ÉTUDES ET
RECHERCHES
EN TRANSPORTS

ÉVALUATION DU PROGRAMME D'AIDE AU TRANSPORT SCOLAIRE ET SON MODE DE FINANCEMENT

NORMAN HURLEY
PIERRE LALANNE
JACQUES DUGAL

SYSTÈMES
DE TRANSPORT

Québec

334354

ÉVALUATION DU PROGRAMME D'AIDE AU TRANSPORT SCOLAIRE ET DE SON MODE DE FINANCEMENT

REÇU
CENTRE DE DOCUMENTATION
JUIL 15 1994
TRANSPORTS QUÉBEC

PRÉPARÉ PAR

NORMAN HURLEY
PIERRE LALANNE
JACQUES DUGAL

SERVICE DES POLITIQUES EN TRANSPORT DES PERSONNES
DIVISION DE L'ÉVALUATION

MINISTÈRE DES TRANSPORTS
CENTRE DE DOCUMENTATION
200, RUE DORCHESTER SUD, 7e
QUÉBEC (QUÉBEC)
G1K 5Z1

REÇU
CENTRE DE DOCUMENTATION
JUIL 4 1994
TRANSPORTS QUÉBEC

Septembre 1993

DOR-CEN
CANQ
TR
TPM
PPTTP
106

MINISTÈRE DES TRANSPORTS
CENTRE DE DOCUMENTATION
700, BOUL. RENÉ-LÉVESQUE EST,
21e ÉTAGE
QUÉBEC (QUÉBEC) - CANADA
G1R 5H1

Publication réalisée à la
Direction générale du transport
des personnes et des marchandises
Ministère des Transports

La présente étude d'évaluation a été préparée par le
Service des politiques en transport des personnes
Division de l'évaluation

Rédaction :

Norman Hurley
Pierre Lalanne
Jacques Dugal

Collaboration spéciale :

Sonia Labrecque

Assistance technique :

Sylvie Magnan

SOMMAIRE

L'évaluation du mode de financement du transport scolaire répond à un besoin exprimé par plusieurs organismes d'enseignement au cours des dernières années. Il s'agit d'une étude d'envergure. Outre la problématique, elle comporte cinq grandes parties, dont l'analyse de l'évolution des règles budgétaires depuis 1982-1983, l'évolution du transport scolaire au Québec depuis la réforme de 1982, la situation financière détaillée de 29 commissions scolaires, les perspectives d'avenir en transport scolaire et, enfin, la conclusion et les recommandations.

- **Les cadres financiers triennaux, les règles budgétaires de 1982-1983 à 1992-1993 et leur contenu**

Depuis la mise en place de la réforme de 1982, l'organisation du transport scolaire est définie par l'adoption d'un cadre triennal contenant les grandes orientations du ministère des Transports. L'esprit du cadre doit nécessairement se refléter à l'intérieur de règles budgétaires. Ces règles, rédigées annuellement, encadrent le programme d'aide.

En fait, les règles budgétaires introduisent le principe d'enveloppes budgétaires fermées dont l'allocation de base se compose par l'établissement d'un coût historique normalisé et indexé. Elles prévoient également des dispositions particulières pour les classes d'accueil, le transport complémentaire et inter-écoles, les élèves handicapés ou en difficulté d'adaptation et d'apprentissage (EHDAA) et le transport des élèves dans le cadre des programmes maternelle-maison ou maternelle-animation. Les règles permettent le transfert des enveloppes, et la commission scolaire peut conserver une partie des surplus engendrés par une gestion efficace des sommes allouées.

Cette partie de l'évaluation présente l'évolution des règles budgétaires sur une période de dix ans et les impacts pour les commissions scolaires des différents changements dans le financement du transport scolaire. Globalement, les modifications apportées aux règles au cours de ces années avaient pour objectif principal d'ajuster le programme à certaines réalités du milieu et d'en simplifier l'administration tant pour les commissions scolaires que pour le Ministère. Toutefois, les déficits accumulés de certains organismes peuvent en partie s'expliquer par le contenu des règles budgétaires, notamment les normes traitant de l'ajustement de l'allocation relatif à l'augmentation de la clientèle.

