

VERS UN PLAN DE TRANSPORT POUR LA CÔTE-NORD

CHAPITRE 13 : LE TRANSPORT COLLECTIF

Analyse et rédaction : Réjean Drouin, agent de recherche
Service des politiques

Collaboration : Voir chacun des sous-chapitres

Présentation, décembre 1997

PRÉSENTATION

Le chapitre traitant du transport collectif constitue la contribution majeure de la Direction du transport terrestre des personnes du ministère des Transports du Québec (MTQ) à l'élaboration de la problématique du plan de transport de la Côte-Nord.

L'analyse qui est faite reflète les préoccupations du MTQ qui est surtout impliqué dans le transport terrestre des personnes par l'entremise de programmes d'aide et de réglementations.

Chaque section est consacrée à un mode de transport en particulier. La première porte sur le transport scolaire, la seconde traite du transport adapté, la troisième est consacrée au transport en commun, la quatrième au transport interurbain. Quant à la cinquième et dernière section, elle traite du transport par taxi et par limousine.

De façon générale, chaque section est traitée selon une approche comportant au minimum les points communs suivants : les caractéristiques (ou faits saillants), l'encadrement institutionnel, législatif et réglementaire, l'étude de l'offre et de la demande, le financement et les coûts de transport et enfin, les perspectives d'avenir.

Les transports scolaire, adapté et interurbain sont plus étoffés du fait de leur problématique respective plus importante.

Nous ne pourrions passer sous silence le projet d'intégration des services de transport terrestre des personnes. Dans ce contexte, il est à noter la décision gouvernementale de transférer en 1998-1999 l'administration du programme d'aide du transport scolaire du MTQ au MEQ. À cet égard, signalons que les textes du présent chapitre sur les différents modes du transport terrestre datent du mois d'avril 1997 et que conséquemment la décision du transfert de l'administration du programme d'aide du transport scolaire n'a pas été incluse dans ceux-ci. Nonobstant cette décision, il est toujours de la volonté du ministère des Transports de poursuivre, dans un contexte de rareté des ressources financières, la mise en commun des services du transport collectif.

Enfin, pour des raisons d'ordre administratif, le transport des personnes affecté aux transports aérien, maritime et ferroviaire est traité dans les chapitres afférents.

VERS UN PLAN DE TRANSPORT POUR LA CÔTE-NORD

13.1 LE TRANSPORT SCOLAIRE

Analyse et rédaction : Réjean Drouin, agent de recherche
Service des politiques

Collaboration : Pierre D'Amboise

Version avril 1997

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	1
13.1.1 CARACTÉRISTIQUES.....	5
13.1.2 ENCADREMENT INSTITUTIONNEL, LÉGISLATIF ET RÉGLEMENTAIRE	5
13.1.2.1 Lois et règlements	5
13.1.2.1.1 Loi sur les transports	5
13.1.2.1.2 Loi sur l'instruction publique	5
13.1.2.1.3 Loi sur l'enseignement privé.....	6
13.1.2.1.4 Règlement sur le transport des écoliers de 1974.....	6
13.1.2.1.5 Le Règlement sur le transport scolaire de 1982.....	7
13.1.2.1.6 L'évolution du cadre financier et des règles budgétaires depuis 1982.....	8
13.1.2.1.7 Résumé du règlement sur le transport scolaire des élèves (1991) ...	8
13.1.2.1.8 Règlement sur les véhicules automobiles affectés au transport des écoliers	9
13.1.2.1.9 Règlement sur le transport par autobus	9
13.1.2.1.10 Code de la sécurité routière du Québec.....	10
13.1.2.2 Rôle des intervenants gouvernementaux.....	10
13.1.2.2.1 Ministère des Transports	10
13.1.2.2.2 Ministère de l'Éducation	10
13.1.2.3 Rôle des partenaires	11
13.1.2.3.1 Commissions scolaires.....	11
13.1.2.3.2 Association des commissions scolaires et des institutions.....	11
13.1.2.3.3 Transporteurs	12
13.1.2.3.4 Associations de transporteurs	12
13.1.2.3.5 Fédération des comités de parents	12
13.1.2.4 Financement	12
13.1.2.5 Sources de financement	13
13.1.2.5.1 Programme d'aide au transport scolaire.....	13
13.1.2.6 Problématique	15

13.1.3 DEMANDE DE TRANSPORT DES ÉLÈVES.....	16
13.1.3.1 Évolution des élèves inscrits dans la région	16
13.1.3.2 Évolution des élèves transportés	20
13.1.3.3 Comparaison de l'évolution du nombre d'élèves inscrits et transportés.....	23
13.1.3.4 Évolution du rapport entre élèves inscrits et élèves transportés.....	24
13.1.3.5 Les EHDAAs transportés	25
Conclusion	27
13.1.4 L'OFFRE ET LES COÛTS ASSOCIÉS AU TRANSPORT SCOLAIRE	28
13.1.4.1 Le parc de véhicules scolaires	28
13.1.4.1.1 La MRC Haute-Côte-Nord.....	28
13.1.4.1.2 La Commission scolaire de Manicouagan.....	32
13.1.4.1.3 La MRC des Sept-Rivières.....	33
13.1.4.1.4 La Commission scolaire Moyenne-Côte-Nord.....	36
13.1.4.1.5 La Commission scolaire du Littoral.....	37
13.1.4.1.6 La Commission scolaire de Fermont.....	37
13.1.4.2 Les coûts de transport.....	38
13.1.4.3 Des modalités de financement remises en question.....	42
13.1.5 ÉVOLUTION DE LA DEMANDE EN TRANSPORT DES ÉLÈVES : HORIZON 2011.....	44
13.1.5.1 Évolution prévisible de la population d'âge scolaire pour la Côte-Nord	45
13.1.5.2 Évolution 1991-2011 des déplacements scolaires	50
CONCLUSION	54

ANNEXE

LISTE DES TABLEAUX ET CARTES

TABLEAU 1	ELEVES INSCRITS DANS LES COMMISSIONS SCOLAIRES ET LES ETABLISSEMENTS D'ENSEIGNEMENT PRIVE - 1986 A 1993 - COTE-NORD	17
TABLEAU 2	ELEVES TRANSPORTES PAR MODE EXCLUSIF DANS LES COMMISSIONS SCOLAIRES ET LES ETABLISSEMENTS D'ENSEIGNEMENT PRIVE DE LA COTE-NORD - 1986 A 1993.....	21
TABLEAU 3	EVOLUTION DES EHDA 1986 ET 1993 CLIENTELES INSCRITES ET TRANPORTEES EN COTE-NORD.....	26
TABLEAU 4	COMPOSITION DE LA FLOTTE DE VEHICULES EN COTE-NORD.....	29
TABLEAU 5	DONNEES SUR LE TRANSPORT SCOLAIRE EN COTE-NORD.....	30
TABLEAU 6	DEPENSES ADMISSIBLES EN TRANSPORT SCOLAIRE DES COMMISSIONS SCOLAIRES DE LA COTE-NORD 1986-1993.....	39
TABLEAU 7	REGION DE LA COTE-NORD (09) TRANSPORT SCOLAIRE – FINANCEMENT ANNEE SCOLAIRE 1993-1994	41
TABLEAU 8	COÛT MOYEN ANNUEL DU TRANSPORT EXCLUSIF PAR ELEVE TRANSPORTE SUBVENTIONNE PAR LE PROGRAMME D'AIDE, 1986 A 1993.....	43
TABLEAU 9	EVOLUTION DE LA POPULATION DE LA COTE-NORD PAR GROUPE D'AGE 1991-2011	46
TABLEAU 10	EVOLUTION ET PART RELATIVE DE LA POPULATION D'AGE SCOLAIRE PAR SECTEUR POUR LA COTE-NORD 1991-2011	48
TABLEAU 11	EVOLUTION DE LA REPARTITION GEOGRAPHIQUE DE LA POPULATION D'AGE SCOLAIRE 4-16 ANS PAR SECTEUR COTE-NORD 1991-2011	49
TABLEAU 12	PREVISIONS DE POPULATION MRC MANICOUAGAN 1991-2011	53

CARTE	RÉPARTITION DES COMMISSIONS SCOLAIRES ET DES ÉTABLISSEMENTS D'ENSEIGNEMENT 1993.....	3

13.1 LE TRANSPORT SCOLAIRE

INTRODUCTION

Pour le territoire de la Côte-Nord et pour l'année scolaire 1993-1994, le nombre d'élèves inscrits dans les onze commissions scolaires et les deux établissements privés¹ est évalué à 17 573 élèves.

Pour se rendre à l'école, divers modes de transport sont utilisés comme la marche, l'autobus scolaire, le transport en commun, l'automobile, etc. En 1993-1994, quelque 10 733 élèves sont transportés en vertu du programme d'aide au transport scolaire, auquel le Ministère a consacré 7 526 264 \$.

Aux fins de cette étude, le territoire couvert par le plan de transport de la Côte-Nord a été divisé en six secteurs (voir carte 1) correspondant aux six territoires municipalisés des municipalités régionales de comté (MRC) composant la Côte-Nord, soit :

- la MRC Haute-Côte-Nord correspond aux territoires des commissions scolaires de Tadoussac et de Bersimis ;
- la MRC Manicouagan correspond aux territoires des commissions scolaires Manicouagan et dissidente protestante de Baie-Comeau ;
- la MRC Sept-Rivières correspond aux territoires des commissions scolaires Port-Cartier, Sept-Îles, Greater Seven-Islands (partie) et Eastern Québec (partie) ;
- la MRC Caniapiscau correspond aux territoires des commissions scolaires Fermont et Greater Seven-Islands (partie) ;
- la MRC Minganie correspond aux territoires des commissions scolaires Moyenne-Côte-Nord et du Littoral (partie) ;
- la Côte-Nord-du-Golfe-St-Laurent correspond au territoire de la Commission scolaire du Littoral (partie).

La Commission scolaire Eastern Québec a un territoire plus vaste que le secteur de la MRC de Sept-Rivières. D'ailleurs, la majorité des élèves qui s'y rattachent se retrouvent dispersés entre la Gaspésie, la région de Québec, le Saguenay-Lac-Saint-Jean-Chibougamau, Mauricie-Bois-Francs et Laval. La Commission scolaire Eastern Québec dessert l'enseignement de niveau secondaire. Les élèves sont tous transportés via d'autres commissions scolaires.

Le transport scolaire est le seul mode de transport de personnes concernant l'ensemble du territoire nord-côtier habité. Ce transport est de type exclusif, c'est-à-dire qu'il est effectué par des véhicules servant exclusivement à la clientèle désignée

¹ Il s'agit des établissements privés de niveaux préscolaire, primaire et secondaire, déclarés d'intérêt public (D.I.P.) ou reconnus pour fins de subventions (R.F.S.). Ces deux catégories d'établissements sont maintenant désignées sous le vocable «agrées pour fins de subventions» (par le ministère de l'Éducation du Québec).

Le transport scolaire

par une institution d'enseignement privée ou par une commission scolaire autorisée. Exceptionnellement, le transport scolaire sur le territoire de la Basse-Côte-Nord peut être exécuté pour les élèves de certains villages via des allocations aux parents ou via du transport périodique subventionné mais cette fois par avion, hélicoptère ou par bateau, tout en respectant le maximum alloué par enfant.

**CARTE - RÉPARTITION DES COMMISSIONS SCOLAIRES ET DES ÉTABLISSEMENTS
D'ENSEIGNEMENT 1993**

Plan de transport de la Côte-Nord

Carte 1

RÉPARTITION DES COMMISSIONS SCOLAIRES ET DES ÉTABLISSEMENTS D'ENSEIGNEMENT 1993

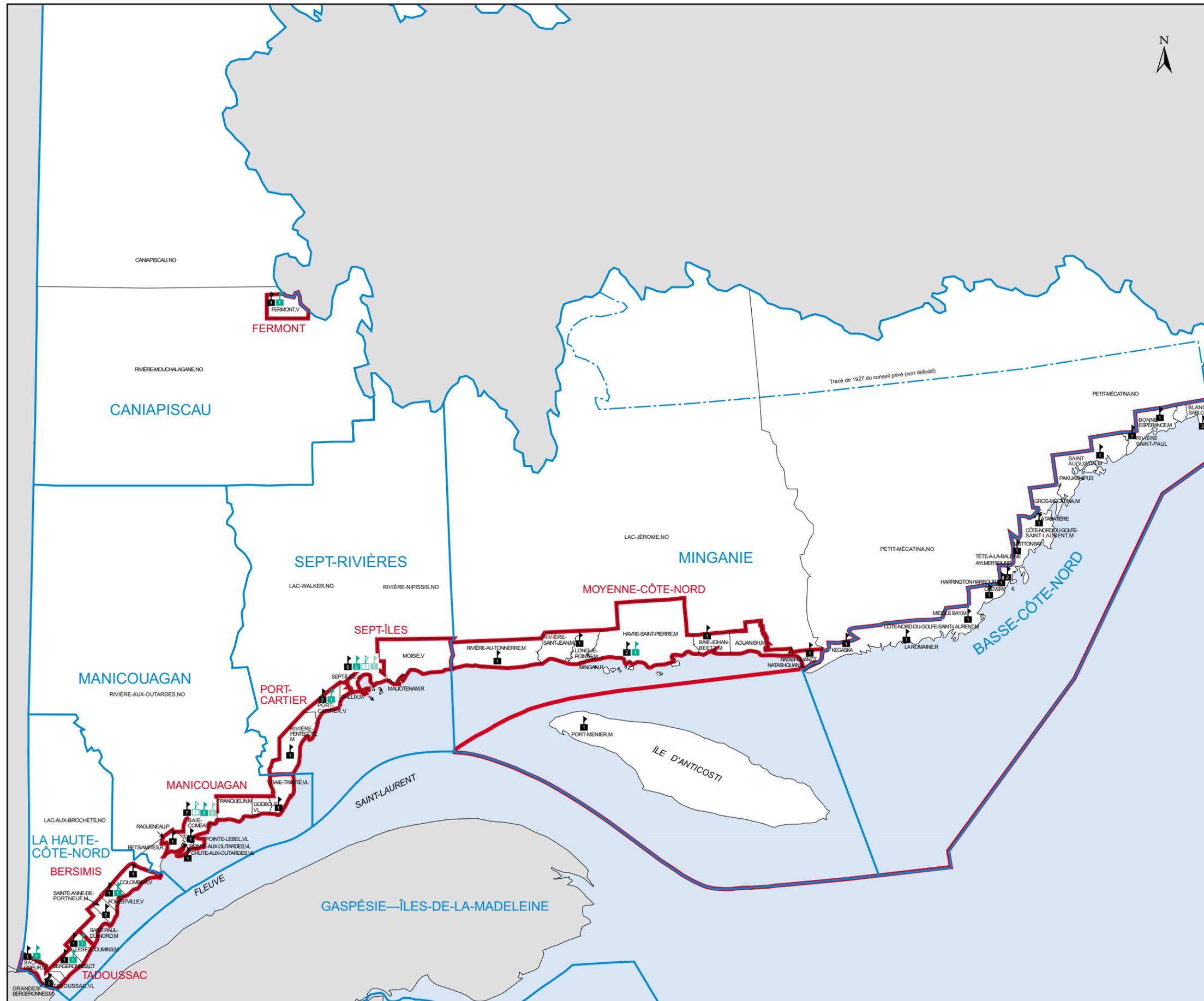
Limites administratives:

- Municipalité régionale de comté (MRC)
- Municipalité
- Commission scolaire

Établissements d'enseignement:

-  Cégep
-  École secondaire publique
-  École secondaire privée
-  École primaire publique
-  École primaire privée

N.B.: Le chiffre indique le nombre d'établissements par municipalité.



Le transport scolaire

13.1.1 CARACTÉRISTIQUES

En 1993-1994, les clientèles inscrites et transportées des commissions scolaires ont quelque peu fluctué par rapport à l'année précédente. En effet, pour les réseaux catholiques et protestants, le nombre d'élèves inscrits est passé de 17 987 en 1992-1993 à 17 573 en 1993-1994, soit une diminution de 2,3 %.

Le nombre d'élèves transportés par le biais du transport exclusif a quant à lui aussi diminué de 11 123 élèves à 10 733, soit une baisse de 3,5 %. Il n'y a pas de clientèle transportée par le biais du transport intégré en Côte-Nord.

Le parc de véhicules est maintenant constitué de 154 véhicules (en incluant ceux de la C.S. du Littoral), la majorité soit 101 véhicules sont de 12 rangées et plus, suivi des berlines avec 30 véhicules. (Tableau 3)

Le principal mode d'attribution des contrats demeure la négociation de gré à gré (148 à contrat et 6 en régie) entre les commissions scolaires et le transporteur en place.

13.1.2 ENCADREMENT INSTITUTIONNEL, LÉGISLATIF ET RÉGLEMENTAIRE

13.1.2.1 Lois et règlements

13.1.2.1.1 *Loi sur les transports*

L'article 4 de la Loi sur les transports permet au ministère des Transports d'accorder des subventions à des fins de transport.

13.1.2.1.2 *Loi sur l'instruction publique*

La Loi sur l'instruction publique détermine les juridictions dans le transport scolaire, soit le transport des élèves de niveaux préscolaire, primaire et secondaire, qui inclut les clientèles spéciales comme les élèves handicapés et en difficulté d'adaptation et d'apprentissage (EHDAA) ou en classe d'accueil.

Elle contient également les dispositions relatives au transport scolaire, entre autres, celles établissant les pouvoirs du ministère des Transports du Québec (MTQ). Elle accorde aussi aux commissions scolaires les pouvoirs d'organisation des services de transport scolaire (art. 291 à 301) et fixe les principaux paramètres qu'elles doivent respecter. Les commissions scolaires qui organisent un service de transport scolaire doivent former un comité consultatif de transport. L'article 380 prévoit que les subventions gouvernementales que reçoivent les commissions scolaires sont déterminées par les règles budgétaires établies par le ministre des Transports.

Les dispositions législatives relatives au financement du transport scolaire par le MTQ et à sa gestion par les commissions scolaires sont également contenues dans la Loi sur l'instruction publique (LRQ, chapitre 1-13,3).

13.1.2.1.3 *Loi sur l'enseignement privé*

La Loi sur l'enseignement privé détermine, tout comme la Loi sur l'instruction publique, les juridictions dans le transport scolaire, soit le transport des élèves de niveaux préscolaire, primaire et secondaire incluant les EHDA ou en classe d'accueil. Elle confère, à quelques exceptions près, les mêmes pouvoirs aux établissements privés agréés pour fins de subvention (LRQ, chapitre E-9.1) qu'elle le fait pour les commissions scolaires.

Ainsi, les établissements d'enseignement privés agréés sont admissibles aux subventions gouvernementales en matière de transport pour écoliers et sont autorisés à exercer des pouvoirs similaires à ceux conférés aux commissions scolaires. Dans le cas de la Côte-Nord, les deux établissements d'enseignement privés ne sont pas autorisés à faire du transport scolaire. Elles doivent passer par des commissions scolaires autorisées.

13.1.2.1.4 *Règlement sur le transport des écoliers de 1974*

En 1972, le Ministère se voit remettre la responsabilité du transport scolaire (Loi sur les transports) et par le fait acquiert le pouvoir de réglementation dans le domaine.

