a une responsabilité financière.
9. Quelles classes les élèves dont la responsabilité financière tombe à la Première Nation fréquentent-ils des écoles provinciales ou privées hors réserve ?
10. Combien d'élèves dont la Première Nation a la responsabilité financière sont dans des placements dans des maisons privées, des internats ou des pensionnats ?
11. Quelle est la charge mensuelle moyenne par élève pour le placement en maison privée, les internats et les pensionnats ?
12. Quel est le nom de la communauté la plus proche de vous avec une population de 15 000 personnes ou plus ?
13. Quelle est la distance en kilomètres de votre communauté par rapport à la communauté de

15 000 habitants ou plus la plus proche ?

10. Veuillez indiquer la région appropriée dans laquelle se trouve votre Première nation.
Cela est nécessaire pour nous permettre de trier les résultats nationaux par région.
11. Veuillez sélectionner parmi les options suivantes le choix qui représente le mieux votre accès à la communauté :

- Route toutes saisons — pavée
- Route toutes saisons — Gravier et pavée seulement. Accès par avion sur le lac/la mer seulement

12. Comment la majorité de vos biens et services sont-ils transportés ?

- Route toutes saisons — pavée
- Route toutes saisons — Gravier et pavée Route d'hiver
- Autre (veuillez préciser) Accès par avion sur le lac/la mer

13. En ce qui concerne le lieu à partir duquel la majorité de vos biens et services sont expédiés à la communauté :

Quel est votre centre de service de transport de cargaison normale ?

Quelle est la distance de la communauté ?

Quel est le coût par livre (\$/lb) pour la cargaison vers votre communauté à partir de ce centre de service ?

14. Quelles sont les dépenses annuelles estimées en transport de fournitures et d'équipements pour le programme d'éducation ?
15. Quel était votre budget total d'éducation pour les programmes d'éducation primaire et secondaire dans les réserves 2017-2018 ?

Remarque : veuillez inclure les coûts de fonctionnement et d'entretien, y compris ceux qui pourraient avoir été fournis par le programme de fonctionnement et d'entretien des Premières Nations pour l'école.

16. Quel a été le montant total des fonds dépensés en 2017-2018 pour le salaire du personnel, les avantages sociaux et les frais de voyage des enseignants (sur la base de 2 voyages aller-retour) ?
17. En quelle année l'école principale a-t-elle été construite ?
18. Sur une échelle de 1 à 5, 1 étant la note la plus basse, comment évalueriez-vous l'état physique des bâtiments scolaires ?
19. Quelle est la superficie en pieds carrés de l'école, des résidences pour les enseignants, et de tout bâtiment auxiliaire ?
20. Quel est le coût moyen du carburant diesel par litre dans votre communauté ?

21. L'électricité scolaire est-elle générée par un générateur diesel ou par une ligne de distribution d'électricité ?
22. Quelle est la dépense annuelle en combustible de chauffage pour l'école, les professeurs et les bâtiments auxiliaires ?
23. Quel est le coût annuel en électricité de l'école, des résidences pour les enseignants et des bâtiments auxiliaires ?
24. Quel est le salaire annuel du personnel de conciergerie, y compris le personnel occasionnel ?
25. Quelles sont les dépenses annuelles en fournitures de conciergerie ?
26. Quelles sont les dépenses annuelles estimées en honoraires des techniciens externes et des personnes de métier amenées dans la communauté?
27. Quelles sont les dépenses annuelles estimées en voyages pour les techniciens externes et les personnes de métier amenées dans la communauté?
28. Quel est le nombre moyen de jours que des techniciens et des personnes de métier d'externe admis dans la communauté demandent? Inclure les jours de voyage.
29. Quel est le nombre de professionnels dans l'école? (Directeurs d'école, enseignants, conseillers d'orientation)
30. Combien de membres du personnel professionnel ne sont pas des résidents permanents de la communauté?
31. Quel est le nombre de personnels de soutien dans l'école? Inclure les aides-enseignants, les accompagnateurs de tuteurs, etc.? Combien de membres du personnel de soutien ne sont pas des résidents permanents de la communauté?
32. Quel est le tarif moyen quotidien pour les consultants en éducation qui entrent dans votre communauté? Remarque: excluez les frais de déplacement.
33. Savez-vous si les consultants en éducation qui viennent dans votre communauté facturent des frais journaliers plus élevés que dans les centres urbains? Dans l'affirmative, quel est le pourcentage d'augmentation estimé?
34. Quel est le nombre moyen de jours par visite que les consultants en éducation qui viennent dans votre communauté restent?
35. Quelle est la dépense annuelle estimée pour les frais de déplacement des consultants externes et du personnel de supervision? Quels sont vos coûts annuels de déplacement du personnel liés au développement professionnel? Veuillez inclure uniquement les coûts du personnel quittant la communauté pour assister à des sessions de développement professionnel.
36. Si vous avez un programme de services alimentaires - petit-déjeuner, déjeuner