Par ailleurs, la décision de récupérer une partie des surplus peut également réduire la marge de manoeuvre de certaines commissions scolaires, tout comme l'opération pour rétablir leurs enveloppes de base au niveau des dépenses réelles en 1985-1986. Pour d'autres, on peut parler de problèmes touchant les classes d'accueil et le programme maternelle-maison ou maternelle-animation. Finalement, l'allocation spécifique pour les EHDAA connaît certaines difficultés d'application et de gestion.

- **L'évolution du transport scolaire au Québec entre 1982-1983 et 1991-1992**

La mise en place d'un nouveau mode de financement du transport scolaire a eu une incidence directe sur la situation du transport, tant dans l'ensemble du territoire que dans chacune des régions administratives du Québec. Cette partie de l'évaluation en présente donc le portrait en ciblant davantage les situations particulières à l'aide d'indicateurs tels que la clientèle inscrite et transportée, l'évolution du parc de véhicules, les élèves transportés par véhicule, le coût moyen au kilomètre, le coût moyen par élève transporté, les revenus et les dépenses, l'évolution du solde normalisé, etc.

L'augmentation du nombre des commissions scolaires de 85 à 124, la diminution de la clientèle inscrite et l'augmentation de la clientèle transportée caractérisent en partie cette période. Plus spécifiquement, c'est uniquement la clientèle en transport exclusif qui connaît cette augmentation, même si quelques régions voient leur clientèle transportée diminuer. Par ailleurs, c'est l'île de Montréal qui connaît la plus forte baisse d'inscrits au détriment de sa périphérie.

La proportion de la clientèle transportée varie énormément d'une région à l'autre : de 82,9 % qu'elle est en Gaspésie, elle n'est que de 28 % sur l'île de Montréal, pour une moyenne provinciale qui tourne autour de 60 %. Quant au parc, il augmente pour la même période de 1 280 véhicules; cette hausse est surtout attribuable au développement du transport pour la clientèle EHDAA. Par contre, on assiste à une diminution du nombre de véhicules de moins de 12 rangées de banquettes. La composition du parc varie selon la confessionnalité et selon la région administrative. Néanmoins, pour l'ensemble de la période analysée l'offre de service s'est améliorée.

Les ratios de performance, les indices financiers, l'évolution des revenus et des dépenses et l'évolution des soldes normalisés regroupent des données qui permettent de tracer un portrait global de l'efficacité du transport scolaire sur l'ensemble du territoire. Toutefois, ce portrait n'est pas nécessairement représentatif de la situation de chaque région administrative et de chaque commission scolaire et, une fois de plus, l'interprétation des informations est directement liée à la spécificité locale et administrative de chacun des organismes. C'est pourquoi l'analyse d'un certain nombre de commissions scolaires s'est avérée nécessaire afin de préciser leur situation.

- **La situation du transport scolaire dans quelques commissions scolaires du Québec**

La sélection des 29 commissions scolaires a été établie en fonction de critères précis, notamment l'évolution de leur situation financière. Ainsi, de ce nombre, douze commissions scolaires présentent des budgets déficitaires en transport scolaire depuis quelques années, dix sont en situation de surplus et sept autres connaissent en alternance au cours des années des surplus et des déficits. L'analyse des données disponibles a permis d'établir sept groupes distincts de commissions scolaires présentant des caractéristiques différentes qui pouvent expliquer leur situation actuelle.

Les premier et deuxième groupes comprennent des organismes bénéficiant d'une situation financière favorable pour des raisons différentes : stabilité ou baisse de la clientèle et bonne gestion de leurs enveloppes budgétaires. Les troisième et quatrième groupes ont connu ou connaissent actuellement des difficultés sérieuses, mais ont rétabli leur équilibre budgétaire à la suite d'une baisse de la clientèle, ou pourraient le faire en adoptant des mesures strictes de rationalisation de leurs services.