Certains jalons sont mis en place de manière à permettre la rationalisation du transport scolaire en confiant, entre autres, l'administration et l'organisation aux commissions scolaires régionales. Auparavant, les commissions scolaires locales et régionales pouvaient organiser le transport scolaire. Après 1974-1975, le réseau des commissions scolaires est en pleine restructuration avec l'entrée en vigueur du règlement 11. Les modifications législatives auront permis de diminuer le nombre de commissions scolaires et d'éviter le dédoublement administratif.

Le financement demeure la responsabilité du gouvernement dans l'objectif de poursuite de la politique de démocratisation de l'éducation amorcée dans les années 60. Le transport des élèves était nécessaire à cette démocratisation. Le règlement établissait également un cadre réglementaire plus strict en ce qui concerne la sécurité, répondant à un besoin de règles strictes à ce niveau.

En 1974, le Gouvernement édicte le Règlement sur le transport des écoliers (règlement 11) qui faisait état des modalités de financement du transport scolaire et des normes de construction de véhicules, de sécurité, etc.

Le Règlement sur le transport des écoliers définissait un ensemble de critères et de normes déterminant les conditions d'admissibilité aux subventions. Les déplacements scolaires matin et soir, le transport interécoles pour les élèves inscrits à des cours prévus à l'horaire régulier qui ne sont pas offerts à l'école habituellement fréquentée, ainsi que le transport périodique (de fin de semaine, bimensuel, mensuel, etc.) pour les élèves incapables d'utiliser un service quotidien en raison de la distance étaient financés par le programme d'aide.

Le transport scolaire

La distance entre la résidence et l'école devient le principal critère d'admissibilité. Tout étudiant du primaire et du secondaire habitant à plus de 1,6 kilomètre de l'école devient admissible, alors que les élèves handicapés ou en difficulté deviennent subventionnables pour le transport scolaire indépendamment de la distance entre la résidence et l'école. Toutefois, très peu de EHDAA et d'élèves de niveau préscolaire étaient alors dénombrés.

Deux grands services de transport sont dorénavant, tout comme toujours, reconnus aux fins de subvention : le transport exclusif, soit les véhicules dédiés exclusivement aux élèves, et le transport intégré, soit l'usage de réseaux réguliers de transport en commun. Les dépenses pour les élèves en transport exclusif sont totalement défrayées par le programme d'aide : «Lorsque le transport est assuré par les commissions scolaires, le coût normalisé correspond à un coût unitaire annuel pour chaque véhicule». Le Ministère payait donc sur facture. Les dépenses des élèves en transport intégré sont généralement subventionnées à 70 % du montant du laissez-passer annuel.

Pour certaines agglomérations dont les conurbations, des critères spécifiques furent énoncés. Dès 1975, certaines commissions scolaires régionales enlevaient du coût normalisé les dépenses engagées pour les enfants résidant à moins de 1,6 kilomètre de l'école fréquentée (notion de distance de marche de l'école) et exigeaient pour le transport des élèves du niveau secondaire un coût normalisé égal au coût de ce transport jusqu'à concurrence du tarif ou du prix d'un passage d'un écolier utilisant les services de transport en commun. De plus, dans nombres de conurbations, ce fut la fin pour les écoles privées, de leur admissibilité au programme d'aide et ce afin d'assurer au transport en commun une clientèle captive favorisant le développement du réseau.

13.1.2.1.5 *Le Règlement sur le transport scolaire de 1982*

En 1982, le règlement 11 disparaît et le programme d'aide prend assise sur un cadre triennal et des règles budgétaires annuelles. Les commissions scolaires devenaient responsables des normes et des critères d'admissibilité des élèves au service de transport scolaire ainsi que de la gestion de leur budget.

La réforme avait notamment comme objectif de contrôler les coûts du transport scolaire et du programme d'aide, qui augmentaient considérablement d'une année à l'autre. Le Ministère a ainsi fixé l'enveloppe budgétaire de base (enveloppe de base) de chaque organisme admissible (commission scolaire et établissement privé) à partir des coûts historiques. Cette enveloppe fermée est indexée annuellement et un mécanisme d'ajustement de l'enveloppe est prévu afin de compenser la croissance des coûts provenant d'une augmentation du nombre d'élèves inscrits, à partir d'un certain seuil.

Cette allocation de base peut être affectée à tout autre poste budgétaire. Cette dernière mesure vise aussi à assurer une meilleure gestion du budget de la part des commissions scolaires, et par le fait même, permet au Ministère de contrôler les coûts du programme d'aide. Des allocations supplémentaires et spécifiques sont également prévues afin de répondre à certains besoins précis non couverts par

Le transport scolaire

l'allocation de base. À l'inverse des allocations de base et des allocations supplémentaires, les allocations spécifiques (EHDA) ne peuvent être affectées à d'autres postes budgétaires puisque versées sur la base des dépenses réelles.

En se basant sur les coûts historiques pour déterminer l'allocation de base des commissions scolaires, le régime de 1982 se trouvait à intégrer pour les commissions scolaires les réalités financières du règlement 11, notamment celles découlant de la forme d'admissibilité de 1,6 kilomètre et des dispositions particulières s'appliquant à certaines commissions scolaires.

13.1.2.1.6 L'évolution du cadre financier et des règles budgétaires depuis 1982

Les cadres triennaux suivants introduisent peu de modifications au régime de 1982. Les modifications avaient pour but d'ajuster le programme aux nouvelles réalités sociales et urbaines et d'en simplifier l'administration. Le mécanisme d'ajustement de l'allocation de base à la croissance de la clientèle (particulièrement pour les commissions scolaires de banlieues) fut régulièrement ajusté afin de répondre à ces situations.

En 1985, les enveloppes budgétaires de chaque commission scolaire furent réévaluées sur la base des dépenses réelles en transport scolaire encourues en 1983. D'autres modifications introduites en 1988 auront pour but d'assurer une meilleure adéquation entre les ressources financières dévolues à chaque commission scolaire et leurs besoins respectifs en ce domaine. Le programme d'aide prévoyait notamment, jusqu'au nouveau cadre de 1994-1997, une redistribution des surplus enregistrés par des commissions scolaires en vue de bonifier ou introduire des mesures pour d'autres commissions scolaires. Au-delà de ces modifications, les grandes lignes et les grands principes du régime de 1982 n'ont pas subi de modifications majeures. Les priorités accordées au contrôle des coûts du transport scolaire et du programme d'aide demeurent, de même que la décentralisation de l'administration et de l'organisation du service. En fait, les principales modifications visaient souvent à renforcer ces grands principes ou sinon à répondre à de nouveaux besoins de transport pour lesquels les commissions scolaires n'avaient aucune influence. Ces dernières restent les premières interlocutrices du Ministère au chapitre du transport scolaire, qui s'assure dans le cadre du programme d'aide qu'elles puissent répondre aux besoins de transport scolaire des élèves.

13.1.2.1.7 Résumé du règlement sur le transport scolaire des élèves (1991)

Le Règlement sur le transport des élèves comporte trois sections distinctes touchant l'organisation du transport sur le territoire des commissions scolaires.

La première section décrit la composition d'un comité consultatif ainsi que son mode de fonctionnement. Ce comité a pour but de favoriser la consultation des divers intervenants ayant un intérêt en matière de transport scolaire, lorsque la commission scolaire détermine sa politique.

Le transport scolaire

La seconde partie du règlement concerne l'octroi des contrats qui peuvent être de deux types. Dans un premier temps, la commission scolaire doit, lorsque son territoire recoupe celui d'un organisme public de transport, offrir à ce dernier la possibilité d'assurer un service de transport intégré des élèves sur le territoire de l'organisme. La commission scolaire peut accorder par entente de gré à gré des contrats à un titulaire de permis de transport par autobus urbain et interurbain, mais la conclusion d'entente n'est pas obligatoire.

La négociation des contrats de gré à gré peut avoir lieu avec un transporteur qui est déjà lié par contrat avec une commission scolaire. Cependant, le nombre de contrats octroyés par cette voie ne peut excéder celui que détenait auparavant ce même transporteur, sous réserve des exceptions prévues par le règlement. La loi et la réglementation permettent également à la commission scolaire de procéder par soumissions publiques.

La commission scolaire est obligée d'accorder le contrat au plus bas soumissionnaire, sauf autorisation expresse du ministre des Transports.

La dernière section du règlement contient les diverses stipulations que doivent comporter les contrats de transport scolaire. Parmi les principales dispositions de cette section, on note l'interdiction d'utiliser des autobus de plus de 12 ans pour effectuer du transport scolaire. Les transporteurs doivent également fournir un cautionnement d'exécution.

De plus, on exige que les contrats de plus d'un an contiennent une clause d'indexation annuelle correspondant à celle versée par le ministère des Transports aux commissions scolaires pour les deuxième et troisième années du contrat.

13.1.2.1.8 Règlement sur les véhicules automobiles affectés au transport des écoliers

Le Règlement sur les véhicules automobiles affectés au transport des écoliers s'adresse surtout aux fabricants de véhicules et aux distributeurs. Il fixe les normes de construction des autobus affectés au transport scolaire, excluant les véhicules de type minibus. Ce règlement est inspiré des exigences fédérales en matière de construction. On y retrouve des standards qui prévalent pour la vente des autobus scolaires sur l'ensemble du territoire canadien. La réglementation québécoise comporte quelques exigences supplémentaires, comme certaines inscriptions et consignes, un système de chauffage plus puissant, l'installation de panneaux d'arrêt escamotables, etc.

13.1.2.1.9 Règlement sur le transport par autobus

Le Règlement sur le transport par autobus contient des dispositions relatives à l'obtention d'un permis pour effectuer un transport rémunéré de personnes par autobus.

Bien qu'aucun permis ne soit requis pour effectuer un service de transport scolaire visé par le règlement sur le transport des élèves, certaines activités de transport, qui

Le transport scolaire

ne sont pas organisées par la commission scolaire, peuvent être réalisées par le transporteur scolaire s'il détient un permis de la CTQ, comme par exemple le transport du midi, les sorties éducatives prévues au contrat² ou le transport organisé pour les institutions qui ne sont pas reconnues à des fins de subvention.

13.1.2.1.10 Code de la sécurité routière du Québec

Le Code de la sécurité routière du Québec (LRQ, chapitre C-24.2) contient certaines dispositions particulières concernant les obligations des conducteurs d'autobus et de minibus.

Le conducteur doit entre autres s'assurer que les passagers sont assis avant de mettre son véhicule en mouvement, et qu'ils le demeurent pendant le trajet. Le Code prévoit aussi la procédure pour faire monter ou descendre les personnes et les mesures que doit prendre le conducteur d'un véhicule routier à l'approche d'un autobus ou d'un minibus dont les feux intermittents sont en marche.

13.1.2.2 Rôle des intervenants gouvernementaux

13.1.2.2.1 Ministère des Transports

Sur le plan technique, les obligations du MTQ en matière de transport des écoliers se résument de la façon suivante :

- voir à l'élaboration et à l'application des règles budgétaires annuelles du programme d'aide au transport scolaire, notamment la certification des allocations budgétaires ;
- mettre à jour les modalités administratives et les programmes de vérification portant sur les autorisations et les normes requises pour assurer l'administration du programme d'aide au transport scolaire ;
- réaliser les vérifications nécessaires à l'acceptation des coûts dans le cadre du programme d'aide et procéder aux recommandations requises ;
- préparer le versement des subventions en conformité avec les règles budgétaires ;
- assurer la planification financière annuelle des besoins budgétaires du cadre triennal du programme d'aide au transport scolaire.

13.1.2.2.2 Ministère de l'Éducation

² Ces sorties peuvent voir lieu à l'intérieur ou à l'extérieur des heures régulières.

Le rôle du ministère de l'Éducation (MEQ) en matière de transport scolaire se résume à fournir des avis lors des séances de consultation que le MTQ tient préalablement à l'adoption du cadre financier triennal et des règles budgétaires annuelles. Ces séances de consultation servent à harmoniser les politiques des deux ministères afin de mieux desservir leur clientèle.

13.1.2.3 Rôle des partenaires

13.1.2.3.1 Commissions scolaires

En ce qui concerne l'organisation des services, les commissions scolaires ont à déterminer la politique de transport qu'elles entendent mettre en place sur leur territoire.

Par le biais de leur comité consultatif de transport des élèves, elles ont entre autres l'entière responsabilité de définir les critères d'admissibilité, la durée des parcours, les normes de discipline et la mise en place des parcours assurant à la clientèle l'accès aux institutions d'enseignement.

Les commissions scolaires ont également la responsabilité de contracter avec les transporteurs qui effectuent les services. Elles doivent, pour ce faire, suivre les procédures prévues par le Règlement sur le transport des élèves. Les commissions scolaires ont à négocier les ententes contractuelles et à établir la durée de celles-ci.

À ces diverses tâches reliées à l'organisation même des services s'ajoute la gestion financière de l'activité. Les commissions scolaires reçoivent du ministère des Transports une enveloppe budgétaire établie selon les modalités prévues aux règles budgétaires du ministère des Transports. Cette enveloppe couvre essentiellement deux déplacements par jour (soit une entrée et une sortie) pour les élèves des niveaux primaire et secondaire entre le domicile et l'école.

De plus, l'enveloppe budgétaire étant de type fermée, les commissions scolaires doivent effectuer des choix budgétaires en fonction des disponibilités. De ce fait, les commissions scolaires sont responsables des déficits mais, en contrepartie, elles peuvent affecter à d'autres postes budgétaires les surplus éventuels.

13.1.2.3.2 Association des commissions scolaires et des institutions

La grande majorité des commissions scolaires sont membres de la Fédération des commissions scolaires du Québec (FCSQ) ou de l'Association des commissions scolaires protestantes du Québec (ACSPQ). La FCSQ joue un rôle particulièrement actif en matière de transport. C'est sous son égide qu'a été élaboré le guide de gestion du transport scolaire, qui constitue l'outil de référence le plus largement utilisé par les commissions scolaires. La base du contrat de transport le plus souvent employé émane également des propositions de cet organisme.

La FCSQ joue également un rôle important dans les échanges avec les autorités gouvernementales sur l'élaboration du cadre financier triennal et des règles budgétaires qui sont établies annuellement.

Le transport scolaire

D'autres associations du monde scolaire sont aussi appelées à intervenir ou à faire des représentations au nom de leurs membres concernant le transport des élèves. Notons à ce titre l'Association des institutions d'enseignement secondaire (AIES) et l'Association des établissements scolaires privés (ADESP).

13.1.2.3.3 *Transporteurs*

Les principaux gestionnaires des services de transport sont les commissions scolaires. Cependant, l'exploitation même des services est dévolue dans une large mesure à l'entreprise privée. Les commissions scolaires exploitent en régie à peine 2 % du parc d'autobus.

Bien que la majorité des entreprises de transport écolier soient des PME de type familial, on assiste depuis quelques années à une concentration des entreprises et à l'émergence d'entreprises de plus grande envergure exploitant ce mode de transport. On dénombre au Québec environ 1 000 exploitants qui détiennent un parc d'environ 9 800 véhicules. Près de 75 % des entrepreneurs ont un parc de moins de 10 véhicules.

Notons que dans les milieux urbains une partie du transport scolaire est confiée aux organismes publics de transport en commun et aux transporteurs urbains qui effectuent des services réguliers de transport en commun (appelé transport intégré).

13.1.2.3.4 *Associations de transporteurs*

La plupart des entreprises adhèrent à l'Association du transport écolier du Québec (ATEQ) ou à l'Association des propriétaires d'autobus du Québec (APAQ). L'ATEQ regroupe la majorité des transporteurs écoliers et ce secteur constitue son champ d'intervention. Les deux associations jouent un rôle important dans les relations et échanges avec les divers organismes gouvernementaux comme la SAAQ ou le MTQ afin de promouvoir les intérêts de l'industrie.

Au fil des ans, les deux associations, et principalement l'ATEQ, sont devenues d'importants fournisseurs de biens et services pour leurs membres. Parmi ces divers services, on peut citer la fourniture de cautionnement d'exécution, d'assurances, de conseils juridiques, etc.

13.1.2.3.5 *Fédération des comités de parents*

Le ministère des Transports rencontre annuellement la Fédération des comités de parents de la province de Québec (FCPPQ) afin de discuter des différents aspects, tant réglementaires que financiers, en matière de transport scolaire. Ces rencontres ont entre autres permis au MTQ d'établir avec la FCPPQ des échanges privilégiés à l'égard de la sécurité en transport scolaire.

13.1.2.4 **Financement**

Le transport scolaire

Le coût global du transport scolaire est passé de 428,3 M\$ en 1992-1993 à 442,1 M\$ en 1993-1994, ce qui représente une hausse annuelle de 3,22 %. La participation financière du MTQ, principal bailleur de fonds, a atteint 417,9 M\$, soit une progression de 3,98 %. La contribution gouvernementale représente 98,4 % des sommes reçues par les commissions scolaires et les institutions autorisées pour l'organisation des services de transport scolaire.

Le coût de transport pour l'entrée et la sortie quotidienne des élèves constitue l'essentiel des sommes accordées aux commissions scolaires. Ce transport est financé par l'allocation de base qui, en 1993-1994, représente 98,8 % des allocations totales versées par le MTQ pour le transport des écoliers. L'importance de l'allocation de base est attribuable à la nature même de l'allocation. En effet, le Ministère subventionne le transport afin que les élèves puissent se rendre à l'école et s'en retourner à la maison. Le reste des allocations versées par le Ministère permet d'ajuster la situation de la commission scolaire à des phénomènes non prévisibles, soit l'ajustement pour variation de clientèle et les classes d'accueil de certains commissions scolaires.

Afin d'être en mesure de comparer les différentes commissions scolaires quant à leur niveau de dépenses, le ministère des Transports calcule le solde normalisé. Cette notion fait référence à la différence entre les revenus et les dépenses de transport pour lesquelles le Ministère verse une allocation. Depuis 1988-1989, le MTQ a introduit une certaine péréquation entre les commissions scolaires en appliquant une formule de récupération d'une partie des surplus normalisés. Les sommes ainsi dégagées servent à financer une partie des besoins des commissions scolaires aux prises avec des éléments hors de leur contrôle, telle la hausse de clientèle. Pour l'année 1993-1994, les sommes récupérées ont été de 5,6 M\$. Notons qu'à partir de 1994-1995, la notion de récupération des surplus normalisés a été abandonnée.

13.1.2.5 Sources de financement

13.1.2.5.1 Programme d'aide au transport scolaire

À l'origine, l'objectif du programme d'aide au transport scolaire consistait uniquement à répondre aux besoins spécifiques du système d'éducation. Depuis la réforme de 1982, on vise également le contrôle des budgets et des dépenses consacrés au transport scolaire, la décentralisation vers les autorités locales, l'utilisation plus rationnelle des véhicules et l'assouplissement de l'encadrement réglementaire du transport scolaire.

- Subvention au transport scolaire

Le ministre des Transports subventionne le transport des élèves des commissions scolaires autorisées par le biais d'une enveloppe budgétaire constituée de trois éléments.

L'allocation de base vise à couvrir les coûts du transport quotidien des élèves, c'est-à-dire le transport des élèves une fois à l'aller et au retour pour l'entrée et la sortie de

Le transport scolaire

l'école, les coûts du transport interécoles et ceux du transport périodique, soit le transport des élèves qui, pour des raisons de distance, ne voyagent pas matin et soir. Précisons que l'allocation de base représente 99 % de l'aide gouvernementale accordée au transport scolaire. Cette allocation peut être ajustée suite à une augmentation du nombre d'élèves fréquentant les classes d'accueil et suite à une augmentation de clientèle.