collations — quel est le budget annuel alloué à ces services, personnels et fournitures compris ?

37. Si vous avez un programme de services alimentaires — petit-déjeuner, déjeuner, collations, veuillez répondre aux questions suivantes :

Quels services de restauration fournissez-vous ?

Quel est le coût des aliments/boissons ?

Quel est le budget salarial des services alimentaires ?

Y a-t-il d'autres coûts ? Si oui, merci de préciser.

38. Quel est votre coût annuel pour Internet et les services associés ? Si vous connaissez également votre coût par gigabit, veuillez l'inclure également.

39. Si vous le savez, quel est le pourcentage estimé des coûts supplémentaires que vous payez par gigabit pour Internet et les services associés, y compris les services de réparation et de maintenance sur site, par rapport à la communauté de 15 000 habitants ou plus près ?

40. Veuillez fournir les informations suivantes concernant les dépenses de transport scolaire :

Budget total annuel des salaires liés au transport scolaire

Coût annuel de l'entretien et de la réparation des véhicules

Coûts de carburant liés au transport scolaire

Quel est le prix moyen du litre de carburant pour véhicule dans votre communauté ?

Quelle est la distance totale parcourue quotidiennement pour le transport scolaire ?

Combien avez-vous d'autobus scolaires ?

Combien de camionnettes avez-vous ?

En moyenne, combien d'élèves sont transportés chaque jour ?

41. Veuillez résumer votre budget global pour l'éducation en utilisant les catégories suivantes pour *l'éducation dans les réserves*. Cette information est critique !

Budget total de l'éducation dans les réserves

Personnel enseignant — Salaires et avantages sociaux

Voyage du personnel éducatif

Frais de transport des matériaux et des fournitures

Dépenses annuelles totales en carburant, électricité et hydro

Budget annuel du personnel d'entretien

Budget annuel d'entretien et d'approvisionnement

Services externes annuels de second niveau — consultants, spécialistes, superviseurs

Budget du transport scolaire communautaire

Les services alimentaires

Internet et services connexes

Autre

42. Dépenses (provinciales et privées) hors réserve

Dépenses de scolarité annuelles des écoles provinciales ou privées

Dépenses de transport des élèves vers les écoles provinciales ou privées (y compris les déplacements d'urgence à la maison)

Coûts des services de suivi psychologique des Premières nations pour les élèves des réserves fréquentant une école provinciale ou privée

Coût des allocations et des fournitures scolaires pour les élèves des réserves fréquentant des écoles provinciales ou privées

Avez-vous une entente sur les frais de scolarité avec les écoles provinciales ou privées fréquentées ?

43. Veuillez entrer vos commentaires, suggestions ou préoccupations concernant les niveaux de financement, les programmes et services ou ce sondage.

Annexe « B » Méthode de calcul de la composante salaire de l'Ontario

Ce qui suit est un extrait de l'aperçu du modèle de financement provisoire de l'Ontario. Les notes en italique offrent un exemple de cette approche.