La problématique du cinquième groupe de commissions scolaires fait principalement ressortir le phénomène de l'étalement urbain, où l'augmentation des parcours et l'acquisition de véhicules s'explique par des mouvements de la clientèle sur un même territoire. Les règles budgétaires actuelles ne prévoient aucun mécanisme d'ajustement pour faire face à ce type de problème relativement nouveau.

Le sixième groupe comprend des organismes ayant connus des augmentations plus marquées de la clientèle inscrite, tout en obtenant des ajustements de leurs enveloppes. Toutefois, ces ajustements sont insuffisants puisqu'ils sont basés sur des moyennes provinciales qui ne correspondent pas à la situation

particulière de chacun. Finalement, le dernier groupe se compose de commissions scolaires qui connaissent des baisses de la clientèle inscrite accompagnées d'augmentations de la clientèle transportée, ce qui augmente les coûts de transport sans pour autant leur permettre de bénéficier d'un ajustement de leur enveloppe de base.

De manière générale, l'évaluation constate que sur 29 organismes scolaires, 19 devraient, au cours des prochaines années, être en mesure de s'assurer des surplus budgétaires. Tandis que les dix autres seraient susceptibles de retrouver leur équilibre budgétaire avec une aide supplémentaire. Cependant, de ce nombre, on constate que trois pourraient effectuer une rationalisation de leurs activités et que quatre font actuellement l'objet d'un suivi financier de la part du ministère de l'Éducation.

- **Perspectives d'avenir**

L'évolution du transport scolaire est liée aux grands objectifs du ministère de l'Éducation, tant en termes de principes que d'orientations en matière d'éducation. Plusieurs facteurs peuvent influencer directement l'organisation et le financement du transport scolaire. Pensons à l'étalement urbain, à la formation permanente et la formation professionnelle, au décrochage scolaire, à l'immigration, la sécurité dans le transport scolaire, la modification du statut des commissions scolaires, etc. Autant d'éléments dont le Ministère devra tenir compte dans l'avenir, lorsqu'il procédera à la révision de son programme d'aide.

Enfin, le rapport d'évaluation constate que le programme d'aide actuel répond généralement bien aux objectifs qui le sous-tendent, comme le prouve la santé financière de la majorité des organismes analysés. Toutefois, le Ministère pourrait faire certains ajustements dans les règles budgétaires afin d'assurer aux organismes éprouvant des difficultés une meilleure santé financière.

♦ ♦ ♦ ♦ ♦

RECOMMANDATIONS

Recommandation n° 1

Considérant que la méthode de sélection des 29 commissions scolaires favorisait en grande partie le choix d'organismes présentant des déficits budgétaires chroniques, et par conséquent la majorité des cas problèmes;

Considérant que l'analyse montre que la grande majorité des commissions scolaires étudiées performent bien dans le système actuel d'aide financière, nonobstant le fait que certaines devront rationaliser leurs activités afin de maintenir l'équilibre budgétaire;

Considérant que parmi les commissions scolaires qui auraient besoin d'une aide financière additionnelle pour les aider à retrouver l'équilibre budgétaire, trois seraient en mesure de rationaliser leurs services de transport et quatre font l'objet d'un suivi financier de la part du ministère de l'Éducation concernant l'ensemble de leurs activités;

Nous recommandons :

> «Que pour la durée du cinquième cadre budgétaire, on laisse évoluer le coût historique dans sa forme actuelle et que l'on ne réajuste pas, de façon systématique, l'enveloppe de base des organismes d'après leurs dépenses réelles.»