Les allocations supplémentaires visent à défrayer le coût du transport des élèves inscrits aux programmes de maternelle-maison ou maternelle-animation et le coût du transport quotidien ou périodique des élèves handicapés ou en difficulté d'adaptation et d'apprentissage.

Enfin, l'allocation spécifique vise l'acquisition d'équipements et d'accessoires aux fins du transport des élèves handicapés ou en difficulté d'adaptation et d'apprentissage.

- Cadre financier triennal

Le MTQ a le mandat d'élaborer le cadre financier qui fait partie des grands paramètres qui régissent l'activité de transport des écoliers pour une période de trois ans. Ce système a pour avantage de conférer aux commissions scolaires, aux institutions privées et aux transporteurs un horizon suffisant pour planifier en fonction de l'évolution de la demande tout en favorisant la négociation d'ententes de plus d'une année, ce qui est de nature à accroître la stabilité financière des entreprises de transport.

Pour le Ministère, ce programme triennal permet en outre un contrôle efficace des coûts, un service de qualité sur l'ensemble du territoire, tout en maintenant un degré important d'autonomie pour les organismes autorisés. L'encadrement administratif et réglementaire est minimal. Les dispositions concernant les normes de construction et d'utilisation des véhicules sont cependant maintenues.

Parmi les changements majeurs que la réforme de 1982 a introduits, il y a certes l'établissement de l'enveloppe budgétaire fermée, qui fixe les crédits devant être affectés au transport des écoliers par le ministère des Transports. Ces enveloppes budgétaires furent établies sur la base des coûts historiques de chaque commission scolaire réajustés sur la base des dépenses réelles.

- Règles budgétaires

Les règles budgétaires du ministre des Transports concernant le transport des élèves constituent le document qui détermine le mode de financement du transport scolaire. Ce document publié annuellement par le ministère des Transports fixe les divers paramètres sur lesquels sont établies les enveloppes budgétaires versées par le gouvernement du Québec à chaque commission scolaire ou institution privée admissible aux subventions. Les règles budgétaires sont sous la responsabilité du ministre des Transports, mais font l'objet d'une consultation auprès du ministre de l'Éducation de façon à favoriser une meilleure coordination des actions gouvernementales. Ces règles s'inscrivent dans le cadre financier fixé par décret

pour une période de trois ans et doivent également recevoir l'approbation annuelle du Conseil du trésor.

Les règles budgétaires établissent les types d'activité de transport admissibles aux subventions gouvernementales et la nature de celles-ci, les institutions reconnues, les clientèles, le montant des subventions, la transférabilité, etc. Elles contiennent également les formules et méthodes servant à établir les diverses allocations aux commissions scolaires, le mode de subvention aux établissements privés et le calendrier des paiements.

Aux diverses règles d'application générale s'ajoutent plusieurs dispositions particulières touchant notamment les véhicules utilisés en régie, les arrêts de service, les ententes entre commissions scolaires ou avec des institutions privées, les différents ajustements de l'enveloppe et les documents à produire en cours d'année.

13.1.2.6 Problématique

Au cours de l'année 1993, le ministère des Transports a procédé à l'évaluation du programme d'aide au transport scolaire et de son mode de financement³. Il s'agissait de la première évaluation complète du système depuis la réforme de 1982. L'évaluation devait aider à proposer les correctifs à apporter pour adapter le programme aux besoins des années 90. Le suivi de 29 commissions scolaires, dont 12 présentaient des déficits normalisés depuis plusieurs années et étaient considérées comme les cas les plus graves, a permis au MTQ de se positionner sur l'actuel régime financier.

Les conclusions de l'étude d'évaluation furent que le programme d'aide répondait toujours aux objectifs de base et que le mode de financement était viable pour la grande majorité des commissions scolaires.

Une dizaine d'organismes auraient eu besoin d'une aide additionnelle pour retrouver une bonne santé financière, mais il fut décidé que cette aide pourrait leur être apportée grâce à des modifications de certains chapitres des règles budgétaires, sans qu'il soit nécessaire de remettre en cause tout le système. Un nombre de sept recommandations ont été formulées de façon à corriger certains irritants signalés dans l'étude.

Par ailleurs, nous constatons qu'au Québec un nombre de 338 minibus adaptés aux personnes handicapées étaient au service des commissions scolaires en 1993 pour s'occuper de l'entrée et de la sortie des élèves de l'école. Ces véhicules sont inutilisés aux heures creuses de la journée ainsi que les fins de semaine. Parallèlement au réseau scolaire, les services de transport adapté subventionnés par l'État ont utilisé un nombre de 266 minibus pour effectuer plus de 3 millions de déplacements de personnes handicapées en 1993. Il va sans dire que ces deux réseaux pourraient profiter d'une rationalisation si l'intégration des modes de transport sous une même autorité organisatrice était réalisée.

³ Évaluation du programme d'aide au transport scolaire et son mode de financement. Service des politiques en transport des personnes, Division de l'évaluation, gouvernement du Québec, 399pp. 1993.

13.1.3 DEMANDE DE TRANSPORT DES ÉLÈVES

Les données statistiques fournies par les commissions scolaires et les établissements privés⁴ permettent de cerner l'importance et l'évolution de la demande de transport scolaire depuis le milieu des années 80.

13.1.3.1 Évolution des élèves inscrits dans la région (Tableau 1)

Entre 1986-1987 et 1993-1994, la région de la Côte-Nord a connu une diminution de 17,4 % des inscriptions d'élèves dans les commissions scolaires et les établissements privés situés sur son territoire, cela signifie une baisse de 3 696 élèves.

Cette diminution provient principalement des élèves du niveau préscolaire, dont les effectifs ont chuté de 36,6 % (803 élèves) et de la clientèle de niveau primaire dont la baisse a été de 24,6 % (soit 2 656 élèves). Les inscriptions d'élèves au secondaire ont reculé de 2,9 % soit 237 élèves.

⁴ En Côte-Nord, les établissements privés agréés pour fins de subventions ne sont pas subventionnés directement puisqu'ils ne sont pas autorisés à organiser les services de transport sauf par le biais d'entente avec les commissions scolaires qui elles, sont subventionnées à des fins de transport.

Le transport scolaire

TABLEAU 1
ÉLÈVES INSCRITS DANS LES COMMISSIONS SCOLAIRES
ET LES ÉTABLISSEMENTS D'ENSEIGNEMENT PRIVÉ - 1986 À 1993 - CÔTE-NORD

M.R.C. (c.s.)	NIVEAU SCOLAIRE											TOTAL						
	PRÉSCOLAIRE				PRIMAIRE				SECONDAIRE									
	ÉLÈVES INSCRITS			▲ 86-93 %	ÉLÈVES INSCRITS			▲ 86-93 %	ÉLÈVES INSCRITS			▲ 86-93 %	ÉLÈVES INSCRITS			▲ 86-93 %		
	1986	1989	1993		1986	1989	1993		1986	1989	1993		1986	1989	1993			
M.R.C. Haute-Côte-Nord																		
- C.S. Tadoussac	111	92	70	- 37,0	643	624	540	- 16,0	520	523	514	- 1,2	1 274	1 239	1 124	- 11,8		
- C.S. de Bersimis	216	195	147	- 32,0	830	757	597	- 28,0	559	632	626	12,0	1 605	1 584	1 370	- 14,6		
Sous-total	327	287	217	- 33,6	1 473	1 381	1 137	- 23,0	1 079	1 155	1 140	5,7	2 879	2 823	2 494	- 13,4		
M.R.C. Manicouagan																		
- C.S. de Manicouagan	602	495	409	- 32,0	3 624	3 313	2 830	- 22,0	2 351	2 254	2 375	1,0	6 577	6 062	5 614	- 14,6		
- École sec. Jean-Paul II	S.O.	S.O.	S.O.		S.O.	S.O.	S.O.		180	266	248	37,8	180	266	248	37,8		
- C.S. diss. protest. de Baie-Comeau	8	6	8	0	52	72	76	46,0	37	56	48	29,7	97	134	* 132	36,1		
Sous-total	610	501	417	- 32,0	3 676	3 385	2 906	- 21,0	2 568	2 576	2 671	4,0	6 854	6 462	5 994	- 12,5		
M.R.C. Sept-Rivières																		
-C.S. Port-Cartier	165	146	99	- 40,0	968	908	672	- 30,6	657	672	726	10,5	1 790	1 726	1 497	- 16,4		
-C.S. Sept-Îles	492	287	273	- 44,5	2 593	2 121	1 853	- 28,5	2 181	2 054	1 980	- 9,2	5 266	4 462	4 106	- 22,0		
-Institut d'Ens. de Sept-Îles	S.O.	S.O.	S.O.		S.O.	S.O.	S.O.		309	180	190	- 38,5	309	180	190	- 38,5		
-C.S. Greater Seven Islands	44	58	54	22,7	210	315	293	- 39,5	150	145	146	- 2,7	404	518	493	22,0		
Sous-total	701	491	426	- 39,2	3 771	3 344	2 818	- 25,3	3 297	3 051	3 042	- 7,7	7 769	6 886	6 286	- 20,1		
M.R.C. Minganie																		
-C.S. du Littoral			9				19				1							
-C.S. Moyenne-Côte-Nord	277	172	134	- 48,4	714	633	528	- 23,4	510	495	500	- 1,8	1 501	1 300	1 191	20,7		
Sous-total	277	172	143	- 48,4	714	633	547	- 23,4	510	495	501	- 1,8	1 501	1 300	1 191	- 20,7		
MUN. Côte-Nord-du-Golfe-St-Laurent																		
-C.S. du Littoral	213	212	145	- 32,0	668	617	460	- 31,1	522	398	303	- 42,0	1 403	1 227	908	- 35,3		
M.R.C. Caniapiscau																		
-C.S. Greater Seven Islands							12											
-C.S. Fermont	69	46	46	- 33,0	495	391	261	- 45,0	299	309	381	27,4	863	746	700	- 18,9		
Sous-total	69	46	46	- 33,0	495	391	273	- 45,0	299	309	381	27,4	863	746	700	- 18,9		
TOTAL	2 197	1 709	1 394	- 36,6	10 797	9 751	8 141	- 24,6	8 275	7 984	8 038	- 2,9	21 269	19 444	17 573	- 17,4		

Source : Ministère des Transports. Répertoires statistiques du transport scolaire 1986, 1989, 1993.

* 1992-199

Le transport scolaire

L'évolution de la demande s'est faite différemment selon que l'on regarde chacune des MRC selon le niveau scolaire (Tableau 1). Les établissements d'enseignement de la Basse-Côte-Nord (Municipalité de la Côte-Nord-du-Golfe-Saint-Laurent et autres) par exemple ont vu leurs effectifs décroître de 35,3 % ; situation due à une forte baisse des élèves à tous les niveaux. Alors que ce secteur scolarisait 6,6 % des élèves de la région en 1986, il ne scolarise plus que 4 % des effectifs scolaires de 1993.

De façon globale, toutes les MRC ont connu une baisse de leurs effectifs inscrits entre 1986 et 1993. Les baisses sont très fortes au préscolaire et au primaire. Par contre, les effectifs inscrits augmentent au niveau secondaire dans le cas de la MRC Haute-Côte-Nord (5,7 %), de la MRC Manicouagan (4,0 %) et celle de Caniapiscou (27,4 %).

Le territoire de la Côte-Nord comptait en 1993, deux établissements d'enseignement privés (agrés pour fins de subventions par le MEQ). Depuis 1986, les effectifs scolaires ont augmenté de 37,8 % pour l'école secondaire Jean-Paul II de Baie-Comeau (MRC Manicouagan) mais ont baissé de 38,5 % dans le cas de l'Institut d'enseignement de Sept-Îles (MRC Sept-Rivières) où l'on dispense également l'enseignement secondaire. Au total, une baisse de 10,4 % a été enregistrée entre 1986-1987 et 1993-1994 chez les élèves inscrits dans ces deux établissements. La clientèle qu'accueille les deux établissements représente en 1986, 6 % de l'ensemble des élèves inscrits au niveau secondaire de la Côte-Nord et 5,4 % en 1993.

Au fil des ans, le ministère de l'Éducation a institué des programmes particuliers dans le but de répondre aux besoins scolaires de clientèles en difficulté d'adaptation et d'apprentissage et les élèves en classe d'accueil, soit les enfants des nouveaux arrivants. Le programme d'aide prévoit des subventions pour le transport scolaire de ces clientèles, alors que ce sont les commissions scolaires qui déterminent l'admissibilité des élèves. Généralement, leurs besoins sont comblés par le service de transport exclusif.

Entre 1986 et 1993, la clientèle des EHDAA est toutefois en baisse de 14 % sur le territoire nord-côtier (Réf. 13.1.3.5). Le territoire de la MRC Manicouagan totalisait 67 % (948 élèves) de toute la clientèle EHDAA en 1986 alors qu'il ne totalise plus que 41,2 % en 1993 (561 élèves). Les EHDAA ont beaucoup augmenté dans la MRC Sept-Rivières (C.S. de Port-Cartier et C.S. de Sept-Îles). Ils totalisent 7,6 % de la clientèle EHDAA en 1986 (108 élèves) comparativement à 22,4 % des EHDAA en 1993 (305 élèves). Dans la MRC Minganie, les EHDAA sont passés de 3,2 % de la clientèle en 1986 (45 élèves) à 140 élèves en 1993 ou 10,3 %. La population EHDAA s'est maintenue à peu près stable dans la MRC Haute-Côte-Nord. Par ailleurs, il ne semble pas y avoir d'élèves inscrits en classe d'accueil en Côte-Nord.

Les allocations tant supplémentaires que spécifiques prévues pour ces clientèles dans les cadres triennaux successifs ont comblé les besoins financiers de leur desserte. Même si les besoins de transport de la clientèle EHDAA sont une réalité dans tous les secteurs de la région, il se manifestent plus particulièrement en 1993

dans les MRC Minganie, Caniapiscau et Manicouagan où les EHDAА représentent 11,6 %, 11,5 % et 8,1 % de la population d'âge scolaire de ces territoires.¹

13.1.3.2 Évolution des élèves transportés (Tableau 2)

L'analyse des données contenues dans les répertoires statistiques du programme d'aide en 1986 et 1993 et celles fournies par les commissions scolaires et les établissements privés, permet de suivre l'évolution des effectifs d'élèves subventionnés pour leur transport scolaire.

Il faut rappeler que depuis 1982, chaque commission scolaire et établissement privé admissible au programme détermine quels élèves auront droit au transport scolaire et fixe les critères d'admissibilité.

En 1993, la clientèle de la région Côte-Nord déclarée admissible au transport scolaire² représentait 10 733 élèves. Parmi la clientèle inscrite dans les organismes et les établissements subventionnés³, 71 % de la clientèle du préscolaire était admissible selon les normes des organismes et établissements, comparativement à 48,2 % au primaire et 72,4 % au secondaire. Au total, 61 % de la clientèle scolaire inscrite dans les établissements scolaires de la Côte-Nord était transportée en 1993 (Tableau 2) et ce, sauf exception (soit la Basse-Côte-Nord), par transport exclusif (autobus jaune).

Le nombre d'élèves transportés par les commissions scolaires est demeuré stable entre 1986 et 1993 (10 686 versus 10 733 élèves). Comparativement à la faible augmentation enregistrée de 0,4 % au niveau des élèves transportés, le nombre d'élèves inscrits a chuté de 17,4 % pour la même période.

En regardant de plus près, entre 1986 et 1993, il y a eu baisse importante des élèves transportés au niveau préscolaire de 25 %. Cette baisse est toutefois de 11 % inférieure à celle qui a affecté le nombre d'élèves inscrits (- 36,6 %). Il y a eu également une baisse quoique peu importante des élèves transportés au niveau primaire (- 2 %) beaucoup moins importante que celle des élèves inscrits au même niveau (- 24,6 %). Le contraste survient au niveau secondaire où on enregistre une augmentation du nombre d'élèves transportés de 8,54 % et une baisse de 2,9 % du nombre d'élèves inscrits. Avec cette dynamique, les élèves transportés sont devenus en 1993, plus nombreux de 18,5 % au secondaire qu'au primaire et préscolaire réunis. En 1986, ces clientèles étaient à toute fin pratique de même importance.

¹ C'est le MEQ qui établit les types de déficiences définissant les EHDAА. Le MTQ établit de son côté les types qui peuvent être éligibles au transport scolaire. Cependant, ce ne sont pas tous les effectifs dénombrés qui requièrent le service de transport spécialisé (par véhicule adapté ou berline) ; la plupart sont même transportés par le service régulier.

² Dans ce document, l'expression «clientèle transportée» a la même signification que «clientèle déclarée admissible au transport scolaire».

³ Soit les organismes et établissements inscrits au Répertoire statistique «Transport scolaire».

Le transport scolaire

TABLEAU 2
ÉLÈVES TRANSPORTÉS PAR MODE EXCLUSIF DANS LES COMMISSIONS SCOLAIRES
ET LES ÉTABLISSEMENTS D'ENSEIGNEMENT PRIVÉ DE LA CÔTE-NORD - 1986 À 1993

M.R.C. (c.s.)	NIVEAU SCOLAIRE											TOTAL					
	PRÉSCOLAIRE				PRIMAIRE				SECONDAIRE								
	Élèves transportés			▲ 86-93 %	Élèves transportés			▲ 86-93 %	Élèves transportés			▲ 86-93 %	Élèves transportés			▲ 86-93 %	
	1986	1989	1993		1986	1989	1993		1986	1989	1993		1986	1989	1993		
M.R.C. Haute-Côte-Nord																	
-C.S. Tadoussac	109	87	70		272	290	279		367	367	405		748	744	754		
-C.S. de Bersimis	161	138	110		587	585	458		401	500	478		1 149	1 223	1 046		
Sous-total	270	225	180	- 33,3	859	875	737	- 14,2	768	867	883	15,0	1 897	1 967	1 800	- 5,1	
M.R.C. Manicouagan																	
-C.S. de Manicouagan ¹	501	501	364		1 489	1 815	1 674		² 1 865	1 704	2 182		3 855	4 020	4 220		
-École sec. Jean-Paul II							(72)				(44)				(116)		
-C.S. diss. protest. de Baie-Comeau	S.O.	S.O.	S.O.		S.O.	S.O.	S.O.		179	258	226		179	258	226		
Sous-total	501	501	364	- 27,3	1 489	1 815	1 674	-12,42	2 044	1 962	2 408	- 17,8	4 034	4 278	4 446	- 10,2	
M.R.C. Sept-Rivières																	
-C.S. Port-Cartier	148	124	87		385	400	379		325	282	272		858	806	738		
-C.S. Sept-Iles ³	136	65	139		599	489	534		1 701	1 577	1 776		2 436	2 131	2 449		
-Institut d'Ens. de Sept-Îles	S.O.	S.O.	S.O.		S.O.	S.O.	S.O.		166	159	107		166	159	107		
-C.S. Greater Seven Islands	34	46	34		128	245	145		⁴ 127	88	73		289	379	252		
Sous-total	318	235	260	- 18,2	1 112	1 134	1 058	- 4,86	2 319	2 106	2 228	3,92	3 749	3 475	3 546	- 5,4	
M.R.C. Minganie																	
-C.S. Moyenne-Côte-Nord	100	128	100	0	262	293	276	5,3	80	86	73	- 8,25	442	507	449	1,6	
MUN. Côte-Nord-du-Golfe-St-Laurent																	
-C.S. du Littoral	54	33	40	- 25,9	81	85	77	- 4,94	43	52	68	58,1	178	170	185	3,9	
M.R.C. Caniapiscau																	
-C.S. Fermont	77	43	46	- 40,26	201	135	101	- 49,8	108	122	160	48,15	386	300	307	- 20,5	
TOTAL	1 320	1 165	990	- 25	4 004	4 337	3 923	- 2	5 362	5 195	5 820	- 8,54	10 686	10 697	10 733	0,43	

Note 1 : La C.S. de Manicouagan organise le transport pour la C.S. dissidente protestante Baie-Comeau et pour l'École s econdaire Jean-Paul II.