Le groupe technique, the Ontario Technical Table for the Interim Funding Approach (OTTIFA) a proposé ces adaptations après de longues discussions. L'OTTIFA prévoit de continuer à travailler sur la question de l'éloignement et de la comparabilité et d'affiner l'approche. Les exemples sont utilisés à des fins d'illustration uniquement. Il n'utilise pas de données réelles sur la communauté ou le financement, sauf pour les données accessibles au public (c'est-à-dire les taux d'indemnité de postes isolés).

Adaptations d'éloignement (en dehors de la comparabilité des modèles)

Les Subventions pour les besoins des élèves (SBE) sont conçues pour financer des écoles en Ontario, où qu'elles se trouvent. Les différentes subventions et composantes s'adaptent aux facteurs géographiques, socio-économiques et locaux. Les SBE sont donc adaptés pour traiter un certain niveau d'éloignement des écoles provinciales.

Cependant, certaines écoles et communautés des Premières Nations ne peuvent être comparées aux SBE en raison de l'absence d'accès par la route. Le modèle de financement provisoire a été adapté pour faire face à ce niveau extrême d'éloignement de ces communautés. Chaque communauté identifiée est associée à ses montants d'Indemnité de poste isolé (ou à son homologue le plus proche/le plus similaire dans le PAI).

Explication :

Déterminez quelles communautés sont hors de la comparabilité provinciale en termes d'éloignement.

Les adaptations d'éloignement sont divisées en quatre parties :

Partie 1 — Adapter les salaires des employés au coût de la vie dans une région éloignée

En utilisant les montants moyens du Gouvernement fédéral pour les indemnités de postes isolés dans les domaines Environnement, Coûts de la vie, le Carburant et services publics et le salaire moyen estimé des enseignants des SBE, un facteur de correction est déterminé pour chaque communauté. Ce facteur est ensuite appliqué à 70 % des montants SBE générés par le modèle de financement provisoire (la partie pouvant être considérée comme liée aux salaires). Le montant qui en résulte constitue la première partie des adaptations d'éloignement visant à réduire le coût de la vie à distance.

<https://www.njc-cnm.gc.ca/directive/d4/v237/s624/fr>

Explication :

À l'adresse URL ci-dessus, utilisez les informations des annexes A, B, C et D pour les communautés identifiées.

	Indemnité d'environnement	Indemnité de vie chère	Indemnité de carburant et de services publics	Moyenne de l'indemnité d'environnement	Moyenne de l'indemnité de vie chère	Moyenne de l'indemnité de carburant et de services publics	Moyenne totale
Première Nation « X »	4	9	30	6 506,50	14 061,00	5 900,00	26 467,50

- Salaire moyen des enseignants en Ontario (selon les SBE): 84 166
- $26\,467/84\,166 =$ ajustement du salaire pour la communauté = 31%
- Dans les Subventions pour les besoins des étudiants (SBE) en Ontario, 70% du financement total est considéré comme étant lié aux salaires. Par conséquent, l'ajustement de 31% est appliqué à la partie du montant total généré par la formule pour la communauté.
- Montant total généré par la formule - 1 000 000
- Partie liée aux salaires - 700 000
- Adaptation sur les salaires - $700\,000 \times 31\% = \underline{217\,000}$

Partie 2 - Adaptation des coûts de fonctionnement et d'entretien aux coûts de fonctionnement d'une école dans une région éloignée

En utilisant l'analyse du différentiel de coûts de Services aux Autochtones Canada, un facteur d'ajustement pour chaque communauté a été déterminé. Ce facteur est ensuite appliqué au montant du modèle pour la subvention au fonctionnement de l'installation scolaire (3.3.12.a). Le montant qui en résulte constitue la deuxième partie des adaptations d'éloignement visant le fonctionnement et l'entretien.