Recommandation n° 2

Considérant qu'il y aurait lieu que le ministère des Transports corrige certaines faiblesses constatées dans les règles budgétaires;

Considérant que l'analyse montre que plusieurs des commissions scolaires étudiées pourraient procéder à une rationalisation importante de leur organisation du transport scolaire;

Considérant que parmi les commissions scolaires qui n'ont pas profité des avantages de la négociation la première année d'un nouveau cadre financier, un certain nombre connaissent des difficultés financières sérieuses;

Nous recommandons :

> «Que les commissions scolaires qui sont en mesure de rationaliser leurs activités, de resserrer leur gestion et de profiter des avantages de la négociation de contrats, comme le permet le Règlement sur le transport des écoliers, adoptent des mesures de rationalisation visant une meilleure utilisation des ressources financières disponibles.»

Recommandation n° 3

Considérant que certaines commissions scolaires ont connu dans les années passées une récupération de 50 % de leur solde normalisé positif après avoir connu pendant plusieurs années des situations budgétaires difficiles;

Considérant que ces commissions scolaires ont amélioré par elles-mêmes leur situation financière en adoptant des mesures de rationalisation de leurs services et après avoir fait des efforts de gestion évidents;

Nous recommandons :

> «Que les organismes qui, après avoir connu des déficits pendant plusieurs années, enregistrent un surplus normalisé, puissent éliminer leur déficit normalisé accumulé avant l'application de la formule de récupération»*

---

* Cette recommandation est partiellement appliquée, puisque le Conseil du trésor a déjà autorisé le MTQ à ne pas récupérer, en 1993-1994, les surplus normalisés des commissions scolaires en difficulté financière pour la durée de leur plan de redressement.

Recommandation n° 4

Considérant la situation de certaines commissions scolaires qui ont enregistré des manques à gagner importants à la suite des ajustements de l'enveloppe de base après une augmentation de la clientèle inscrite;

Considérant que l'analyse montre que pour ces organismes, les ajustements ont été insuffisants parce qu'ils avaient été basés sur des données moyennes provinciales, soit un coût moyen indexé de 400 $ par élève transporté et un rapport de 60 % d'élèves transportés, et que ces données ne correspondaient pas à leur réalité;

Considérant que d'autres déficits sont à prévoir au cours des prochaines années si aucun correctif n'est apporté pour améliorer la situation budgétaire de ces commissions scolaires;

Nous recommandons :

> «De façon à permettre un meilleur équilibre entre les revenus des organismes en termes d'allocations financières et leurs dépenses de transport quotidien, que la clause d'ajustement de la clientèle inscrite soit accordée en fonction de la situation de ces commissions scolaires, et qu'en ce sens elle s'applique en tenant compte de la proportion réelle d'élèves transportés par chacun des organismes, et qu'en plus, elle prenne en considération le coût moyen indexé par élève transporté des commissions scolaires concernées pour l'année précédente.»

Recommandation n° 5

Considérant la situation des commissions scolaires qui ont dû augmenter le nombre de leurs véhicules en raison du prolongement des parcours et de l'augmentation du nombre de kilomètres, sans toutefois bénéficier d'un ajustement de leur enveloppe;

Considérant la situation des commissions scolaires que la hausse de la clientèle transportée a forcé à augmenter le nombre de véhicules alors qu'il y avait baisse de la clientèle inscrite, ce qui les privait ainsi de tout ajustement d'enveloppe;

Considérant que la modification du territoire de ces deux groupes d'organismes provient de l'étalement urbain, des fermetures d'écoles et du déplacement des clientèles;

Considérant que le Ministère ne peut pas agir de façon spécifique dans les règles budgétaires pour régler tous les problèmes locaux;

Considérant les économies réalisées par les commissions scolaires dans les secteurs autres que le transport à la suite de fermetures d'écoles;

Nous recommandons :

> «Que le Ministère accorde une marge de manoeuvre supplémentaire aux commissions scolaires pour faire face en partie aux problèmes locaux d'organisation du transport, mais en autant que l'autre partie des dépenses soit couverte par les économies réalisées par les organismes à la suite des réaménagements de leurs établissements scolaires.»