Note 2 : Comprend 164 élèves réguliers dans la catégorie autres élèves.

Note 3 : La C.S. de Sept-Iles organise le transport pour la C.S. protestante Greater Seven Islands (en partie, c'est-à-dire en dehors des limites de Sept-Iles) et, la C.S. Eastern Québec et l'Institut d'enseignement de Sept-Iles. Elle transportait également des élèves du MDN. Au total les élèves transportés par la C.S. de Sept-Îles pour d'autres représentent 273 élèves en 1986.

Note 4 : Ce sont les élèves de la C.S. Eastern Québec.

Source : Ministère des Transports. Répertoires statistiques du transport scolaire 1986, 1989, 1993.

Le transport scolaire

Pris par secteur, l'évolution des effectifs transportés est celle-ci :

- La MRC Haute-Côte-Nord a enregistré une légère baisse de sa clientèle transportée de 1986 à 1993 de - 5,1 %. Les baisses majeures au niveau du préscolaire (- 33,3 %) et de - 14,2 % au primaire sont compensées par des augmentations de 15 % au niveau secondaire ;
- la clientèle transportée dans la MRC Manicouagan a augmenté de 10,2 % bien que le niveau préscolaire a subi une diminution de - 27,3 %. Cette baisse a été compensée par une hausse de 12,4 % au primaire et de 17,8 % au secondaire ;
- la clientèle transportée dans la MRC Sept-Rivières a baissé globalement de - 5,4 %. Des baisses majeures ont été enregistrées au niveau préscolaire (- 18,2 %). Les baisses des niveaux primaire et secondaire sont comparables à la baisse globale ;
- la clientèle transportée dans la MRC Minganie est pour ainsi dire demeurée stable quoiqu'une baisse de sept élèves transportés a été enregistrée chez les élèves de niveau secondaire ;
- la clientèle transportée dans la MRC Caniapiscau a connu une baisse de 20,5 % entre 1986 et 1993. Cette baisse est due aux pertes occasionnées aux niveaux préscolaire (- 40,3 %) et primaire (- 49,8 %). Le niveau secondaire a pour sa part connu une hausse de 48,15 % du nombre d'élèves transportés ;
- enfin, pour le territoire de la Basse-Côte-Nord, une légère augmentation du nombre d'élèves transportés s'est produite. Elle est due à une forte augmentation des élèves transportés au niveau secondaire (58,10 %). Cette hausse est fortement limitée par les baisses enregistrées aux niveaux préscolaire (- 25,9 %) et primaire (- 5 %).

Globalement, la situation des MRC Haute-Côte-Nord, Sept-Rivières, Minganie et la Basse-Côte-Nord est sensiblement comparable avec de légères augmentations ou diminutions au total, des baisses fortes au préscolaire et des augmentations faibles ou fortes selon qu'il s'agit des élèves du primaire ou du secondaire.

La situation des MRC Manicouagan et Caniapiscau est différente. La MRC Manicouagan enregistre des hausses d'effectifs transportés importantes au primaire et au secondaire mais des baisses importantes au préscolaire. La MRC Caniapiscau accuse des baisses importantes au total malgré une forte augmentation au secondaire.

13.1.3.3 Comparaison de l'évolution du nombre d'élèves inscrits et transportés

Si on compare la situation des élèves transportés de chaque secteur avec celle des élèves inscrits, nous obtenons le portrait suivant de 1986 à 1993 :

- la MRC Caniapiscau est celle où la situation se ressemble le plus dans les deux cas. Il y a baisse comparable ($\pm 20\%$) tant chez les élèves inscrits que transportés. Dans le détail, le nombre d'élèves transportés baisse davantage que le nombre d'élèves inscrits au niveau préscolaire ; il y a baisse de façon comparable au primaire et une augmentation plus forte chez les élèves transportés pour ce qui est des élèves de niveau secondaire ;
- la MRC Haute-Côte-Nord connaît des baisses tant chez les élèves inscrits que transportés quoique la baisse du nombre d'élèves transportés soit moins importante ($- 5\%$) que celle des élèves inscrits ($- 13,4\%$). Les baisses sont comparables chez les élèves du préscolaire (environ $- 33\%$), alors qu'au niveau secondaire, il y a baisse du nombre d'élèves transportés ($- 14,2\%$), il y a également diminution de $- 23\%$ chez les élèves inscrits. Au niveau secondaire, l'augmentation est triple du côté du nombre des élèves transportés (15%) ;
- la MRC Manicouagan connaît une augmentation de $10,2\%$ de la clientèle transportée mais une baisse des élèves inscrits de $- 12,5\%$. Encore ici, le niveau préscolaire connaît une situation analogue tant chez les élèves inscrits que chez les élèves transportés où des baisses avoisinant le 30% sont ressenties de 1986 à 1993. Cependant, alors que le niveau primaire accuse des pertes supérieures à $- 20\%$ chez les élèves inscrits, il connaît des hausses de plus de 12% du nombre d'élèves transportés. Au niveau secondaire, le nombre d'élèves transportés est plus du quadruple de l'augmentation du nombre d'élèves inscrits ;
- la MRC Sept-Rivières connaît à tous les niveaux des baisses d'effectifs tant inscrits que transportés. Toutefois, la baisse des effectifs transportés est beaucoup moindre que celle des effectifs inscrits, si bien qu'au total, la perte d'effectifs transportés atteint $- 5,4\%$ alors que celle des effectifs inscrits atteint $- 20,0\%$;
- la MRC Minganie donne un portrait assez stable pour ce qui est des effectifs transportés depuis 1986 avec des gains minimes au primaire et des pertes relativement basses au secondaire. Cependant elle enregistre des pertes à tous les niveaux pour ce qui est des effectifs inscrits, en particulier au préscolaire ($- 48,4\%$) et $- 23,4\%$ au primaire ;
- enfin, la Basse-Côte-Nord enregistre des pertes importantes du côté des effectifs tant inscrits que transportés aux niveaux préscolaire et primaire. Par contre, des gains se retrouvent dans les deux cas au niveau secondaire ; le gain en effectifs transportés est toutefois près du double de celui des effectifs inscrits. Au total, les élèves transportés connaissent des gains bien que minimes alors que les élèves inscrits subissent des pertes de 35% .

13.1.3.4 Évolution du rapport entre élèves inscrits et élèves transportés

Au niveau du rapport entre élèves transportés et élèves inscrits par secteur, de 1986 à 1993, la situation est celle-ci :

- la MRC Haute-Côte-Nord connaît une augmentation du rapport entre le nombre d'élèves transportés et le nombre d'élèves inscrits. En 1986, 66 % des élèves sont transportés comparativement à 72,2 % en 1993. Le ratio le plus élevé est au niveau préscolaire qui avoisine de part et d'autre le 83 % de 1986 à 1993. Au niveau primaire, le ratio passe de 58,3 % à 64,8 % et au secondaire, de 71,2 % à 77,5 % ;
- la MRC Manicouagan connaît une augmentation importante du ratio élèves transportés/élèves inscrits au niveau des effectifs globaux qui passe de 58,9 % à 74,2 % de 1986 à 1993. Au préscolaire, le ratio est élevé et passe de 82,1 % à 87,3 %. Au primaire, il est faible et passe de 40,5 % à 57,6 %. Enfin, au secondaire il passe de 80 % à 90 %, ce qui est élevé ;
- la MRC Sept-Rivières connaît une augmentation du ratio élèves transportés/élèves inscrits au niveau des effectifs globaux qui passe de 48,3 % à 57,0 %. Au préscolaire, le ratio passe de 45,3 % à 61 %. Au primaire, il demeure faible et passe de 29,5 % à 37,5 % alors qu'au secondaire, il passe de 70 % à 73,3 % ;
- la MRC Minganie possède un ratio global élèves transportés/élèves inscrits de 29,5 % en 1986 et de 37,7 % en 1993. Au niveau préscolaire, 36,1 % des effectifs inscrits sont transportés en 1986 alors que 70 % le sont en 1993. Au primaire le ratio passe de 37,0 % à 50,5 % et au secondaire il demeure stable autour de 15 % ;
- la Basse-Côte-Nord conserve un ratio ascendant global passant de 12,7 % à 20,4 %. Au préscolaire, il passe de 25,4 % à 27,6 %. Au primaire il passe de 12,1 % à 16,7 % et au secondaire, il grimpe de 8,2 % à 22,4 % ;
- pour la MRC Caniapiscau, le ratio global élèves transportés/élèves inscrits passe de 44,7 % à 44 % de 1986 à 1993. Au niveau préscolaire il atteint le maximum (élèves transportés pour la C.S. Greater Seven- Islands). Au niveau primaire, il tombe de 41 % à 37 % et au secondaire, il grimpe de 36,1 % à 42 %.

13.1.3.5 Les EHDAА transportés

Le portrait des élèves handicapés ou en difficulté d'adaptation et d'apprentissage connaît une ascension importante en population transportée, comme le suggère le tableau 3.

La clientèle EHDAА est définie par le ministère de l'Éducation. Le ministère des Transports alloue une subvention pour le transport scolaire de cette clientèle selon les règles budgétaires en vigueur. Ces règles ont évolué avec le temps de sorte que des critères discriminants ont été introduits à cause des abus permis et engendrés. La clientèle EHDAА n'occasionne pas nécessairement du transport adapté et si c'est le cas, ce type de transport se rencontre davantage dans les grands centres qu'en région, faute d'institutions pouvant accueillir les clientèles.

L'évolution du nombre d'élèves reconnus EHDAА s'est stabilisée pour la Côte-Nord de 1986 à 1993. Cependant la clientèle transportée reconnue EHDAА a elle beaucoup augmenté. Elle représentait 18,4 % de la clientèle inscrite EHDAА en 1986 et 66,8 % en 1993, un bond de plus de 350 % (650 élèves).

Un portrait plus réaliste de la clientèle EHDAА transportée est donné par le nombre de véhicules adaptés et de berlines dans la région (Réf. 13.1.4.1). En 1986, 7 véhicules adaptés étaient utilisés tout comme en 1993. Sur les 7 véhicules de 1986, 3 véhicules adaptés desservaient la MRC Haute-Côte-Nord et 2 véhicules pour la MRC Sept-Rivières. En 1993, sur les 7 véhicules, 5 véhicules desservant la MRC Manicouagan et 2 autres la MRC Sept-Rivières. Quant aux berlines qui sont soit des mini-fourgonnettes adaptées à du transport scolaire d'élèves handicapés ou des automobiles à quatre portes pour les clientèles éloignées et éparses, elles étaient 28 en 1986 contre 30 en 1993. Les commissions scolaires de Manicouagan de la Moyenne-Côte-Nord en possédaient 10 chacune en 1986. En 1993, la Commission scolaire de Manicouagan n'en possédait plus que 6 (mais augmentait sa flotte de véhicules adaptés) alors que celle de Sept-Îles faisait passer la sienne de 4 en 1986 à 10 en 1993. Quant à la Commission scolaire de la Moyenne-Côte-Nord, sa flotte de berlines tombait à 7 en 1993. L'augmentation globale des véhicules de ce type pourrait donc s'expliquer par l'augmentation de la clientèle EHDAА reconnue.

Le transport scolaire

TABLEAU 3
ÉVOLUTION DES EHDAA 1986 ET 1993
CLIENTÈLES INSCRITES ET TRANSPORTÉES EN CÔTE-NORD

	Tadoussac	Bersimis	Manicouagan	Port-Cartier	Sept-Iles	Greater Seven Islands	Littoral	Moyenne Côte-Nord	Fermont	Total	
1986	Transportés	110	21	10	10	96	0	0	9	1	257
	Inscrits	174	19	948	9	99	0	0	25	123	1 397
1993	Transportés	116	6	430	12	212 ¹	41	0	56	35	908
	Inscrits	175	9	561	74	231 ²	65	0	140	105	1 360

¹ Ce ne sont pas tous les effectifs transportés qui requièrent le service de transport spécialisé (véhicules adaptés ou berlines.)

² L'augmentation ou la diminution résulte d'une interprétation différente des types de déficiences par le MEQ.

Conclusion

À l'échelle de la région, la configuration typiquement allongée des villages alignés sur la route 138 fait en sorte que les besoins en transport scolaire sont peu modifiés sur un court laps de temps par une baisse ou une augmentation de la clientèle transportée. La composition de la flotte principalement axée sur les véhicules de 12 rangées corrobore cette donnée. Il serait en effet étonnant pour une commission scolaire que le ou les transporteurs modifient leur flotte rapidement, surtout si elle est peu nombreuse. Cela est encore plus vrai si la commission scolaire fait affaire avec plusieurs transporteurs.

Dans les zones plus fortement urbanisées, un certain étalement urbain vient favoriser une croissance des besoins en transport scolaire en banlieue. C'est le cas pour la grande zone de Baie-Comeau et Sept-Îles qui connaissent des fermetures d'écoles dans les vieux quartiers et qui transportent dorénavant les élèves de villages voisins à la suite des fermetures récentes d'écoles.

Les critères de distance de marche appliqués au-delà desquels les élèves sont ou ne sont pas transportés avantagent généralement moins les élèves du préscolaire et du primaire que ceux du secondaire qui se retrouvent le plus souvent à des distances éloignées de l'établissement fréquenté. En Côte-Nord, cette tendance ne tient pas à plusieurs égards parce que le critère de distance de marche est souvent réduit. Au préscolaire, le critère de distance de marche est de 0,5 kilomètre à la C.S. Port-Cartier, 0,8 kilomètre aux C.S. Manicouagan et Moyenne-Côte-Nord. Au primaire, il atteint 1 kilomètre à Greater Seven Islands et Manicouagan (premier cycle) ; 1,2 kilomètre à la C.S. de la Moyenne-Côte-Nord, à la C.S. de Sept-Îles (premier cycle) et à la C.S. de Port-Cartier. Cette règle avantage à maints égards les clientèles de ces niveaux qui sont transportées. À Fermont, pour des raisons de sécurité (surtout à cause des conditions nordiques qui y prévalent) les élèves du préscolaire et du primaire, premier cycle, sont transportés toute l'année, ceux du primaire, deuxième cycle et ceux du secondaire sont transportés de novembre à Pâques. À Fermont, les distances entre l'établissement scolaire et le domicile n'excèdent pas 2,5 kilomètres.

Par ailleurs, avec l'existence d'un service de transport en commun à Baie-Comeau, il est étonnant de constater que tous les élèves transportés de niveau secondaire le sont par transport exclusif. Le service de transport en commun pourrait prendre sans doute à certains endroits la relève du transport scolaire.

Les élèves inscrits et transportés des établissements privés ont accusé une baisse entre 1986 et 1993 au point où l'avenir des établissements est compromis. Pendant ce temps, les élèves sont transférés dans le réseau public autant au niveau des inscrits que des transportés, ils ne jouent donc pas dans la diminution de services.

13.1.4 L'OFFRE ET LES COÛTS ASSOCIÉS AU TRANSPORT SCOLAIRE

13.1.4.1 Le parc de véhicules scolaires (Tableau 4)

13.1.4.1.1 La MRC Haute-Côte-Nord

- La Commission scolaire de Tadoussac

La Commission scolaire de Tadoussac existe depuis 1979. Le nombre d'élèves inscrits a connu une baisse de 1986 à 1993 de 150 élèves (- 11,8 %) passant de 1 274 à 1 124 élèves.

Au cours de cette période, le nombre d'élèves transportés a augmenté de 6 élèves, soit 0,8 % (748 à 754 élèves). La proportion d'élèves transportés est passée de 58,7 % en 1986 à 67 % en 1993. Le nombre d'élèves transportés tend à se stabiliser alors que le nombre d'élèves inscrits diminue.

La commission scolaire utilisait 15 véhicules en 1986 et 18 en 1993 pour transporter 6 élèves de plus.

Ratio de performance : (Tableau 5)

- élèves transportés par véhicule :
 - 16 % (49,9 à 41,9)
- kilomètres quotidiens par véhicule :
 - 10,8 % (65 à 58)
- élèves transportés par place disponible :
 - + 5,2 % (0,97 à 1,02)

Cette commission scolaire a modifié sa flotte de véhicules en ajoutant un véhicule de 4-5 rangées, un de 6-7 rangées et 4 berlines. Elle a retranché un autobus de 12 rangées et abandonné les véhicules adaptés. Pour une légère modification à la hausse du nombre d'élèves transportés, la flotte a subi une modification à la hausse également par le ratio d'élèves transportés par place disponible. Cependant, le kilométrage quotidien moyen par véhicule a baissé ainsi que le nombre d'élèves transportés par véhicule. Malgré un parc de véhicules (concentré dans les véhicules de 12 rangées) relativement important, il n'est toutefois pas possible d'affirmer que ce dernier soit trop élevé compte tenu de ce qui précède.

Le transport scolaire

**TABLEAU 4
COMPOSITION DE LA FLOTTE DE VÉHICULES
EN CÔTE-NORD**

COMMISSIONS SCOLAIRES	4-5 RANGÉES			6-7 RANGÉES			10-11 RANGÉES			12 RANGÉES ET PLUS			VÉHICULES ADAPTÉS			BERLINES			TOTAL		
	86-87	89-90	93-94	86-87	89-90	93-94	86-87	89-90	93-94	86-87	89-90	93-94	86-87	89-90	93-94	86-87	89-90	93-94	86-87	89-90	93-94
C.S. Tadoussac	1	1	2	0	1	1	0	0	0	11	10	10	2	1	0	1	1	5	15	14	18
C.S. De Bersimis	0	0	1	1	1	1	1	1	1	12	11	11	1	1	0	1	1	0	16	15	14
C.S. Manicouagan	1	2	0	0	0	0	0	0	0	41	41	41	2	5	5	10	9	6	54	57	52
C.S. Sept-Îles	2	2	2	0	0	0	0	0	0	22	21	22	1	1	1	4	2	10	29	26	35
C.S. Greater Seven Islands	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2	2	0	0	0	0	0	1	2	2	3
C.S. Port-Cartier	2	2	1	0	0	0	1	1	0	7	6	8	1	2	1	1	1	0	12	12	10
C.S. Moyenne-Côte-Nord	1	1	0	0	0	0	0	0	2	5	5	4	0	0	0	10	7	7	16	13	13
C.S. Fermont	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	3	3	0	0	0	1	1	1	6	4	4
TOTAL	7	8	6	1	2	2	2	2	3	105	99	101	7	10	7	28	22	30	150	143	149

Source : Ministère des Transports. Répertoires statistiques du transport scolaire 1986, 1989, 1993.