Explication

- D'après l'analyse ci-dessus, l'écart de coût déterminé pour la communauté y est de 128%.
- Basé sur le tarif du conseil scolaire le plus proche et la surface au sol (en m²) de l'établissement d'enseignement, le modèle a généré 100 000 unités pour le Fonctionnement des écoles pour la communauté.
- Adaptation sur O & M - $100\,000 \times 128\% = \underline{128\,000}$

Partie 3 - Fournir des indemnités de déplacement pour le personnel hors communauté

- En utilisant l'aide au titre des voyages pour vacances, un taux et une fréquence de déplacement ont été déterminés pour chaque communauté.
- Ce montant est appliqué à 80 % du personnel de l'école (il s'agit de la partie du personnel estimée à l'extérieur de la communauté éloignée).
- Le montant qui en résulte constitue la troisième partie des adaptations d'éloignement visant à couvrir les frais de déplacement du personnel hors communauté.

<https://www.canada.ca/fr/secretariat-conseil-tresor/services/conditions-emploi/postes-isoles-logements-etat/aide-titre-voyages-vacances-1er-avril-2018.html>

Partie 4 - Placement chez un particulier et le logement d'étudiants

Ce calcul utilise l'approche et les taux d'aide au titre des voyages pour vacances et l'applique aux étudiants. Ce n'est pas inclus dans cet exemple. Les taux, les facteurs et les proportions sont spécifiques à la communauté et la province.

Annexe « C » Estimation MCO des facteurs de coûts provinciaux moyens

Tableau C.1 : Pourcentage des coûts de la vie supplémentaires dans les communautés éloignées

Région	Coefficients de pente	Statistique de test	Variables nominales provinciales	Statistique de test
Territoire du Yukon	42,72	10,30	65,28	4,07
Alberta	32,94	8,76	28,06	1,76
Québec	23,83	3,76	39,94	4,89
Manitoba	34,50	10,90	34,12	6,82
Saskatchewan	35,66	12,38	40,34	2,56
Terre-Neuve	22,57	9,20	36,42	4,95
Colombie-Britannique	35,18	12,00	4,20	0,26
Ontario	37,45	8,01	44,25	7,84
Nunavut	98,37	32,95	-	-
Territoires du Nord-Ouest	79,58	17,77	23,88	3,67
R ²	0,94			
R ² ajusté	0,93			
F (19 259)	207,77			

Tableau C.2 : Coût de la vie supplémentaire dans les communautés éloignées

Région	Coefficients de pente	Statistique de test	Variables nominales provinciales	Statistique de test
Territoire du Yukon	9 175,93	10,28	14 053,07	4,07
Alberta	7 101,65	8,77	6 098,35	1,77
Québec	5 135,17	3,77	8 617,28	4,90
Manitoba	7 431,96	10,90	7 330,10	6,80
Saskatchewan	7 658,17	12,35	8 697,83	2,56
Terre-Neuve	4 836,87	9,16	7 807,72	4,93
Colombie-Britannique	7 575,93	12,02	912,92	0,27
Ontario	8 050,36	8,00	9 551,84	7,86
Nunavut	21 171,52	32,95	-	-
Territoires du Nord-Ouest	17 117,58	17,76	5 079,87	3,64
R ²	0,94			
R ² ajusté	0,93			
F (19 259)	207,53			

Tableau C.3 : Pourcentage de coût supplémentaire de l'expédition dans les communautés éloignées

Région	Coefficients de pente	Statistique de test	Variables nominales provinciales	Statistique de test
Territoire du Yukon	125,20	8,50	173,78	3,05
Alberta	50,76	3,80	172,23	3,04
Québec	47,00	2,09	199,11	6,86
Manitoba	275,00	2,45	104,50	5,88
Saskatchewan	50,07	4,89	158,93	2,84
Terre-Neuve	12,10	1,39	171,90	6,58
Colombie-Britannique	103,35	9,93	133,64	2,38
Ontario	109,90	6,62	107,38	5,35
Nunavut	221,37	20,88	-	-
Territoires du Nord-Ouest	114,83	7,22	152,35	6,62
R ²	0,87			
R ² ajusté	0,86			
F (19 259)	94,28			

Tableau C.4 : Pourcentage de coût supplémentaire du carburant et des services publics dans les régions éloignées