Recommandation n° 6

Considérant que le vieillissement de la population, la formation professionnelle et la formation permanente, l'immigration, l'évolution des politiques de sécurité dans le transport scolaire et l'étalement urbain sont des facteurs qui peuvent influencer à court et moyen terme la demande en transport et les coûts du programme d'aide;

Nous recommandons :

> «Lors de la révision du prochain cadre budgétaire, que l'on prenne en considération l'ensemble de ces facteurs, mais en portant une attention particulière à ceux qui peuvent influencer immédiatement la demande en transport.»

Recommandation n° 7

Considérant que la présente analyse s'appuie principalement sur les données statistiques et financières contenues dans les répertoires statistiques du ministère des Transports ainsi que dans la banque de données du transport scolaire;

Considérant que la justesse des interprétations faites à l'aide de ces données est tributaire de leur fiabilité;

Considérant les quelques faiblesses que nous avons notées dans les données dont nous disposions pour procéder aux analyses, notamment la clientèle utilisée pour calculer l'ajustement fait à la suite des variations de la clientèle, les méthodes de calcul des indices financiers et des indicateurs de performance et la détermination de l'allocation de base apparaissant au répertoire statistique;

Nous recommandons :

> «De façon à ce que la banque de données du Ministère reflète bien la réalité des commissions scolaires et pour améliorer le contenu du répertoire, de réviser périodiquement les formulaires utilisés et de revoir la méthode servant à colliger les données de transport et celle permettant le calcul des indices financiers et des indicateurs de performance.»

♦ ♦ ♦ ♦ ♦

TABLE DES MATIÈRES

Page

SOMMAIRE

INTRODUCTION 1

1. PROBLÉMATIQUE DU TRANSPORT SCOLAIRE AU QUÉBEC 3

1.1 Évolution du transport scolaire au Québec et de son financement 3

a. Première période : 1905-1961 4
b. Deuxième période : 1962-1971 4
c. Troisième période : 1972-1980 6
d. Quatrième période : de 1981 à nos jours 7

1.2 Composantes du programme d'aide 9

a. Le Règlement 11 : 1973-1981 10
b. Les règles budgétaires : de 1982-1983 à 1992-1993 11
c. Critères d'admissibilité à la subvention 13
d. Clientèle visée 14
e. Modes de financement 15

e.1 L'allocation de base 15
e.2 L'allocation supplémentaire 16
e.3 L'allocation spécifique pour le transport des EHDAA 16

1.3 Objectifs du programme d'aide 17

1.4 Gestion du programme 19

1.5 Coûts du programme 19

2. CADRE D'ANALYSE 20

2.1 Objectifs de l'étude d'évaluation 20

2.2 Utilisateurs des résultats de l'étude d'évaluation 21

TABLE DES MATIÈRES

Page

2.3 Mesures d'évaluation 21

a. Mesure de la pertinence 22
b. Mesure de l'efficacité 22

2.4 Questions d'évaluation 23

2.5 Indicateurs 23

2.6 Méthodes de collecte et sources de données 24

2.7 Limites de l'analyse 25

3. ANALYSES ET RÉSULTATS 26

3.1 Les cadres financiers triennaux, les règles budgétaires de 1982-1983 à 1992-1993 et leur contenu 26

a. Le premier cadre financier triennal : années scolaires 1982-1983, 1983-1984 et 1984-1985 27

a.1 Objectifs et contenu 27
a.2 Les changements apportés aux règles budgétaires au cours du premier cadre financier triennal 30

b. Le deuxième cadre financier triennal : années scolaires 1985-1986, 1986-1987 et 1987-1988 31

b.1 Objectifs et contenu 31

b.1.1 Évolution de la clientèle 32
b.1.2 Ajustement des indices et de la période de référence 32
b.1.3 Suppression des compressions liées à la formule d'indexation 32
b.1.4 Rétablissement de la base des commissions scolaires 33