C.S. du Littoral

Le transport scolaire en Basse-Côte-Nord prend plusieurs formes étant donné la configuration du territoire et l'état de développement du réseau routier. En 1993-1994, la C.S. du Littoral déclarait une flotte de 5 véhicules, soit 2 de 4-5 rangées et 3 de 10-11 rangées pour le transport scolaire (donné à un transporteur) des élèves des municipalités et hameaux de Lourdes-de-Blanc-Sablon, Rivière-Saint-Paul, Old Fort Bay, Blanc-Sablon, Middle Bay, Bonne-Espérance et Brador. Le transport des élèves de Port-Menier était quant à lui donné à un transporteur qui exécutait le service avec un véhicule de 4-5 rangées. Ailleurs, le transport des élèves est subventionné via une allocation aux parents; c'est le cas de Chevery, Harrington-Harbour, Mutton Bay et à Saint-Augustin. Le transport scolaire périodique subventionné se fait également pour les parents dont les enfants étudient à l'extérieur. Ce transport peut être mensuel ou trimestriel. Enfin, à la Romaine, Kegaska et Tête-à-la-Baleine, la petite taille des municipalités (hameaux) et la proximité des écoles fait en sorte que le moyen de transport pour se rendre à l'école est la marche.

Le transport scolaire

**TABLEAU 5
DONNÉES SUR LE TRANSPORT SCOLAIRE EN CÔTE-NORD**

TERRITOIRE (C.S.)	ÉLÈVES INSCRITS			ÉLÈVES TRANSPORTÉS EN EXCLUSIF			NOMBRE DE VÉHICULES			KILOMÉTRAGE QUOTIDIEN MOYEN PAR VÉHICULE			NBRE D'ÉLÈVES TRANSPORTÉS PAR PLACE DISPONIBLE			NBRE D'ÉLÈVES TRANSPORTÉS PAR VÉHICULE		
	86-87	89-90	93-94	86-87	89-90	93-94	86-87	89-90	93-94	86-87	89-90	93-94	86-87	89-90	93-94	86-87	89-90	93-94
MRC Haute-Côte Nord																		
-CS Tadoussac	1 274	1 239	1 124	748	744	754	15	14	18	65	82	58	0,97	1,04	1,02	49,90	53,10	41,90
-CS Bersimis	1 605	1 584	1 370	1 149	1 223	1 046	16	15	14	78	80	88	1,31	1,52	1,32	70,90	81,50	74,70
MRC Manicouagan																		
-CS Manicouagan ¹	6 854	6 462	5 994	4 034	4 278	4 446	54	57	52	60	68	97	2,68	1,53	1,62	71,39	75,10	85,50
MRC Sept-Rivières																		
-CS Port-Cartier ²	1 790	1 726	1 497	858	806	738	12	12	10	69	72	109	1,50	1,49	1,34	71,50	67,20	73,80
-CS Sept-Îles ³	5 575	4 642	4 296	2 602	2 290	2 556	29	26	35	71	82	77	1,75	1,65	1,68	88,30	88,10	73,00
-CS Greater Seven Islands ⁴	404	518	493	289	379	252	2	2	3	76	78	70	2,35	3,08	1,91	144,50	189,50	84,00
MRC Minganie																		
-CS du Littoral			29															
-CS Moyenne-Côte-Nord	1 501	1 300	1 162	442	507	449	16	13	13	37	40	56	1,01	1,31	1,09	26,10	39,00	34,50
MUN. Côte-Nord-du-Golfe-St-Laurent																		
C.S. du Littoral	1 403	1 227	908	178	⁶ 170	185	n.d.	0	5									
MRC Caniapiscau																		
-C.S. Fermont ⁵	863	746	700	386	300	307	6	4	4	0	25	38	1,22	1,56	1,59	64,30	75,00	76,80
TOTAL	21 269	19 444	17 573	10 687	10 697	10 733	150	143	154	456	527	593	1,60	1,65	1,45	81,16	83,60	68,03

Source : Ministère des Transports. Répertoires statistiques du transport scolaire 1986, 1989, 1993.

¹ Inclut École secondaire Jean-Paul II, C.S. dissidente protestante de Baie-Comeau, autant les élèves inscrits que transportés.

² Inclut les élèves qu'elle transporte pour la C.S. Greater Seven Islands (22 en 86-87 et environ 17 en 93-94) à Port-Cartier.

³ Inclut les élèves inscrits et ceux qu'elle transporte de l'Institut d'enseignement de Sept-Îles et les élèves qu'elle transporte pour la C.S. Greater Seven Islands, soit ceux qui demeurent en dehors des limites de Sept-Îles.

⁴ Inclut les élèves qu'elle transporte pour elle-même et pour la C.S. Easter Québec, soit les élèves qui demeurent dans les limites de Sept-Îles.

⁵ Inclut les élèves inscrits et transportés pour la C.S. Greater Seven Islands.

⁶ Exclut la clientèle transportée bénéficiant de transport périodique, soit 180 élèves.

Le transport scolaire

- La Commission scolaire Bersimis

La Commission scolaire Bersimis est devenue commission scolaire intégrée en 1979.

Le nombre d'élèves inscrits a connu une baisse de 235 élèves (- 14,6 %) depuis 1986 passant de 1 605 élèves à 1 370. Le nombre d'élèves transportés a quant à lui diminué de - 9,0 %, soit 103 élèves passant de 1 149 à 1 046 élèves. La proportion d'élèves transportés est passée de 71,6 % à 76,3 % (1 149 élèves à 1 046) entre 1986 et 1993. Le nombre d'élèves transportés a baissé plus vite que le nombre d'élèves inscrits.

La commission scolaire utilisait 16 véhicules en 1986 et 14 en 1993 pour transporter 103 élèves de moins.

Ratio de performance : (Tableau 5)

- élèves transportés par véhicule :
+ 5,35 % (70,9 à 74,7)
- kilomètres quotidiens par véhicule :
+ 12,8 % (78 à 88)
- élèves transportés par place disponible :
+ 0,76 % (1,31 à 1,32)

Cette commission scolaire a diminué le nombre de véhicules de 2 pour 103 élèves de moins. Elle a augmenté toutefois son kilométrage quotidien moyen par véhicule et le nombre moyen d'élèves transportés par véhicule. Ceci pourrait expliquer le fait de conserver son parc de véhicule presque inchangé, soit l'allongement des parcours alors qu'il y a baisse du nombre d'élèves transportés.

Le parc de véhicules scolaires se concentre dans les véhicules de 12 rangées, soit 11 en 1993.

- Portrait MRC Haute-Côte-Nord : Résumé

Globalement, le portrait de l'évolution du transport scolaire dans le secteur de la MRC Haute-Côte-Nord est celui-ci de 1986 à 1993 :

- la clientèle inscrite diminue de 13,4 % ou 385 élèves, 2 879 élèves en 1986 à 2 494 élèves en 1993 ;
- le nombre d'élèves transportés diminue de 5,1 % ou 97 élèves passant de 1 897 à 1 800 élèves. En 1986-1987, 65,9 % des élèves inscrits sont transportés comparativement à 72,2 % en 1993 ;
- une légère augmentation du nombre de véhicules scolaires a été enregistrée, soit 32 en 1993 versus 31 en 1986 malgré une diminution de 97 élèves transportés. Les véhicules de 12 rangées et plus sont 21 en 1993 alors qu'ils étaient 23 en 1986.

Le transport scolaire

Ratio de performance : (Tableau 5)

- élèves transportés par véhicules :
 - 8,1 % (61,2 à 56,25)
- kilomètres quotidiens par véhicule :
 - 0,8 % (71,7 à 71,125)
- élèves transportés par place disponible :
 - + 2,2 % (1,15 à 1,176)

Le nombre d'élèves transportés diminue de plus de trois fois moins que le nombre d'élèves inscrits depuis 1986. Ces élèves sont transportés avec à peu près le même nombre de véhicules et à peu près la même composition (sauf une baisse de 2 véhicules de 12 rangées et plus, une augmentation de 3 berlines (2 à 5) et 2 véhicules de 4-5 rangées (1 à 3)).

Le kilométrage quotidien par véhicule diminue à peine alors que les élèves transportés par véhicules diminuent d'au-delà de 8 %. Le nombre d'élèves par place disponible demeure pratiquement le même à près de 1,6.

La situation du transport des élèves dans la MRC Haute-Côte-Nord est moyennement performante compte tenu de ce qui précède.

13.1.4.1.2 La Commission scolaire de Manicouagan

La Commission scolaire de Manicouagan est devenue commission scolaire intégrée en 1979. Le territoire couvert par la Commission scolaire de Manicouagan correspond au territoire municipalisé de la MRC Manicouagan. La Commission scolaire de Manicouagan est autorisée à exécuter le transport pour l'école secondaire Jean-Paul II (établissement privé créé en 1986) et la Commission scolaire dissidente protestante de Baie-Comeau situées toutes les deux sur le territoire de la même MRC.

Globalement le portrait de l'évolution du transport scolaire dans le secteur de la MRC Manicouagan de 1986 à 1993 est celui-ci :

- la clientèle inscrite diminue de 12,5 % ou 860 élèves, soit 6 854 élèves en 1986 à 5 994 élèves en 1993 ;
- le nombre d'élèves transportés a, quant à lui, augmenté à 412 élèves ou 10,2 % passant de 4 034 à 4 446. En 1986-1987, 58,9 % des élèves sont transportés comparativement à 74,2 % en 1993-1994 ;
- quelque 116 élèves provenant d'une institution privée sont transportés via une entente avec la commission scolaire en 1993 ;
- la commission scolaire utilisait 54 véhicules pour effectuer son transport scolaire, elle en utilise 52 en 1993 ;

Le transport scolaire

Ratios de performance : (Tableau 5)

- élèves transportés par véhicule :
+ 19,8 % (71,4 à 85,5)
- kilomètres quotidiens par véhicule :
+ 61,7 % (60 à 97)
- élèves transportés par place disponible :
- 39,6 % (2,68 à 1,62)

La commission scolaire transporte 412 élèves de plus en 1993 qu'en 1986 avec pourtant une baisse de 860 élèves pour la même période. La principale explication est la fermeture d'écoles primaires dans les anciennes places centrales et l'étalement urbain dans les villages de la ceinture de Baie-Comeau dont les élèves sont transportés vers les établissements de Baie-Comeau.

Des enfants qui autrefois marchaient doivent dorénavant prendre l'autobus scolaire. L'étalement urbain a provoqué l'augmentation du nombre d'élèves transportés et l'allongement des parcours, des véhicules ont été mutés sur d'autres parcours.

Des autobus qui autrefois pouvaient faire jusqu'à trois trajets matin et soir en étant pleins avec des enfants du primaire (jusqu'à 72 par trajet, soit 3 par banquette) ou avec des élèves du secondaire (jusqu'à 48 par trajet, soit 2 par banquette) en font maintenant moins tout en acceptant les élèves des différents niveaux. Qui plus est, les parcours se sont allongés.

13.1.4.1.3 La MRC des Sept-Rivières

- La Commission scolaire de Port-Cartier

La Commission scolaire de Port-Cartier est devenue commission scolaire intégrée en 1986. La C.S. de Port-Cartier est autorisée à exécuter le transport pour la C.S. Greater Seven Islands en partie.

La situation de la Commission scolaire de Port-Cartier est celle-ci de 1986 à 1993 :

- l'organisme a vu décroître sa clientèle de - 16,4 % (1 790 à 1 497 élèves) ;
- le nombre d'élèves transportés à quant à lui baissé de - 14 % (120 élèves) passant de 858 à 738 ;
- la proportion des élèves transportés passe de 48 % en 1986 à 49,3 % en 1993 ;
- le nombre de véhicules diminue de 2 passant de 12 à 10, dont 8 véhicules de 12 rangées et plus ;

Le transport scolaire

Ratios de performance : (Tableau 5)

- élèves transportés par véhicule :
+ 3,2 % (71,5 à 73,8)
- kilomètres quotidiens par véhicule :
+ 58 % (69 à 109)
- élèves transportés par place disponible :
- 10,7 % (1,50 à 1,34)

La Commission scolaire de Port-Cartier a modifié son parc de véhicules en fonction de la baisse d'élèves transportés. Elle transporte plus d'élèves par véhicule mais exécute tout de même beaucoup plus de kilomètres par véhicule. Il y a étalement fort probable de la clientèle transportée, ce qui oblige la commission scolaire à conserver à peu près la même flotte. La clientèle transportée diminue mais dans les proportions moindres que celle inscrite.

- La Commission scolaire de Sept-Îles

La Commission scolaire de Sept-Îles est devenue commission scolaire intégrée en 1986.

La Commission scolaire de Sept-Îles est autorisée à exécuter le transport pour l'Institut d'enseignement de Sept-Îles (établissement privé situé à Sept-Îles) et en partie pour la Commission scolaire Greater Seven Islands pour les élèves de cette commission scolaire demeurant hors des limites de Sept-Îles.

La situation de la Commission scolaire de Sept-Îles est celle-ci de 1986 à 1993 :

- baisse de la population d'élèves inscrits de - 22,9 % (5 575 à 4 296), soit une perte de 1 279 élèves inscrits ;
- le nombre d'élèves transportés a quant à lui baissé de - 1,7 % (de 2 602 à 2 556 élèves), soit une perte de 46 élèves ;
- le nombre de véhicules a augmenté de 29 à 35, soit 20,7 %.

Ratios de performance : (Tableau 5)

- élèves transportés par véhicule :
- 17,3 % (88,3 à 73,0)
- kilomètres quotidiens par véhicule :
+ 8,5 % (71 à 77)
- élèves transportés par place disponible :
- 4 % (1,75 à 1,68)

La C.S. de Sept-Îles a modifié sensiblement à la hausse la flotte de véhicules depuis 1986, malgré une légère baisse du nombre d'élèves transportés. Elle transporte moins d'élèves par véhicule et exécute des trajets plus longs. Le même véhicule qui autrefois pouvait exécuter plusieurs petits parcours avec beaucoup d'élèves exécute maintenant moins de parcours sur plus de distance avec moins d'élèves. Les

Le transport scolaire

phénomènes d'étalement urbain, de fermeture d'écoles à Clark City et Sept-Îles (ancien centre) peuvent être parmi les facteurs explicatifs.

- La Commission scolaire Greater Seven Islands

La Commission scolaire Greater Seven Islands est devenue commission scolaire intégrée en 1992.

La Commission scolaire Greater Seven Islands est autorisée à exécuter le transport pour elle-même sur le territoire de la ville de Sept-Îles et pour la C.S. Eastern Québec à Sept-Îles. La situation de la C.S. Greater Seven Islands est celle-ci de 1986 à 1993 :

- augmentation du nombre d'élèves inscrits de + 22 %, soit 89 élèves (404 à 493 élèves) ;
- le nombre d'élèves transportés par la commission scolaire diminue pour la même période de 37 élèves (- 12,8 %) passant de 289 à 252 élèves ;
- le nombre de véhicules scolaires passe de 2 à 3 (12 rangées).

Ratios de performance : (Tableau 5)

- élèves transportés par véhicule :
 - 41,9 % (144,5 à 84,0)
- kilomètres quotidiens par véhicule :
 - 7,9 % (76 à 70)
- élèves transportés par place disponible :
 - 16,2 % (2,28 à 1,91)

Le nombre d'élèves inscrits augmente alors que le nombre d'élèves transportés diminue. Le nombre de véhicules augmente pourtant de 1 unité. Cela est probablement dû au fait que la commission scolaire qui est propriétaire de ses véhicules a acheté un nouveau véhicule et conserve un véhicule désuet qui sera bientôt mis au rancart.

Le kilométrage quotidien par véhicule diminue. Il y a également une baisse d'élèves transportés par véhicule et par place disponible. Ceci pourrait s'expliquer par la baisse du nombre d'élèves transportés et par l'addition momentanée d'un véhicule.

- Portrait MRC Sept-Rivières : Résumé

Globalement le portrait de l'évolution du transport scolaire dans le secteur de la MRC de Sept-Rivières est celui-ci de 1986 à 1993 :

- la clientèle inscrite diminue de - 20,1 % (1 483 élèves) passant de 7 769 à 6 286 élèves ;
- le nombre d'élèves transportés diminue de - 5,4 % (203 élèves) passant de 3 749 à 3 546 élèves. En 1986-1987, 48,3 % des élèves inscrits sont transportés comparativement à 56,4 % en 1993-1994 ;

Le transport scolaire

- quelque 107 élèves provenant d'une institution privée sont transportés via une entente avec la Commission scolaire de Sept-Îles ;
- le nombre de véhicules scolaires passe de 43 à 48 (+ 11,6 %).

Ratios de performance : (Tableau 5)

- élèves transportés par véhicule :
 - 14,5 % (86,4 à 73,9)
- kilomètres quotidiens par véhicule :
 - + 17,7 % (70,7 à 83,2)
- élèves transportés par place disponible :
 - 6,3 % (1,72 à 1,61) approximatif, en considérant que la composition de la flotte est demeurée presque inchangée depuis 1986

Le nombre d'élèves transportés diminue moins rapidement que la clientèle inscrite. Ces élèves sont transportés avec 5 véhicules de plus (dont 3 en régie par la Commission scolaire Greater Seven Islands).

Le kilométrage quotidien par véhicule augmente mais il y a une baisse d'élèves transportés par véhicule et par place disponible, comme si les parcours s'allongeaient sans pour autant qu'il y ait plus d'élèves transportés par véhicule. Le surplus d'élèves transportés le serait avec quelques véhicules de plus ou par allongement des trajets.

13.1.4.1.4 La Commission scolaire Moyenne-Côte-Nord

La Commission scolaire Moyenne-Côte-Nord a été constituée en commission scolaire intégrée en 1986. Elle s'occupe du transport scolaire du territoire de la MRC Minganie avec en moins le transport exécuté sur l'Île d'Anticosti (un établissement scolaire) qui relève de la C.S. du Littoral.

Globalement le portrait de la Commission scolaire Moyenne-Côte-Nord est celui-ci de 1986 à 1993 :

- la clientèle inscrite s'est affaïssée de 20,7 %, soit 310 élèves (1 501 à 1 191 élèves) ;
- le nombre d'élèves transportés augmente pour la même période de 7 élèves (1,6 %) passant de 442 à 449 élèves. En 1986, 29,4 % des élèves inscrits sont transportés comparativement à 37,7 % en 1993 ;
- le nombre de véhicules scolaires passe de 16 à 23.

Ratios de performance : (Tableau 5)

- élèves transportés par véhicule :
 - + 32,2 % (26,1 à 34,5)
- kilomètres quotidiens par véhicule :

Le transport scolaire

- + 51,4 % (37 à 56)
- élèves transportés par place disponible :
 - + 7,9 % (1,01 à 1,09)

La Commission scolaire Moyenne-Côte-Nord a rationalisé sa flotte en la diminuant de 3 véhicules tout en transportant 7 élèves de plus qu'en 1986. Elle a augmenté le nombre d'élèves par véhicule et le nombre d'élèves par place disponible en plus d'effectuer des parcours plus longs.

13.1.4.1.5 La Commission scolaire du Littoral

La Commission scolaire du Littoral a été constituée en commission scolaire intégrée en 1967. Son territoire correspond au territoire municipalisé de la Basse-Côte-Nord et de l'Île d'Anticosti.