Région	Coefficients de pente	Statistique de test	Variables nominales provinciales	Statistique de test
Territoire du Yukon	99,38	7, .01	116,12	2,11
Alberta	90,90	7,06	51,50	0,94
Québec	0,62	0,03	55,78	1,99
Manitoba	43,39	4,00	44,74	2,61
Saskatchewan	104,53	10,60	103,67	1,92
Terre-Neuve	5,95	0,71	37,16	1,48
Colombie-Britannique	19,31	1,92	19,30	0,36
Ontario	109,22	6,82	41,75	2,16
Nunavut	164,63	16,12	-	-
Territoires du Nord-Ouest	215,50	14,06	1,31	-
R ²	0,82			
R ² ajusté	0,81			
F (19 259)	63,57			

Annexe « D » Estimation des coûts supplémentaires pour les communautés éloignées

Les modèles estimés dans cette annexe permettent de calculer un facteur de coût approximatif pour les communautés pour lesquelles les données ne sont pas disponibles. Les estimations sont basées sur la distance en ligne droite de la communauté en kilomètres (Distance) à partir du point de comparaison le plus proche. Il est important de noter que les modèles ne peuvent être utilisés que pour estimer divers facteurs de coûts pour les communautés éloignées pouvant être classés comme isolés en fonction des critères du CNM. Les résultats sont présentés à l'annexe « D ».

1 : Alberta

Communautés avec accès routier :

1.1 : Coûts de la vie supplémentaire (CVS) en pourcentage par rapport au point de comparaison le plus proche de la ville :

$$\text{CVS} = 26,66 + 0,0001857 * \text{Distance}$$

1.2 : Montant de la rémunération en dollars correspondant au différentiel de coût de vie (CDV) par rapport au point de comparaison le plus proche de la ville :

$$\text{CDV} = \$5\,754 + 3,990\,4 * \text{Distance}$$

1.3 : Pourcentage de coûts supplémentaires d'expédition (CSE) par rapport au point de comparaison le plus proche de la ville :

$$\text{CSE} = 43,75 + 0,000\,392\,5 * \text{Distance}$$

1.4 : Coût supplémentaire en pourcentage du carburant et des services publics (carburant) par rapport au point de comparaison le plus proche de la ville :

$$\text{Carburant} = 90,84 + 0,006\,904 * \text{Distance}$$

Exemple utilisant le modèle albertain pour les communautés ayant un accès routier :

Les coûts supplémentaires en pourcentage pour une communauté distante accédée par une route praticable en Alberta, située à 1 000 kilomètres de la ville de comparaison la plus proche (Edmonton), sont calculés comme suit :

$$\text{Coûts de la vie supplémentaires (\%)} = 26,66 + 1000 \times 0,000\,185\,7 = 26,66 + 0,185\,7 = 26,85 \%$$

$$\text{Rémunération en dollars (\$)} = 5\,754 \$ + 1000 \times 3,990\,4 = 5\,754 \$ + 3\,990,4 \$ = 9\,744,40 \$$$

Coûts supplémentaires d'expédition (%) = $43,75 + 1000 \times 0,000\ 392\ 5 = 43,75 + 0,392\ 5 = 44,14\ %$

Coût supplémentaire du carburant et des services publics (%) = $90,84 + 1000 \times 0,006\ 904 = 90,84 + 6\ 904 = 97,74\ %$

2 : Colombie-Britannique

Communautés avec accès routier :

2.2 : Coûts de la vie supplémentaire (CVS) en pourcentage par rapport au point de comparaison le plus proche de la ville :

CVS = $22.43 + 0.0001857 * \text{Distance}$

2.2: Montant de la rémunération en dollars correspondant au différentiel de coût de vie (CDV) par rapport au point de comparaison le plus proche de la ville :

CDV = $\$4\ 835,80 + 3,990\ 4 * \text{Distance}$

2.3 : Pourcentage de coûts supplémentaires d'expédition (CSE) par rapport au point de comparaison le plus proche de la ville :

CSE = $81,32 + 0,000\ 392\ 5 * \text{Distance}$

2.4 : Coût supplémentaire en pourcentage du carburant et des services publics (carburant) par rapport au point de comparaison le plus proche de la ville :