TABLE DES MATIÈRES

Page

b.2 Les changements apportés aux règles budgétaires au cours du deuxième cadre financier triennal 34

b.2.1 Allocation de base 34
b.2.2 Allocations supplémentaires 34
b.2.3 Allocations spécifiques pour les clientèles EDAA 35
b.2.4 Ajustement à la suite d'une variation de la clientèle 37
b.2.5 Subventions aux établissements privés 38

c. Le troisième cadre financier triennal : années scolaires 1988-1989, 1989-1990 et 1990-1991 39

c.1 Objectifs et contenu 39

c.1.1 Variation de la clientèle 39
c.1.2 Réallocation d'une partie des surplus 40
c.1.3 Élèves fréquentant les classes d'accueil 41
c.1.4 Élèves en difficulté d'adaptation et d'apprentissage 41
c.1.5 Les établissements privés 43
c.1.6 Intégration d'allocations supplémentaires à l'allocation de base 44

c.2 Les changements apportés aux règles budgétaires au cours du troisième cadre financier triennal 45

c.2.1 Subventions aux établissements privés 45
c.2.2 Annulation de l'allocation supplémentaire au transport complémentaire 47

d. Le quatrième cadre financier triennal : années scolaires 1991-1992, 1992-1993 et 1993-1994 47

d.1 Objectifs et contenu 47

TABLE DES MATIÈRES

Page

d.1.1 Formule d'indexation pour le transport exclusif 48
d.1.2 Variation de la clientèle 49
d.1.3 La réallocation des surplus 51
d.1.4 Les élèves fréquentant les classes d'accueil ... 51
d.1.5 Les élèves handicapés ou en difficulté d'adaptation et d'apprentissage 53
d.1.6 Financement des établissements privés 55

d.2 Les changements apportés aux règles budgétaires au cours du quatrième cadre financier triennal (jusqu'en 1992-1993) 56

d.2.1 Allocation de base affectée au transport intégré 56
d.2.2 Programme maternelle-maison ou maternelle-animation 57
d.2.3 Établissement subventionné organisant le transport des EHDAA 58
d.2.4 Clientèle à la formation professionnelle 58

e. Principales constatations 59

3.2 L'évolution du transport scolaire au Québec entre 1982-1983 et 1991-1992 60

a. La clientèle inscrite et transportée matin et soir dans les différentes régions administratives du Québec 61

a.1 Évolution du nombre de commissions scolaires 61
a.2 Clientèle inscrite 62
a.3 Clientèle transportée 63
a.4 Proportion de la clientèle transportée 64
a.5 Proportion de la clientèle transportée par régions administratives 68
a.6 Importance relative des différents types de clientèle scolaire 69

TABLE DES MATIÈRES

Page

a.6.1 Clientèle inscrite 70
a.6.2 Clientèle transportée 71
a.6.3 Proportion de la clientèle transportée 73

b. La clientèle inscrite et transportée le midi dans les différentes régions administratives du Québec 74

b.1 Clientèle inscrite et clientèle transportée 74
b.2 Proportion de la clientèle transportée 75
b.3 Proportion de la clientèle transportée par régions administratives 76
b.4 Importance relative des différents types de clientèle scolaire 77

b.4.1 Clientèle inscrite et transportée 77
b.4.2 Proportion de la clientèle transportée 79

c. Le parc de véhicules 79

c.1 Évolution du parc dans les commissions scolaires catholiques 80
c.2 Évolution du parc dans les commissions scolaires protestantes 81
c.3 Évolution du parc de véhicules par régions administratives 82

d. Quelques ratios de performance 82

d.1 Nombre d'élèves transportés par véhicule 83
d.2 Kilométrage parcouru matin et soir et kilométrage moyen par véhicule 86

e. Le transport aux élèves résidant à moins de 1,6 kilomètre de l'école 88

f. Mode d'attribution des contrats de transport 90

f.1 Le gré à gré 90
f.2 La soumission publique et la régie 91

TABLE DES MATIÈRES

Page

g. Quelques indices financiers 92

g.1 Coût annuel par véhicule 93
g.2 Coût moyen par élève transporté 94
g.3 Coût moyen au kilomètre 95