Globalement, le portrait de la Commission scolaire du Littoral de 1986 à 1993 est celui-ci :

- la clientèle inscrite a baissé de 35,3 % (497 élèves) passant de 1 403 à 908 élèves ;
- la clientèle transportée a quant à elle augmenté de 3,9 % ou 7 élèves passant de 178 à 185 élèves. En 1986, 12,7 % des élèves inscrits étaient transportés. Ils sont 20,4 % en 1993.
- le nombre de véhicules se résume à 5 en 1993 qui desservent l'extrême-est municipalisé et l'Île d'Anticosti. Des allocations aux parents compensent ailleurs en grande partie les besoins d'organisation en transport scolaire.

Il n'y a pas de ratios disponibles étant donné l'absence de données en ce sens pour ce territoire.

13.1.4.1.6 La Commission scolaire de Fermont

La Commission scolaire de Fermont s'occupe du transport scolaire sur le territoire municipalisé de la MRC de Caniapiscau.

Elle est autorisée à faire le transport scolaire des élèves de la Commission scolaire Greater Seven-Islands fréquentant les établissements de Fermont et débourse un certain montant auprès des responsables de la communauté autochtone de Schefferville afin que celle-ci s'occupe du transport de la population d'âge scolaire blanche qui y réside.

Globalement le portrait de la Commission scolaire de Fermont est de 1986 à 1993, celui-ci :

- la clientèle inscrite y a baissé de 163 élèves, soit 18,9 % (863 à 700 élèves) ;

Le transport scolaire

- la clientèle transportée a diminué de 79 élèves (20,5 %), soit de 386 à 307 élèves. En 1986, 44,7 % des élèves inscrits y étaient transportés contre 43,9 % en 1993 ;
- le nombre de véhicules est passé de 6 à 4. La flotte est majoritairement composée de véhicules à 12 rangées, soit 3 ;

Ratios de performance : (Tableau 5)

- élèves transportés par véhicule :
+ 19,4 % (64,3 à 76,8)
- kilomètres quotidiens par véhicule : donnée inexistante.
À Fermont les élèves sont transportés en fonction des conditions climatiques d'abord, la ville étant peu étendue mais soumise à des températures rigoureuses d'hiver, les enfants du préscolaire et du premier cycle du primaire sont transportés toute l'année. Les élèves du primaire, second cycle et ceux du secondaire sont transportés de novembre à Pâques. En 1989-1990, une valeur moyenne a été comptabilisée à 25 km/véh./jour et en 1993 à 38 km/véh./jour ;
- élèves transportés par place disponible
+ 30,3 % (1,22 à 1,59)

La Commission scolaire de Fermont a connu avec la fermeture de Gagnon en 1985-1986 l'arrivée à Fermont de ménages avec des jeunes d'âge du secondaire (les plus jeunes ménages avec jeunes d'âge du primaire et du préscolaire ont tout simplement quitté faute de possibilités d'emploi à Fermont).

Par ailleurs, de 1990 à 1992, la région a vécu la crise du fer dont 150 mises à pied, ce qui a occasionné des baisses de population d'âge scolaire durant cette période et après.

Ainsi, de 1986 à 1993, le nombre d'élèves transportés diminuait quoique moins rapidement que la clientèle inscrite. Ces élèves étaient dorénavant transportés avec 2 véhicules de moins. Le kilométrage moyen par jour par véhicule passait de 1989 à 1993 de 25 à 38, soit une augmentation de 52 %.

Le nombre d'élèves transportés augmentait tout comme le nombre d'élèves transportés par place disponible, ce qui indique un effort de rationalisation.

13.1.4.2 Les coûts de transport

Les dépenses admissibles en transport scolaire des commissions scolaires de la Côte-Nord s'élevaient en 1993-1994 à 7 208 826,00 \$ (Voir tableau 6). Il faut mentionner qu'ils s'agit de dépenses au seul transport exclusif qui compte pour 100 % des dépenses de transport scolaire en Côte-Nord (sauf en Basse-Côte-Nord).

Le transport scolaire

**TABLEAU 6
DÉPENSES ADMISSIBLES EN TRANSPORT SCOLAIRE
DES COMMISSIONS SCOLAIRES DE LA CÔTE-NORD
1986-1993**

(\$)

	Tadoussac	Bersimis	Manicouagan	Port-Cartier	Sept-Îles	Greater Seven Islands	Moyenne Côte-Nord	Du Littoral	Fermont	Total
Dépenses admissibles 1986										
Transport quotidien										
- Maternelle maison	0	7 570	0	0	1 829	0	16 139	0	0	25 538
- Matin, soir + maternelle	479 025	637 208	2 022 801	465 020	1 177 565	65 376	283 865	180 109	0	5 310 969
Transport interécoles	0	3 099	19 173	5 507	8 744	800	0	0	0	37 323
Transport périodique	2 271	2 830	30 851	15 165	33 840	0	105 323	35 121	0	225 401
Autres dép. de transport	0	1 871	540	0	4 853	0	0	0	0	7 264
Total dépenses admissibles	481 296	652 578	2 073 365	485 692	1 226 831	66 176	405 327	338 727	215 230	5 945 222
Dépenses admissibles 1993										
Transport quotidien										
- Maternelle maison	0	0	0	0	2 121	0	14 998	0	0	17 119
- Matin, soir + maternelle	620 255	798 485	2 652 258	542 097	1 486 795	78 721	356 517	104 952	0	6 640 080
Transport interécoles	0	4 131	4 480	7 282	4 234	772	0	0	0	20 899
Transport périodique	5 984	6 330	10 982	4 124	5 162	0	54 973	9 062	0	96 617
Autres dép. admissibles	0	0	5 449	0	0	0	17 424	12 440	0	35 313
Total dépenses admissibles	626 239	808 946	2 673 169	553 503	1 498 312	79 493	443 912	398 798	126 454	7 208 826

Source : Ministère des Transports, Direction du transport terrestre des personnes.

Le transport scolaire

Entre 1986 et 1993, les dépenses admissibles au programme d'aide pour les commissions scolaires et les établissements privés ont augmenté de 21,3 % alors que l'enveloppe budgétaire du programme (part du MTQ) augmentait de 22,1 % (1,36 M\$) pour atteindre 7 526 264 \$ (Tableau 7).

En 1986, le programme couvrait 97,3 % des dépenses déclarées ; en 1993, il en couvrait 93,1 %. Il faut préciser que les commissions scolaires peuvent offrir à leurs clientèles, des services pour lesquels le MTQ n'assure pas de financement. À titre d'exemples, la présence d'accompagnateurs dans les autobus scolaires et le transport du midi, etc. Ces choix contribuent à accroître les dépenses en transport de ces commissions scolaires.

La baisse du pourcentage de contribution du MTQ en 1993 s'explique surtout par les récentes dépenses nettes de TPS et de TVQ assumées par les commissions scolaires.

L'augmentation des dépenses en transport exclusif reflète principalement deux phénomènes : la croissance normale des coûts attribuables à l'inflation et la hausse imputable à l'augmentation des besoins de transport qui découlent eux-mêmes de fermetures d'écoles et de relocalisation d'une partie de la clientèle transportée vers les périphéries.

Dans le secteur de la MRC Haute-Côte-Nord, malgré une baisse de 13,4 % de la population inscrite et de 5,1 % de la population transportée, les dépenses admissibles ont progressé de 1 133 874 \$ à 1 435 185 \$, soit 26,6 %, presque le taux d'inflation entre 1986 et 1993.

Dans le secteur de la MRC Manicouagan, il y a eu une baisse de - 12,5 % de la clientèle inscrite et une augmentation de 10,2 % de la clientèle transportée. Les dépenses admissibles ont progressé de 2 073 365 \$ à 2 673 169 \$, soit une augmentation de 28,9 % cela avec une flotte de 2 véhicules à la baisse, un nombre d'élèves transportés par place disponible inférieur de 1,06 élève par place disponible et un nombre d'élèves transportés par véhicule supérieur à celui de 1986 (85,5 vs 71,39). L'allongement des parcours (moyenne de 37 km quotidiens de plus par véhicule) expliquerait également l'augmentation des coûts.

Le secteur de la MRC de Sept-Rivières a connu une diminution d'élèves inscrits de - 20,1 % et d'élèves transportés de 5,4 %. Pendant ce temps, les dépenses admissibles ont augmenté de 1 778 699 \$ à 2 131 308 \$, soit 19,8 % et cela avec une flotte de 6 véhicules de plus (addition de 6 berlines), un nombre d'élèves transportés par véhicule inférieur de - 19,6 %, mais une légère hausse du kilométrage quotidien par véhicule.

Dans le secteur de la MRC Minganie, qui a connu une diminution du nombre d'élèves inscrits de 20,7 % et une légère augmentation du nombre d'élèves transportés de 1,6 %, les dépenses admissibles ont encore là grimpé passant de 405 327 \$ à 443 912 \$, soit une augmentation de 9,5 % et cela malgré un retranchement de 3 véhicules. Le kilométrage moyen par véhicule a augmenté de même que les ratios du nombre d'élèves transportés par place disponible et du nombre d'élèves transportés par véhicules.

Le transport scolaire

**TABLEAU 7
RÉGION DE LA CÔTE-NORD (09)
TRANSPORT SCOLAIRE – FINANCEMENT
ANNÉE SCOLAIRE 1993-1994**

Organismes autorisés	Dépenses totales ⁽¹⁾ \$	Part MTQ (Revenus) \$	% des dépenses	Part autres C.S. ⁽²⁾ \$	% des dépenses	Autres revenus ⁽³⁾ \$	% des dépenses	Revenu total \$	% des dépenses
Commissions scolaires									
- Tadoussac	736 633,00	711 743,00	96,62	0,00	0,00	24 802,92	3,36	736 545,92	99,99
- Bersimis	880 428,59	828 946,00	94,15	0,00	0,00	2 369,00	0,27	831 315,00	94,42
- Manicouagan	3 040 348,08	2 682 286,00	88,22	0,00	0,00	176 658,28	5,81	2 858 944,28	94,03
- Port-Cartier	621 501,02	601 865,00	96,84	0,00	0,00	19 815,00	3,19	621 680,00	100,03
- Sept-Îles	1 675 608,00	1 522 833,00	90,88	2 554,13	0,15	51 123,00	3,05	1 576 510,13	94,09
- Moyenne-Côte-Nord	480 475,00	476 886,00	99,25	0,00	0,00	4 763,60	0,99	481 649,00	100,24
- Littoral	398 798,10	398 798,00	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	398 798,00	100,00
- Fermont	167 115,50	203 414,00	121,72	0,00	0,00	3 924,00	2,35	207 338,00	124,07
- Greater Seven-Islands	80 231,00	99 493,00	124,00	0,00	0,00	1 488,80	1,85	100 981,80	125,86
	8 081 138,29	7 526 264,00	93,13	2 544,13	0,03	284 944,60	3,52	7 813 762,13	96,70

Source : Ministère des Transports, Direction du transport terrestre des personnes.

⁽¹⁾ Il n'y a pas de dépenses de transport intégré en Côte-Nord.

⁽²⁾ Revenus provenant de commissions scolaires desservies par l'organisme autorisé.

⁽³⁾ Il peut s'agir de fonds provenant d'institutions privées (RFS, DIP, permis) ou de cegeps desservis par l'organisme autorisé, de revenus perçus par l'application de mesures de polyvalence (adultes) ou de diverses subventions d'autres organismes publics.

NOTE : Le calcul du solde réel de la C.S. provient de la différence entre le total des revenus et le total des dépenses de la C.S. Les dépenses totales en transport incluent en plus des dépenses admissibles, les dépenses en transport du midi, les dépenses nettes de taxes etc. Le solde normalisé est quant à lui calculé par la différence entre les subventions du MTQ et les dépenses encourues par la C.S. pour les opérations dites «subventionnables».

En se servant du solde normalisé qui donne une idée plus juste des coûts de transport «subventionnables», peu de C.S. de la Côte-Nord ont déclaré des déficits en 1986 comme 1993.

Le transport scolaire

Dans le secteur de la MRC Caniapiscau, la baisse d'élèves inscrits a atteint -18,9 % et celle des élèves transportés - 20,5 %. On enregistre aussi une diminution des dépenses admissibles de - 41,2 % (215 230 \$ à 126 454 \$). Le nombre de véhicules a baissé de 2, le kilométrage quotidien par véhicule a augmenté et de même le nombre d'élèves par place disponible et transportés par véhicule.

Enfin, en ce qui concerne la Basse-Côte-Nord, la Commission scolaire du Littoral a elle connu une diminution de - 35,3 % des élèves inscrits et de - 20,5 % des élèves transportés. Les dépenses admissibles ont chuté de 398 798 \$ à 338 727 \$, soit - 17,7 %. Il n'y a pas de ratios de performance pour ce secteur.

Le portrait de chaque secteur est disparate, il est difficile de faire ressortir des constantes sinon des tendances. Il apparaît cependant que les coûts ont tendance à grimper avec l'augmentation du nombre d'élèves transportés, quoique cela ne soit pas toujours le cas. Ainsi, dans les MRC Sept-Rivières et Haute-Côte-Nord, le nombre d'élèves transportés a diminué et les coûts ont augmenté. Le tableau 8 donne une idée de l'évolution du coût moyen du transport exclusif par élève transporté sur la Côte-Nord par commission scolaire de 1986 à 1993.

13.1.4.3 Des modalités de financement remises en question

Depuis la mise sur pied du Règlement sur le transport scolaire en 1974, le financement du transport scolaire a fait l'objet de plusieurs révisions. Ces réformes successives ont permis de contrôler la croissance des dépenses du transport scolaire. Également, la réforme de 1982 a accordé la pleine autonomie aux commissions scolaires dans la gestion des budgets alloués et l'organisation proprement dite du transport des élèves ; c'est ainsi que les commissions scolaires peuvent prendre entente avec le transporteur public ou privé de leur choix, décider des élèves qui auront droit à une aide, etc.

Par ailleurs, les commissions scolaires doivent répondre à une demande de plus en plus importante et diversifiée en transport scolaire. Afin d'aider les commissions à faire face à cette situation, le Ministère a mis en place au fil des ans, des mécanismes d'ajustement de l'enveloppe budgétaire, qui permettent aux commissions scolaires de combler les besoins financiers résultant de l'augmentation de la clientèle, des hausses de tarifs de transport en commun décrétés par les sociétés de transport, etc. Notamment, le Ministère a procédé à plusieurs modifications du mécanisme d'ajustement de l'allocation à la croissance de la clientèle afin d'aider les commissions scolaires à s'adapter à cette nouvelle clientèle. Le Ministère a donc modifié le financement du transport scolaire afin de l'adapter aux nouveaux besoins exprimés en cette matière.

TABLEAU 8
COÛT MOYEN ANNUEL DU TRANSPORT EXCLUSIF PAR ÉLÈVE TRANSPORTÉ
SUBVENTIONNÉ PAR LE PROGRAMME D'AIDE, 1986 À 1993

SECTEUR	COÛT MOYEN \$		VARIATION 1986-1993 %
	1986	1993	
C.S. TADOUSSAC	640	831	+ 29,8
C.S. BERSIMIS	561	757	+ 34,9
MRC HAUTE-CÔTE-NORD	601	794	+ 32,1
C.S. MANICOUAGAN (MRC Manicouagan)	530	598	+ 12,8
C.S. PORT-CARTIER	548	745	+ 35,9
C.S. SEPT-ÎLES	456	584	+ 28,1
C.S. GREATER SEVEN ISLANDS ¹	228	312	+ 36,8
MRC SEPT-RIVIÈRES	441	560	+ 27,0
C.S. MOYENNE-CÔTE-NORD (MRC Minganie)	787	855	+ 8,6
C.S. FERMONT (MRC Caniapiscau)	466	342	- 26,6
C.S. DU LITTORAL ² (MRC Basse-Côte-Nord)	946	2 156	+ 127,9
MOYENNE RÉGIONALE	574	798	+ 39,0

SOURCE : Répertoire statistiques en transport scolaire 1986 et 1993.

¹ Avec seulement 2 autobus, ne modifie que sensiblement le coût moyen régional par élève. C'est pour cela que nous n'avons pas inclus ces données au reste.

² Surtout du transport périodique exécuté par d'autres moyens que l'autobus.

L'évolution du transport scolaire doit être envisagée dans une large perspective. Ainsi, la création de programmes particuliers dispensés dans des établissements spécifiques, la demande des parents pour une éducation mieux adaptée aux besoins qu'entraîne la création d'écoles spécialisées et l'évolution du secteur privé, les politiques de développement et d'aménagement urbain des municipalités, la gestion des heures de classe par les commissions scolaires ainsi que leur choix de localisation des nouveaux établissements d'enseignement, ont eu, à des degrés divers, un impact sur les besoins en transport scolaire des élèves et sur les solutions adoptées par les commissions scolaires ou les parents pour transporter les élèves.

Une problématique qui se complexifie

Dans la région de la Côte-Nord, les élèves se déplacent de plus en plus en véhicules scolaires et en automobiles. Cette évolution se vérifie généralement dans tous les secteurs et pour tous les niveaux scolaires. Elle réfère à une réalité sociale en pleine mutation : expansion des services de garde en milieu scolaire, intégration croissante de clientèles particulières telles les EHDAA au système scolaire, nouveaux besoins en éducation, vieillissement des populations des quartiers anciens. Les impacts de cette évolution sur la circulation régionale et sectorielle ainsi que sur les réseaux de transport en commun restent à préciser.

Cette évolution a également eu un impact majeur sur la croissance des coûts du transport scolaire, le nombre d'élèves admissibles au transport scolaire augmentant au profit de la desserte en transport exclusif, dont le coût moyen pour les commissions scolaires et les établissements subventionnés est plus élevé que celui du transport intégré.

De plus, des orientations présentement considérées par le MEQ auraient des impacts importants sur l'organisation et le financement du transport scolaire. Ainsi, la création d'écoles de quartiers plus petites et plus proches des populations qu'elles desservent pourrait réduire les besoins en transport scolaire pour les élèves des niveaux préscolaire et primaire. Par contre, la demande pour de nouvelles écoles devrait être faible d'ici 2011 compte tenu de la diminution prévue de la population d'âge scolaire. Le redécoupage des territoires des commissions scolaires résultant de la mise en place des commissions scolaires linguistiques plutôt que confessionnelles, comme c'est le cas présentement, aura certainement un impact sur l'organisation du transport scolaire.

13.1.5 ÉVOLUTION DE LA DEMANDE EN TRANSPORT DES ÉLÈVES : HORIZON 2011

La Côte-Nord n'échappe pas à certaines tendances généralisées retrouvées tant dans la forme d'occupation du sol que dans les perspectives de croissance des populations.

Le scénario des dernières années nous indique un ralentissement de la pression exercée sur l'utilisation des équipements rattachés au domaine scolaire.

La baisse des effectifs scolaires et la fermeture d'écoles ne sont pas étrangères à la Côte-Nord. La demande pour de nouvelles écoles est à peu près nulle sauf dans

Le transport scolaire

certains nouveaux quartiers d'expansion de Baie-Comeau et de Sept-Îles. Le développement d'institutions d'enseignement privés a quelque peu modifié le portrait en ce qu'il a puisé des élèves du réseau public d'où l'augmentation de ses effectifs jusqu'en 1989 puis stabilisation voire diminution depuis. Globalement le nombre d'élèves inscrits est à la baisse de 17,4 %.