Carburant = $13,96 + 0,006\ 904 * \text{Distance}$

3 : Québec

Communautés avec accès routier :

3.1 : Coûts de la vie supplémentaire (CVS) en pourcentage par rapport au point de comparaison le plus proche de la ville :

CVS = $11.45 + 0.0001857 * \text{Distance}$

3.2 : Montant de la rémunération en dollars correspondant au différentiel de coût de vie (CDV) par rapport au point de comparaison le plus proche de la ville :

CDV = $\$2\ 474,20 + 3,990\ 4 * \text{Distance}$

3.3 : Pourcentage de coûts supplémentaires d'expédition (CSE) par rapport au point de comparaison le plus proche de la ville :

CSE = $20,83 + 0,000\ 392\ 5 * \text{Distance}$

3.4 : Coût supplémentaire en pourcentage du carburant et des services publics (carburant) par rapport au point de comparaison le plus proche de la ville :

Carburant = $0,006\ 904 * \text{Distance}$

Communautés accessibles par avion :

3.5 : Coûts de la vie supplémentaire (CVS) en pourcentage par rapport au point de comparaison le plus proche de la ville :

$$\text{CVS} = 41.51 + 0.0001857 * \text{Distance}$$

3.6 : Montant de la rémunération en dollars correspondant au différentiel de coût de vie (CDV) par rapport au point de comparaison le plus proche de la ville :

$$\text{CDV} = 8\,968,80 \$ + 3,990\,4 * \text{Distance}$$

3.7 : Pourcentage de coûts supplémentaires d'expédition (CSE) par rapport au point de comparaison le plus proche de la ville :

$$\text{CSE} = 178,23 + 0,000\,392\,5 * \text{Distance}$$

3.8 : Coût supplémentaire en pourcentage du carburant et des services publics (carburant) par rapport au point de comparaison le plus proche de la ville :

$$\text{Carburant} = 52,11 + 0,006\,904 * \text{Distance}$$

4 : Manitoba

Communautés avec accès routier :

4.1 : Coûts de la vie supplémentaire (CVS) en pourcentage par rapport au point de comparaison le plus proche de la ville :

$$\text{CVS} = 25.36 + 0.0001857 * \text{Distance}$$

4.2 : Montant de la rémunération en dollars correspondant au différentiel de coût de vie (CDV) par rapport au point de comparaison le plus proche de la ville :

$$\text{CDV} = \$5\,468,30 + 3,990\,4 * \text{Distance}$$

4.3 : Pourcentage de coûts supplémentaires d'expédition (CSE) par rapport au point de comparaison le plus proche de la ville :

$$\text{CSE} = 8,19 + 0,000\,392\,5 * \text{Distance}$$

4.4 : Coût supplémentaire en pourcentage du carburant et des services publics (carburant) par rapport au point de comparaison le plus proche de la ville :

$$\text{Carburant} = 39,99 + 0,006\,904 * \text{Distance}$$

Communautés accessibles par avion :

4.5 : Coûts de la vie supplémentaire (CVS) en pourcentage par rapport au point de comparaison le plus proche de la ville :

$$\text{CVS} = 58.58 + 0.0001857 * \text{Distance}$$

4.6: Montant de la rémunération en dollars correspondant au différentiel de coût de vie (CDV) par rapport au point de comparaison le plus proche de la ville :
 $CDV = \$12\,605,20 + 3,990\,4 * Distance$

4.7: Pourcentage de coûts supplémentaires d'expédition (CSE) par rapport au point de comparaison le plus proche de la ville :
 $CSE = 102,60 + 0,000\,392\,5 * Distance$

4.8: Coût supplémentaire en pourcentage du carburant et des services publics (carburant) par rapport au point de comparaison le plus proche de la ville :
 $Carburant = 84,39 + 0,006\,904 * Distance$

5 : Saskatchewan

Communautés avec accès routier :

5.1: Coûts de la vie supplémentaire (CVS) en pourcentage par rapport au point de comparaison le plus proche de la ville :
 $CVS = 29.53 + 0.0001857 * Distance$