Au niveau du transport scolaire, la situation des dernières années ne nous amène pas à ce même constat. Le nombre d'élèves transportés est presque en augmentation au niveau de la région. Pris par secteur, trois secteurs connaissent des baisses. Dans les MRC Haute-Côte-Nord et Sept-Rivières, ces baisses sont inférieures et de beaucoup au volume d'élèves inscrits. Alors que dans la MRC Caniapiscau, la diminution dépasse celle du nombre d'élèves inscrits. Trois secteurs connaissent au contraire une augmentation du nombre d'élèves transportés dont la MRC Manicouagan. L'étalement urbain n'est pas étranger à ce phénomène.

Qu'arrive-t-il à l'aube des années 2010 ? L'analyse d'un paramètre pourrait nous aider à jeter des hypothèses quant à un scénario d'avenir. Il s'agit des prévisions de populations d'âge scolaire.

13.1.5.1 Évolution prévisible de la population d'âge scolaire pour la Côte-Nord

Les données de base des prévisions de population d'âge scolaire pour la Côte-Nord proviennent de «Perspectives démographiques à micro-échelle pour le Québec dans son ensemble 1991-2016, Modèle ES.3.» qui sont les données révisées du BSQ et celles de Statistique Canada. Elles sont présentées au tableau 9.

Compte tenu des regroupements démographiques retenus par le BSQ, nous avons dû procéder à des estimations de la population des 4 ans (niveau pré-scolaire) et des 15-16 ans (niveau secondaire terminal) à partir des populations réelles de 0-4 ans et des 15-19 ans de 1991 auxquelles nous avons appliqué un ratio de un cinquième dans le cas des 0-4 ans et un ratio de deux cinquième dans le cas des 15-19 ans. Cette méthode confrontée à diverses autres s'avère être la meilleure.

Selon ces données¹, les effectifs de populations d'âge scolaire 4-16 ans préscolaire-primaire-secondaire (sans celle des autochtones) devraient globalement connaître d'ici l'an 2001 des baisses estimées de 7 648 personnes soit une baisse de - 39,2 % en 20 ans (19 494 élèves en 1991 contre 11 846 élèves en 2011) alors que la population totale de la Côte-Nord devrait elle aussi connaître des baisses de - 9,1 % ou 8 802 personnes (tableau 9).

¹ Les populations de ces groupes d'âge représentent un nombre important d'élèves fréquentant les garderies et même le Cégep, de même que de toutes personnes qui pour des raisons diverses, ne peuvent fréquenter l'école. En conséquence, les effectifs diffèrent sensiblement des effectifs dénombrés dans le Répertoire Statistique du transport scolaire du Ministère.

Le transport scolaire

**TABLEAU 9
ÉVOLUTION DE LA POPULATION DE LA CÔTE-NORD PAR GROUPE D'ÂGE
1991-2011**

GROUPE D'ÂGE	MRC HAUTE CÔTE-NORD		MRC MANICOUAGAN		MRC SEPT-RIVIÈRES		MRC CANIAPISCAU		MRC MINGANIE		CÔTE-NORD-DU-GOLFE		POPULATION TOTALE : RÉGION	
	1991	2011	1991	2011	1991	2011	1991	2011	1991	2011	1991	2011	1991	2011
0-3	704	410	1 862	1 205	1 656	1 115	224	168	304	178	304	184	5 024	3 260
4-16	2 704	1 497	6 917	4 332	6 726	4 063	911	638	1 251	687	985	629	19 494	11 846
17-24	1 472	988	3 856	3 008	4 153	2 804	487	417	665	432	686	354	11 319	8 003
25-34	2 405	1 388	6 745	4 536	6 320	4 483	825	641	1 120	653	915	455	18 330	12 156
35-44	2 085	1 393	5 935	4 328	6 180	4 679	860	641	1 065	722	710	560	16 835	12 323
45-54	1 525	1 913	4 190	5 635	4 500	5 709	590	859	575	1 168	465	726	11 845	16 010
55-64	1 250	1 752	2 845	4 487	2 880	4 863	120	593	515	993	340	552	7 950	13 240
65 +	1 180	1 693	1 960	3 805	1 930	4 436	15	94	570	706	410	488	6 065	11 222
Pop. stat. total	13 325	11 034	34 280	31 336	34 345	32 152	4 032	4 051	6 065	5 539	4 815	3 948	96 862	88 060
Pop. autoch.	245	519	1 855	2 077	1 550	2 588	813	793	950	1 261	975	1 314	6 388	8 552
Pop. tot. région	13 350	11 553	36 135	33 413	35 895	34 740	4 845	4 844	7 015	6 800	5 790	5 262	103 250	96 612

SOURCE : Perspectives démographiques à micro-échelle pour le Québec dans son ensemble 1991-2016. modèle ES.3, Ministère des Transports, Statistique et économie en transport, juillet 1996.

Le transport scolaire

Ainsi, les baisses d'effectifs enregistrées de 1985 à 1993 (-17,4 %) devraient se poursuivre de 1991 à 2011.

Cette diminution s'accélère dans le temps. Elle est accentuée de 2001 à 2011. Ces évolutions divergentes sont liées au vieillissement de la population. Elles amènent une modification de la structure d'âge de la région.

La part relative de la population d'âge scolaire diminuera constamment au cours des 20 prochaines années (tableau 10).

L'évolution prévisible de la population d'âge scolaire entre 1991 et 2011 illustre des baisses dans tous les secteurs sauf dans Caniapiscau (0,5 % ou 19 personnes). Les secteurs de la Haute-Côte-Nord et de la Basse-Côte-Nord seront les plus affectés avec des pertes de 17,2 % et de 18 % de leurs effectifs.

Étant donné des diminutions moins fortes de population dans la population globale (- 9,1 %), la part relative de la population d'âge scolaire accuse des baisses qui vont au-delà de 400 fois celles de la population globale (- 39,2 %) de 1991 à 2011.

Pris par secteur, la population d'âge scolaire connaît de 1991 à 2011 des baisses de 2 à 6 fois supérieures aux baisses enregistrées pour la population globale de chacun des secteurs.

Tous les groupes d'âge scolaires de tous les secteurs sont affectés à la baisse dans des proportions moyennes allant de - 30 % à - 47 %. Le groupe d'âge des 15-16 ans semble quelque peu moins affecté car le taux retrouvé est de peu inférieur à celui des autres groupes d'âge, ce qui pourrait signifier que la baisse globale des effectifs qui s'accélère jusqu'à 2011 est en bonne partie attribuable à la baisse des effectifs dans les groupes de 4 ans, 5-9 ans et 10-14 ans.

Par rapport à la population totale du territoire, la part relative de la population scolaire totale des 4-16 ans qui représentait en 1991, 20,1 % de l'ensemble de la population du territoire, ne représente plus que 13,5 % en 2011. Prise par secteur, la part relative des effectifs d'âge scolaire 4-16 ans de tous les secteurs accusent des baisses sur 20 ans par rapport à leur population totale respective. Alors que la plupart des secteurs affichent des effectifs scolaires totaux équivalant à ± 20 % des effectifs totaux de population par secteur, le pourcentage tombe entre 13 et 16 % en 2011. La diminution de l'importance relative des groupes d'âge affecte tous les groupes d'âge de façon comparable.

Globalement, les effectifs d'âge scolaire pris par groupe d'âge connaissent entre 1991 et 2011 des proportions à peu près constantes. Ainsi, le groupe des 0-4 ans représente sur cette période entre 6,4 et 6,9 % des effectifs d'âge scolaire totaux ; le groupe d'âge des 5-9, entre 36,0 et 36,5 %, les 10-14, entre 39,6 et 41,8 % et celui des 15-16 entre 15,5 et 17,9 % des effectifs d'âge scolaire totaux.

On peut noter enfin, que compte tenu de la baisse équivalente des populations d'âge scolaire dans tous les secteurs, les parts relatives de chacun d'eux demeurent à peu près constantes dans le temps. (Tableau 11)

Le transport scolaire

TABLEAU 10
ÉVOLUTION ET PART RELATIVE DE LA POPULATION D'ÂGE SCOLAIRE
PAR SECTEUR POUR LA CÔTE-NORD
1991-2011

SECTEUR	GROUPE D'ÂGE						
	0-4	5-9	10-14	15-16	Total 4-16	Total région	Poids 4-16 (%)
Haute-Côte-Nord							
1991	176	995	1 125	408	2 704	13 325	20,3
2011	103	541	592	261	1 497	11 034	13,6
▲ 2011/1991 (%)	- 41,5	- 45,6	- 47,4	- 36,0	- 44,6	- 17,2	
Manicouagan							
1991	458	2 565	2 860	1 034	6 917	34 280	20,2
2011	301	1 608	1 668	775	4 332	31 336	13,8
▲ 2011/1991 (%)	- 34,3	- 37,3	- 41,7	- 27,0	- 37,4	- 8,6	
Sept-Rivières							
1991	414	2 320	2 890	1 102	6 726	34 345	19,6
2011	279	1 474	1 588	722	4 063	32 152	12,6
▲ 2011/1991 (%)	- 32,6	- 36,5	- 45,1	- 34,5	- 39,6	- 6,4	
Caniapiscau							
1991	56	300	425	130	911	4 032	22,6
2011	41	223	266	108	638	4 051	15,8
▲ 2011/1991 (%)	- 26,8	- 25,7	- 37,4	17,0	- 30,0	0,5	
Basse-Côte-Nord							
1991	80	395	365	190	1 030	4 815	21,4
2011	46	232	255	104	637	3 948	16,1
▲ 2011/1991 (%)	- 42,5	- 41,3	- 30,1	- 45,2	- 38,2	- 18,0	
Minganie							
1991	72	475	485	174	1 206	6 065	19,9
2011	44	251	272	112	679	5 339	12,7
▲ 2011/1991 (%)	- 38,9	- 47,2	- 44,0	- 35,6	- 43,7	- 12,0	
Total Groupe d'âge							
1991	1 256	7 050	8 150	3 038	19 494	96 862	20,1
2011	814	4 329	4 641	2 062	11 846	88 060	13,5
▲ 2011/1991 (%)	- 35,2	- 38,6	- 43,1	- 32,1	- 39,2	- 9,1	

Source : Estimations à partir des Perspectives démographiques à micro-échelle pour le Québec dans son ensemble, 1991-2016, Modèle Es.3, Ministère des Transports, Statistiques et économie en transport, juillet 1996.

**TABLEAU 11
ÉVOLUTION DE LA RÉPARTITION GÉOGRAPHIQUE DE LA POPULATION
D'ÂGE SCOLAIRE 4-16 ANS PAR SECTEUR
CÔTE-NORD
1991-2011**

SECTEUR	1991	Poids %	1996	Poids %	2001	Poids %	2011	Poids %
Haute-Côte-Nord	2 704	13,8	2 329	13,8	1 980	13,4	1 497	12,6
Manicouagan	6 917	35,5	6 142	36,3	5 396	36,5	4 332	36,6
Sept-Rivières	6 726	34,5	5 686	33,6	4 960	33,5	4 063	34,3
Caniapiscau	911	4,7	801	4,7	732	4,9	638	5,4
Basse-Côte-Nord	1 030	5,3	912	5,4	826	5,6	637	5,4
Minganie	1 206	6,2	1 052	6,2	899	6,1	679	5,7
Région	19 494	100,0	16 922	100,0	14 793	100,0	11 846	100,0

Source : Estimations à partir des Perspectives démographiques à micro-échelle pour le Québec dans son ensemble, 1991-2016, Modèle Es.3, Ministère des Transports, Statistiques et économie en transport, juillet 1996.

Le transport scolaire

C'est dans les secteurs Manicouagan et Sept-Rivières que se concentrent et se concentreront la plus grande partie de la population d'âge scolaire avec respectivement 36 % et 34 % des effectifs totaux de la Côte-Nord. La Haute-Côte-Nord maintiendra quant à elle, un taux d'environ 13 % sur cette période.

En conclusion, si les tendances se maintiennent, les populations d'âge scolaire de la Côte-Nord et les effectifs inscrits sur son territoire seront en baisse aux horizons 2011.

La baisse prévisible des effectifs d'âge scolaire anticipée d'ici l'an 2011 amènera une baisse du nombre d'effectifs inscrits de tous les groupes d'âge et dans tous les secteurs et elle aura un impact sur l'évolution des effectifs transportés.

La diminution des effectifs totaux d'âge scolaire est généralisée à tous les groupes d'âge quoique de façon moindre au niveau des effectifs inscrits en fin de secondaire. Mais nous sommes loin d'une stabilisation des effectifs inscrits à ce niveau.

La situation de la Côte-Nord laisse présager une détérioration accentuée de la région au niveau des effectifs scolaires d'ici à 2011 et cela aura un impact important sur les déplacements scolaires.

13.1.5.2 Évolution 1991-2011 des déplacements scolaires

La seule source de données utilisable à la réalisation des prévisions de déplacements est la prévision de population. Celle-ci a fait l'objet d'une remise à jour par le Service de la statistique et économie en transport du MTQ, en juillet 1996.

Dans le cas du plan de transport de Québec, les prévisions de déplacements des personnes ont fait l'objet d'une étude en utilisant les données des enquêtes origine-destination de la Société de transport de la communauté urbaine de Québec et la mise à jour des perspectives démographiques. Les prévisions ont été utilisées pour réaliser les affectations de la demande automobile et de transport en commun en période de pointe le matin. Certaines variables explicatives les plus significatives ont été considérées pour estimer le nombre de déplacements selon les différentes origines et destinations. Ce sont : l'évolution de la population, l'activité des femmes, la motorisation des femmes actives et des déplacements en fonction des pôles d'emploi. Il appert qu'outre l'évolution de la population, les autres variables n'ajoutent rien au nombre de déplacements par transport scolaire.

Ces conclusions nous seront utiles pour cette section du plan de transport de la Côte-Nord puisqu'il n'y a pas eu d'études sectorielles du genre pour la région.

En effet, la croissance de la population est une variable essentielle pour prévoir l'évolution du nombre de déplacements. Comme le choix modal évolue avec l'âge, l'augmentation ou la diminution du groupe des actifs a un impact important sur l'accroissement du nombre de déplacements surtout motorisés en heure de pointe. Les jeunes de moins de 15 ans par exemple seront souvent transportés par autobus scolaires ou marcheront tout simplement pour aller à l'école. Mais plus tard, entre 15 et 24 ans, il se peut que d'autres modes soient utilisés comme l'automobile, le transport en commun. Les jeunes d'âge scolaire sont d'ailleurs les plus mobiles en

Le transport scolaire

période de pointe le matin. Toute hypothèse de prévision du nombre de déplacements va donc dépendre principalement des prévisions de population dans le contexte du transport scolaire.

Pour ce qui est des autres motifs de déplacement comme le travail, il faudrait pour la Côte-Nord évaluer certaines sous-variables qui s'y rattachent comme la localisation des entreprises, l'activité et la motorisation des femmes actives et le camionnage (la Côte-Nord étant une région-ressource et aussi une région éloignée). L'ensemble de toutes ces variables joue à différents degrés sur l'utilisation du réseau routier selon les heures de la journée mais elles peuvent lorsque ajoutées au transport scolaire, modifier le contexte d'utilisation matin et soir de ce mode de transport lorsque celui-ci utilise le réseau principal, les traversées d'agglomération, etc.

Il semble que la distribution des déplacements dont le motif et la destination sont l'étude (et même le magasinage et les services) soit très corrélée à l'évolution de la localisation résidentielle par rapport aux établissements scolaires qui, jusqu'au secondaire, demeurent dans un périmètre respectant les limites des secteurs résidentiels. Ainsi, les groupes de personnes qui se déplacent pour ces motifs actuellement devraient, à l'horizon 2011, considérant le peu d'expansion urbaine, être remplacés par d'autres groupes qui vont continuer à effectuer des déplacements selon les mêmes origines et les mêmes destinations suivant leur lieu de domicile, leur sexe, leur âge et leur statut peu importe s'il y a augmentation ou non de la population.¹

Il est fort probable qu'à l'horizon 2011, le nombre de déplacements pour motif étude décroisse comparativement à l'année de référence 1991 considérant que la population totale connaîtra une baisse de 9,1 %. Cette décroissance s'explique principalement par l'impact des facteurs démographiques : le vieillissement de la population et la décroissance de la population âgée de moins de 45 ans (tableau 9) et quoique à des degrés divers, tous les secteurs et sous-secteurs devraient être affectés. Le taux d'accroissement des déplacements pour motif étude devrait demeurer égal ou inférieur à celui de la population compte tenu des baisses anticipées de population d'âge scolaire d'ici 2011. Il faut s'attendre à une diminution du nombre d'élèves transportés dans le même rapport que celle du nombre d'élèves inscrits sauf probablement dans le secteur de Baie-Comeau.

En effet, si on tient compte de la planification des équipements scolaires ces dernières années (relocalisations de nouvelles constructions) et de la dynamique de population de ces dernières années et des années futures, il est possible que le scénario que connaîtra Baie-Comeau pour les déplacements ayant pour motif l'école soit différent de celui du reste de la Côte-Nord y compris Sept-Îles.

Les données de population prévoient d'ici 2011 une baisse de population de 8,3 % (34 180 à 31 336) pour la MRC Manicouagan. Cependant, en regardant les effectifs de population par municipalité (tableau 12), nous remarquons que deux

¹

En prenant pour acquis que tous les déplacements ont une destination et qu'au niveau scolaire, l'accès prime sur la proximité, en Côte-Nord comme ailleurs, les parents vont continuer à envoyer leurs enfants dans les mêmes écoles où ils sont maintenant. La dimension de l'école suit donc l'augmentation de population du quartier. La Côte-Nord a de particulier que les élèves qui vont conserver les mêmes écoles vont continuer à être transportés pour s'y rendre.

Le transport scolaire

municipalités connaîtront une augmentation de population entre 1991 et 2011, soit Pointe-Lebel et Pointe-aux-Outardes. L'augmentation de population de deux municipalités explique en partie la baisse enregistrée à Baie-Comeau. En effet, ces deux municipalités profitent actuellement de l'exode de ménages de Baie-Comeau vers de nouveaux espaces constructibles. La population de ces municipalités est donc en croissance de même que celle de la population d'âge scolaire. Selon les données de projection, cette situation devrait se poursuivre en 2011, ce qui pourrait laisser présager au moins une stabilisation du nombre d'élèves transportés avec les institutions existantes sinon une décroissance inférieure à celle du nombre d'élèves inscrits. Après examen des chiffres de population d'âge scolaire pour ces ensembles, nous constatons au contraire des baisses des effectifs de 32,1 % et de 25 % respectivement de 1991 à 2011 pour ces municipalités.

Curieusement malgré des situations négatives au niveau de certaines autres MRC, certaines municipalités pourraient à l'intérieur de celles-ci connaître le même portrait. Après observations des prévisions de population de la Côte-Nord, les données indiquent également des augmentations de population pour les municipalités de Gallix et de Port-Cartier (MRC Sept-Rivières), pour les municipalités de Fermont et Schefferville (MRC Caniapiscau) et celles d'Aguanish et de Havre-Saint-Pierre (MRC Minganie). Les municipalités de Tadoussac et de Forestville enregistreraient une légère baisse de leur population.

En examinant par contre les populations d'âge scolaire (4-16 ans) de ces municipalités, les mêmes constats ressortent. Aucune municipalité sauf Tadoussac n'enregistre de bilan positif. Toutes les autres municipalités connaîtront au contraire des baisses de population d'âge scolaire se situant entre - 23 % (Schefferville), - 25 % (Aguanish) et plus de - 30 % (les autres).

Ce portrait sombre de l'avenir de l'évolution des populations d'âge scolaire de la Côte-Nord laisse présager à moyen terme la fermeture d'écoles, le transfert de populations d'âge scolaire (de niveau primaire surtout) vers d'autres institutions.

La population d'élèves transportés qui sera affectée à la baisse ne devrait toutefois pas l'être dans les mêmes proportions puisque la rationalisation nécessaire des équipements scolaires (établissements et véhicules) occasionnera beaucoup de déplacements d'élèves éparpillés sur un vaste territoire.

En 1991, 21 269 élèves étaient inscrits dans les établissements scolaires de la Côte-Nord (de la pré-maternelle à la fin du secondaire). En 1993, ils étaient 17,4 % de moins soit 17 573. Pourtant on enregistrait sur cette période une légère augmentation de 0,43 % du nombre d'élèves transportés par véhicules scolaires (10 686-vs-10 733). En anticipant une baisse de 39,2 % de la population d'âge

TABLEAU 12
PRÉVISIONS DE POPULATION
MRC MANICOUAGAN
1991-2011

MUNICIPALITÉS	1991	2001	2011
Baie-Trinité	645	495	429
Godbout	390	314	276
Franquelin	370	325	299
Baie-Comeau	25 965	25 180	24 129
Pointe-Lebel	1 815	1 946	1 992
Pointe-aux-Outardes	1 110	1 227	1 282
Chute-aux-Outardes	2 165	1 950	1 768
Ragueneau	1 720	1 345	1 161
<i>Sous-total MRC</i>	<i>34 180</i>	<i>32 782</i>	<i>31 336</i>
Betsiamites (RI)	1 850		2 077
TOTAL MRC	36 030	32 782	33 413

Source : Perspectives démographiques à micro-échelle pour le Québec dans son ensemble, 1991-2016, Modèle Es.3, Ministère des Transports, Statistiques et économie en transport, juillet 1996.

Le transport scolaire

scolaire d'ici 2011, il est fort à parier que celle des élèves transportés devrait approcher le 25 %. À l'aube de l'an 2011, le système de transport scolaire devrait transporter pas plus que 8 000 élèves. Ce chiffre demeure tout de même important et impliquera une modification de la flotte (plus de minibus ou au contraire plus de véhicules de 12 rangées). La forme d'occupation du territoire retrouvée en Côte-Nord et le vieillissement de la population favorisent une croissance des besoins en transport scolaire souvent plus grande que la croissance démographique. Le mode d'habitation de type village rectiligne à densité diffuse ressemble étrangement aux noyaux plus urbains de Baie-Comeau et de Sept-Îles dont l'expansion n'est pas nécessairement accompagnée d'une augmentation de population. Dans ces noyaux, on observe la perte de vitesse d'anciens secteurs et un certain étalement urbain qui gagne même d'autres municipalités autrement touchées par la diminution de population. Il se pourrait que les enfants des anciens quartiers situés autrefois à une distance convenable de l'école soient maintenant obligés d'utiliser le transport scolaire pour s'y rendre. Quant aux nouveaux quartiers, le vieillissement général de la population aura tôt fait d'annihiler l'espoir d'une croissance de la population d'âge scolaire qui pour un temps peut se rendre à pied à l'école (primaire).

Dans tout ce scénario, il y a l'évolution des pôles d'emploi. La Côte-Nord étant une région ressource, connaît généralement des grands chantiers (comme la construction du barrage de la Sainte-Marguerite qui devrait durer 10 ans). Étant de surcroît une des dernières régions sinon la dernière où il n'y a pas encore de rupture des stocks de matière ligneuse, de nouveaux contrats d'approvisionnement seront octroyés à plusieurs endroits ce qui laisse présager de nouveaux emplois. Globalement, l'emploi devrait se maintenir sinon croître, ce qui explique la position avantageuse de certaines municipalités pour lesquelles une croissance démographique est anticipée.

Toutefois, la création d'emplois devrait au mieux maintenir la structure d'emploi actuelle de la région en compensant les pertes encourues ailleurs dans des secteurs soumis aux aléas du marché.

CONCLUSION

Le transport scolaire est le seul mode de transport de personnes concernant l'ensemble du territoire nord-côtier habité. Ce transport est de type exclusif sauf sur le territoire de la Basse Côte-Nord où il peut être exécuté par l'entremise d'allocations aux parents ou du transport périodique subventionné.

Depuis 1972 et la Loi sur les transports, le transport scolaire est régionalisé et c'est le ministère des Transports qui s'en voit responsable. L'activité est donc centralisée comme en fait foi la réglementation. En 1981, le Livre blanc sur la réforme du système de transport des écoliers au Québec propose un meilleur contrôle financier, une réduction des coûts du système et une décentralisation vers les autorités locales. Des mesures de polyvalence sont introduites afin d'utiliser de façon plus rationnelle les véhicules. En 1981, la Loi sur les transports est modifiée. Elle permet une réforme complète du régime compte tenu des paramètres du Livre blanc. En 1988, le régime fait l'objet d'une révision au terme de laquelle on conclut à la viabilité du système mis en place en 1982. En 1993, une nouvelle étude sur l'évolution du programme d'aide au transport scolaire et de son mode de

Le transport scolaire

financement conclut que ce dernier répondait toujours aux objectifs de base et que le mode de financement était viable pour la grande majorité des commissions scolaires moyennant simplement pour certaines en difficulté, des modifications aux chapitres des règles budgétaires.

À l'échelle de la région, la Côte-Nord connaît une baisse importante du nombre d'élèves inscrits dans les commissions scolaires et les établissements privés de son territoire soit 3 696 élèves entre 1986 et 1993. Le nombre d'élèves transportés demeure stable quant à lui soit autour de 10 700 élèves.

La configuration typiquement allongée des villages alignés surtout sur la route 138 modifie peu les besoins en transport même suivant une baisse ou une augmentation des effectifs. La composition de la flotte de véhicules principalement axé sur les véhicules de 12 rangées appuie cette affirmation.

Dans les zones plus fortement urbanisées, un certain étalement urbain vient favoriser une croissance des besoins en transport scolaire en banlieue comme c'est le cas à Baie-Comeau et Sept-Îles. Il est cependant étonnant de constater qu'à Baie-Comeau, le service de transport en commun ne récupère pas au moins une partie des élèves transportés de niveau secondaire puisque ce service est généralement moins coûteux.

Après examen des ratios de performance des commissions scolaires, on constate un effort de rationalisation par la plupart de celles-ci entre 1986-1993 de façon à s'ajuster aux nouvelles réalités. Il apparaît cependant que les coûts ont généralement tendance à grimper avec l'augmentation du nombre d'élèves transportés quoique cela ne soit pas toujours le cas.

La Côte-Nord partage certaines tendances généralisées au Québec quant à la forme d'occupation du sol que dans les perspectives de croissance de la population. Sauf certains quartiers en expansion, il y a ralentissement de la pression exercée sur l'utilisation des équipements rattachés au domaine scolaire, en particulier les établissements.

Dans le transport scolaire, il y a stabilisation, voire augmentation, des effectifs transportés. Dans les cas où il y a baisse, celle-ci suit une cadence beaucoup moins forte que celle des inscriptions.

L'évolution prévisible de la population d'âge scolaire entre 1991 et 2011 illustre des baisses d'effectifs autour de 7 648 personnes soit un pourcentage de 39,2 %. Comparativement, pour la même période, la baisse totale de population serait estimée à 8 802 personnes ou 9,1 %. Cette baisse d'effectifs d'âge scolaire amènera une baisse du nombre d'effectifs inscrits de tous les âges et dans tous les secteurs même là où des augmentations de population totale sont anticipées et elle aura un impact sur l'évolution des effectifs transportés.

On peut s'attendre à une baisse de la population transportée au même horizon estimée à 25 %, correspondant à plus de 2 500 élèves, si bien qu'environ 8 000 élèves seraient transportés comparativement à 10 733 en 1993. Le même constat vaut également dans les zones où la population totale devrait augmenter.

Le transport scolaire

De façon à palier à l'augmentation des coûts anticipés au niveau du transport scolaire et devant les possibilités de rationaliser la gestion des équipements est apparu le projet de décentralisation. La proposition gouvernementale de transfert des responsabilités gouvernementales vers le milieu local a été présentée par le MAM en juillet 1995 et vise une plus grande responsabilisation du milieu.

Le ministère des Transports a actuellement entrepris une démarche globale dans ce sens en vue d'examiner les possibilités de rationaliser la gestion des équipements tout en visant la qualité de service et la réduction des coûts. Dans le projet d'intégration des services de transport terrestre des personnes, la prise en charge reviendrait à une structure régionale d'accueil. À cet effet, une tournée de consultation doit débiter au printemps 1997.

Un nombre important de lois et règlements encadre les activités de transport scolaire et nous retrouvons là une multiplicité d'organisations responsables. De ce fait, il est difficile d'utiliser des véhicules à une clientèle autre que scolaire alors qu'une plus grande polyvalence serait possible.

Par exemple, en Côte-Nord, 8 minibus adaptés aux personnes handicapées étaient au service des commissions scolaires en 1994-1995 pour s'occuper de l'entrée et de la sortie des élèves de l'école, également 19 berlines. Ces véhicules sont inutilisés aux heures creuses de la journée ainsi que les fins de semaine. Parallèlement, le transport adapté utilise quatre véhicules adaptés dont le service est subventionné par le MTQ et le réseau de la santé subventionné par le MSSS utilise quatre minibus adaptés. Ces trois réseaux pourraient profiter d'une rationalisation si l'intégration des modes de transport sous une même autorité organisatrice était réalisée, ce qui pourrait aller jusqu'à profiter à certains territoires non desservis par exemple au niveau du transport adapté et pourrait palier à l'augmentation de la clientèle à mobilité réduite, faire face au virage ambulatoire, au vieillissement de la population, à la diminution des clientèles scolaires.

Parallèlement à ce processus, il y a le contrôle de l'étalement urbain qui apparaît dans bien des cas comme la principale cause de l'augmentation des coûts et des services. Puisque la distribution des déplacements ayant l'étude pour motif est très reliée à l'évolution de la localisation résidentielle par rapport aux établissements scolaires et puisque les élèves se déplacent de plus en plus en véhicules scolaires et en automobiles, l'augmentation des services et des coûts qui s'ensuit est directement reliée à l'étalement urbain dans les secteurs jeunes de banlieues et au mode d'habitation linéaire caractéristique de la Côte-Nord qui, allié au vieillissement de la population, favorise une croissance des besoins en transport scolaire souvent plus grande que la croissance démographique. Pour contrer ces tendances lourdes, des efforts devraient être consentis par l'entremise de la révision des schémas d'aménagement des MRC constituantes afin de contrôler cet étalement urbain en Côte-Nord.

ANNEXE

LA SCOLARISATION CHEZ LES AUTOCHTONES DE LA CÔTE-NORD

La population autochtone de la Côte-Nord composée presque exclusivement de Montagnais est depuis plusieurs années sédentarisée et bénéficie de la plupart des services retrouvés dans toute communauté de la région. L'éducation en fait partie. Au Canada, les affaires indiennes relèvent du gouvernement fédéral. Les fonds nécessaires à l'enseignement et au transport proviennent du même gouvernement et sont gérés par des organismes autochtones relevant des conseils de bande.

Ce bref survol n'abordera pas l'offre, les aspects du financement et des coûts du transport scolaire faute de données en ce sens. Il s'attardera davantage à dresser l'évolution de la clientèle scolaire entre 1991 et 1995 et à proposer des projections de population d'âge scolaire jusqu'en 2011.

1. Évolution de la clientèle scolaire autochtone inscrite entre 1991 et 1995

L'expression clientèle d'âge scolaire ne s'applique pas de la même façon dans les communautés autochtones que dans les communautés non-autochtones. Le système scolaire autochtone permet à un autochtone de s'y réinsérer à tout âge comme élève régulier alors que le système scolaire non-autochtone les séparent du système régulier (service d'éducation aux adultes). Ainsi, chez les autochtones, le niveau secondaire comprendra généralement beaucoup d'élèves de plus de 16 ans.

Par ailleurs, soit pour des raisons de localisation ou de petite taille de population de certaines réserves ou d'échange de services, certains élèves peuvent fréquenter les écoles provinciales et privées et utiliser le service de transport scolaire exclusif, contre remboursement par le gouvernement fédéral.

La Côte-Nord comprend huit réserves indiennes et un établissement indien. La réserve Naskapi de Kawawachikamach fait partie du territoire conventionné de la Baie-James et est un territoire municipalisé érigé en vertu de la Loi sur les villages cris et les villages Naskapi.

En 1991, les données disponibles n'ayant pas été décortiquées par réserve, nous ne pouvons que comparer les résultats globaux avec ceux de 1995 qui sont plus détaillés. Ainsi en 1991, le système scolaire autochtone¹ (niveaux maternelle, primaire et secondaire) enregistrait 2 027 élèves autochtones fréquentant les écoles de bandes, les écoles privées ou provinciales (hors-réserves). En se servant des données de population du recensement 1991, la population 4-16 ans qui représente normalement le laps de temps nécessaire pour réussir sans accrochage la maternelle, le primaire et le secondaire atteignait en 1991, 1 868 personnes. C'est donc 159 élèves de plus de 16 ans qui étaient enregistrés dans les établissements scolaires (très majoritairement de niveau secondaire).

En 1995, la population autochtone inscrite atteignait 2 344 élèves dont 278 de plus de 16 ans. C'est une augmentation de 15,6 % au niveau global et de 75 % des plus de 16 ans.

¹ Le système scolaire autochtone utilise les mêmes niveaux scolaires que le système scolaire non-autochtone

En 1991, 31,7 % de la population autochtone de la Côte-Nord était inscrite dans les établissements d'enseignement des 3 niveaux ; en 1995, c'est 37 % de la population 1991. Comparativement, en 1991, 20 % de la population 4-16 ans non-autochtone de la Côte-Nord est inscrite dans les établissements scolaires (tableaux 1 et 2).

La population scolaire inscrite subit des hausses dans tous les groupes d'âge (tableau 2). Les hausses atteignent 34 % chez les 4 ans, 7,1 % chez les 5-9 ans, 19,1 % chez les 10-14 ans. Les 15-16 ans accusent cependant une baisse de 9 %.

Par niveau scolaire, il y a des hausses d'effectifs de 1991 à 1995 à tous les niveaux, 11,8 % à la maternelle, 14,1 % au primaire et 19,2 % au secondaire (tableau 2).

TABLEAU 1
EFFECTIFS SCOLAIRES AUTOCHTONES EN 1991-1992

ÉTABLISSEMENTS	ÂGE					NIVEAU SCOLAIRE			
	4	5-9	10-14	15-16 et +	Total	MAT.	PRIM.	SEC.	TOTAL
Privé	--	--	31	18	49	--	--	49	49
Provincial	1	72	47	34	154	12	85	57	154
Bande	126	740	565	393	1 824	294	881	649	1 824
Total	127	812	643	445	2 027	306	966	755	2 027

Source : Service planification et affectations, Ministère des Affaires indiennes, avril 1996.

TABLEAU 2
EFFECTIFS SCOLAIRES AUTOCHTONES EN 1995-1996

COMMUNAUTÉS	ÂGE						NIVEAU SCOLAIRE			
	4	5-9	10-14	15-16	+ de 16	TOTAL	MAT.	PRIM.	SEC.	TOTAL
Les Escoumins	--	12	18	8	8	46	1	18	27	46
Betsiamites	46	221	227	88	87	669	85	282	302	669
Uashat/Malotenam	53	286	232	77	68	716	103	364	249	716
Mamit Innuat*	--	--	5	6	8	19	--	--	19	19
Natashquan	23	104	71	17	15	230	46	124	60	230
Mingan	10	60	47	10	6	133	25	72	36	133
La Romaine	22	99	90	27	39	277	51	120	106	277
Pakuashipi	8	38	27	5	11	89	14	51	24	89
Schefferville	8	50	49	22	36	165	15	73	77	165
TOTAL	170	870	766	260	278	2 344	340	1 104	900	2 344

* Mamit Innuat est un organisme qui gère les fonds pour les élèves des bandes de Pakuashipi, Natashquan, La Romaine et Mingan.
Source : Service planification et affectations, Ministère des Affaires indiennes, avril 1996.

Toutes les réserves dispensent de l'enseignement soit directement, soit par l'entremise du système scolaire non autochtone. De même, le transport scolaire (sauf à certains endroits en Basse-Côte-Nord) est disponible dans toutes les réserves.

Proportionnellement, le groupe d'âge des 5-9 ans est le plus important des groupes, suivi du groupe des 10-14 ans. Ces deux groupes ont des augmentations d'effectifs dans le temps.

Le primaire enregistre par ailleurs le plus grand nombre d'effectifs autant en 1991 qu'en 1995 suivi des effectifs du niveau secondaire.

2. Prévisions des effectifs scolaires 1991-2011 (tableau 3)

À l'horizon 2011, la population autochtone des 4-16 ans de la Côte-Nord devrait augmenter de 38 % passant de 1 868 à 2 579. C'est une augmentation importante qui indique à l'inverse des populations blanches, le fait d'une natalité importante. Nous pouvons présumer une augmentation des effectifs scolaires de même importance. La situation des plus de 16 ans encore scolarisés dépendra du contexte politique et économique des réserves et des relations avec les non-autochtones pour l'emploi. Il se pourrait qu'il y ait une baisse d'élèves de cette catégorie étant donné que le système scolaire est de mieux en mieux implanté.

Les réserves des MRC Haute-Côte-Nord et Sept-Rivières sont celles où les augmentations d'effectifs anticipés sont les plus importantes, soit respectivement 161 % et 86,2 %.

TABLEAU 3
ÉVOLUTION DE LA POPULATION AUTOCHTONE PAR GROUPE D'ÂGE EN CÔTE-NORD 1991-2011

GROUPE D'ÂGE	MRC HAUTE-CÔTE-NORD		MRC MANICOUAGAN		MRC SEPT-RIVIÈRES		MRC CANIAPISCAU		MRC MINGANIE		CÔTE-NORD-DU- G. ST-LAURENT		POP. AUTOCHTONE TOTALE		
	91	2011	91	2001	91	2011	91	2011	91	2011	91	2011	91	2011	Ù %
0-3	16	53	168	177	176	287	88	63	128	125	116	124	692	829	39,8
4-16	64	167	541	570	463	862	231	219	292	385	277	376	1 868	2 579	38
17-24	35	50	306	319	236	422	104	115	155	204	177	207	1 013	1 317	30
25-34	25	58	320	300	245	306	170	116	170	167	165	174	1 095	1 121	2,4
35-44	55	69	220	250	175	327	55	98	75	146	90	156	670	1 046	56
45-54	30	64	120	235	85	182	65	106	55	141	70	143	425	871	105
55-64	15	36	80	140	75	82	45	38	50	70	45	92	310	458	47,7
65 et +	5	22	100	86	95	120	55	38	25	23	35	42	315	331	5,1
TOTAL	245	519	1 855	2 077	1 550	2 558	813	793	950	1 261	975	1 314	6 388	8 552	33,9

SOURCE : Perspectives démographiques à micro-échelle pour le Québec dans son ensemble 1991-2016. Ministère des Transports, Statistique et économie en transport, juillet 1996.

Le transport scolaire