5.2: Montant de la rémunération en dollars correspondant au différentiel de coût de vie (CDV) par rapport au point de comparaison le plus proche de la ville :
 $CDV = 6\,342,90 \$ + 3.9904 * Distance$

5.3: Pourcentage de coûts supplémentaires d'expédition (CSE) par rapport au point de comparaison le plus proche de la ville :
 $CSE = 39,58 + 0,000\,392\,5 * Distance$

5.4: Coût supplémentaire en pourcentage du carburant et des services publics (carburant) par rapport au point de comparaison le plus proche de la ville :
 $Carburant = 105,2 + 0,006\,904 * Distance$

6 : Terre-Neuve

Communautés avec accès routier :

6.1: Coûts de la vie supplémentaire (CVS) en pourcentage par rapport au point de comparaison le plus proche de la ville :
 $CVS = 13.98 + 0.0001857 * Distance$

6.2: Montant de la rémunération en dollars correspondant au différentiel de coût de vie (CDV) par rapport au point de comparaison le plus proche de la ville :
 $CDV = \$2\,991,00 + 3,990\,4 * Distance$

6.3 : Pourcentage de coûts supplémentaires d'expédition (CSE) par rapport au point de comparaison le plus proche de la ville :

$$\text{CSE} = 0,0003925 * \text{Distance}$$

6.4 : Coût supplémentaire en pourcentage du carburant et des services publics (carburant) par rapport au point de comparaison le plus proche de la ville :

$$\text{Carburant} = 2,76 + 0,006904 * \text{Distance}$$

Communautés accessibles par avion :

6.5 : Coûts de la vie supplémentaire (CVS) en pourcentage par rapport au point de comparaison le plus proche de la ville :

$$\text{CVS} = 40,38 + 0,0001857 * \text{Distance}$$

6.6 : Montant de la rémunération en dollars correspondant au différentiel de coût de vie (CDV) par rapport au point de comparaison le plus proche de la ville :

$$\text{CDV} = \$8\ 645,40 + 3,9904 * \text{Distance}$$

6.7 : Pourcentage de coûts supplémentaires d'expédition (CSE) par rapport au point de comparaison le plus proche de la ville :

$$\text{CSE} = 150,7 + 0,0003925 * \text{Distance}$$

6.8 : Coût supplémentaire en pourcentage du carburant et des services publics (carburant) par rapport au point de comparaison le plus proche de la ville :

$$\text{Carburant} = 36,16 + 0,006904 * \text{Distance}$$

7: Ontario

Communautés avec accès routier :

7.1: Coûts de la vie supplémentaire (CVS) en pourcentage par rapport au point de comparaison le plus proche de la ville :

$$\text{CVS} = 26,57 + 0,0001857 * \text{Distance}$$

7.2 : Montant de la rémunération en dollars correspondant au différentiel de coût de vie (CDV) par rapport au point de comparaison le plus proche de la ville :

$$\text{CDV} = \$5712,70 + 3,9904 * \text{Distance}$$

7.3 : Pourcentage de coûts supplémentaires d'expédition (CSE) par rapport au point de comparaison le plus proche de la ville :

$$\text{CSE} = 86,92 + 0,0003925 * \text{Distance}$$

7.4 : Coût supplémentaire en pourcentage du carburant et des services publics (carburant) par rapport au point de comparaison le plus proche de la ville :

$$\text{Carburant} = 105,17 + 0,006904 * \text{Distance}$$

Communautés accessibles par avion :

7.5 : Coûts de la vie supplémentaire (CVS) en pourcentage par rapport au point de comparaison le plus proche de la ville :

$$\text{CVS} = 71,13 + 0,0001857 * \text{Distance}$$

7.6 : Montant de la rémunération en dollars correspondant au différentiel de coût de vie (CDV) par rapport au point de comparaison le plus proche de la ville :

$$\text{CDV} = \$15\,328.3 + 3,9904 * \text{Distance}$$

7.7 : Pourcentage de coûts supplémentaires d'expédition (CSE) par rapport au point de comparaison le plus proche de la ville :

$$\text{CSE} = 194,92 + 0,0003925 * \text{Distance}$$

7.8 : Coûts supplémentaires en pourcentage du carburant et des services publics (carburant) par rapport au point de comparaison le plus proche de la ville :

$$\text{Carburant} = 147,03 + 0,006904 * \text{Distance}$$

8 : Nunavut

Communautés accessibles par avion :

8.1 : Coûts de la vie supplémentaire (CVS) en pourcentage par rapport au point de comparaison le plus proche de la ville :

$$\text{CVS} = 59,76 + 0,0001857 * \text{Distance}$$

8.2 : Montant de la rémunération en dollars correspondant au différentiel de coût de vie (CDV) par rapport au point de comparaison le plus proche de la ville :

$$\text{CDV} = \$12\,874,64 + 3,9904 * \text{Distance}$$

8.3 : Pourcentage de coûts supplémentaires d'expédition (CSE) par rapport au point de comparaison le plus proche de la ville :

$$\text{CSE} = 139,77 + 0,0003925 * \text{Distance}$$

8.4 : Coûts supplémentaires en pourcentage du carburant et des services publics (carburant) par rapport au point de comparaison le plus proche de la ville :

$$\text{Carburant} = 150,28 + 0,006904 * \text{Distance}$$

9 : Territoire du Yukon

Communautés avec accès routier:

9.1 : Coûts de la vie supplémentaire (CVS) en pourcentage par rapport au point de comparaison le plus proche de la ville :

$$\text{CVS} = 17,17 + 0,0001857 * \text{Distance}$$

9.2 : Montant de la rémunération en dollars correspondant au différentiel de coût de vie (CDV) par rapport au point de comparaison le plus proche de la ville :
 $CDV = \$3\,688,7 + 3,99 * Distance$

9.3 : Pourcentage de coûts supplémentaires d'expédition (CSE) par rapport au point de comparaison le plus proche de la ville :
 $CSE = 73,62 + 0,0003925 * Distance$

9.4 : Coût supplémentaire en pourcentage du carburant et des services publics (carburant) par rapport au point de comparaison le plus proche de la ville :
 $Carburant = 96,01 + 0,006904 * Distance$

10 : Territoires du Nord-Ouest

Communautés avec accès routier:

10.1 : Coûts de la vie supplémentaire (CVS) en pourcentage par rapport au point de comparaison le plus proche de la ville :
 $CVS = 56,5 + 0,0001857 * Distance$

10.2 : Montant de la rémunération en dollars correspondant au différentiel de coût de vie (CDV) par rapport au point de comparaison le plus proche de la ville :
 $CDV = \$12\,154,1 + 3,9904 * Distance$

10.3 : Pourcentage de coûts supplémentaires d'expédition (CSE) par rapport au point de comparaison le plus proche de la ville :
 $CSE = 66,02 + 0,0003925 * Distance$

10.4 : Coûts supplémentaires en pourcentage du carburant et des services publics (carburant) par rapport au point de comparaison le plus proche de la ville :
 $Carburant = 206,91 + 0,006904 * Distance$

Communautés accessibles par avion :

10.5 : Coûts de la vie supplémentaire (CVS) en pourcentage par rapport au point de comparaison le plus proche de la ville :
 $CVS = 75,0 + 0,0001857 * Distance$

10.6 : Montant de la rémunération en dollars correspondant au différentiel de coût de vie (CDV) par rapport au point de comparaison le plus proche de la ville :
 $CDV = \$16\,104,4 + 3,9904 * Distance$

10.7 : Pourcentage de coûts supplémentaires d'expédition (CSE) par rapport au point de comparaison le plus proche de la ville :
 $CSE = 207,21 + 0,0003925 * Distance$

10.8 : Coûts supplémentaires en pourcentage du carburant et des services publics (carburant) par rapport au point de comparaison le plus proche de la ville :
Carburant = 201,91 + 0,006904 * Distance