h. Évolution des revenus et dépenses 96

h.1 Ensemble des commissions scolaires 96
h.2 Commissions scolaires selon la confession 97
h.3 Commissions scolaires catholiques selon les régions administratives 98
h.4 Les commissions scolaires protestantes selon les régions administratives 99

i. Évolution des soldes normalisés 100

j. Principales constatations 101

3.3 La situation du transport scolaire dans quelques commissions scolaires du Québec 102

a. Sélection des commissions scolaires 102

a.1 Objectif 102
a.2 Sélection versus échantillon 102
a.3 Critères de sélection 103

b. L'analyse des 29 commissions scolaires sélectionnées 105

c. Principales constatations 106

c.1 Regroupements 107

TABLE DES MATIÈRES

Page

c.1.1 Groupe 1 107
c.1.2 Groupe 2 107
c.1.3 Groupe 3 109
c.1.4 Groupe 4 110
c.1.5 Groupe 5 112
c.1.6 Groupe 6 113

c.1.7 Groupe 7 114

c.2 Synthèse 115

3.4 Perspectives d'avenir 117

a. Évolution de la population québécoise 118

a.1 Vieillissement de la population 118
a.2 Évolution de l'effectif scolaire 119

b. Situation socio-économique et orientations du système d'éducation 121

b.1 Le décrochage scolaire 123
b.2 La formation professionnelle et la formation permanente 124
b.3 Immigration 124

c. Autres facteurs déterminant l'évolution du transport scolaire 125

c.1 Évolution des politiques de sécurité dans le transport scolaire 126
c.2 Régionalisation des responsabilités dans le transport scolaire 127
c.3 Modification du statut des commissions scolaires ... 127
c.4 L'étalement urbain 128

d. Principales constatations 131

TABLE DES MATIÈRES

Page

CONCLUSION 133

RECOMMANDATIONS 139

ANNEXE 1 : Évolution des règles budgétaires de 1982-1983 à 1992-1993 145

ANNEXE 2 : Tableaux statistiques 175

APPENDICE 1 : Établissement du coût historique normalisé pour les règles budgétaires 1982-1983 383

APPENDICE 2 : Mandat d'évaluation 389

BIBLIOGRAPHIE 395

INTRODUCTION

Depuis l'entrée en vigueur de la *Loi sur les transports*, en 1972, le ministère des Transports attribue les subventions au transport scolaire par la voie d'un programme d'aide. Les subventions versées aux commissions scolaires sont déterminées par un cadre triennal et des règles budgétaires annuelles. Ces dernières assuraient le financement des activités de transport admissibles de 114 commissions scolaires en 1990-1991, pour une somme de près de 370 millions de dollars.

Depuis la réforme de 1982, plusieurs ajustements ont été faits pour corriger certains problèmes ponctuels soulevés par les commissions scolaires. Toutefois, il apparaît que le mode de financement actuel répond de moins en moins aux besoins de certaines commissions scolaires. Ainsi, devant les demandes répétées du milieu, la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes a jugé utile de procéder à une évaluation du mode de financement du transport scolaire. Cette évaluation permettra de déterminer la pertinence du programme et de son mode de financement, d'analyser son encadrement et de redéfinir ses objectifs si cela s'avère nécessaire. Enfin, elle permettra de proposer les mesures à prendre quant aux éventuelles améliorations à apporter.

Le présent rapport d'évaluation a été précédé d'une étude préparatoire visant à mieux cibler la nature de l'évaluation. À cet effet, les objectifs de l'évaluation, les destinataires, les mesures, les questions, les indicateurs, les sources de données ainsi que les options et les méthodes d'évaluation ont été précisés. L'étude préparatoire a permis de conclure à la faisabilité de l'évaluation prévue.

L'évaluation proprement dite reprend la problématique et comporte une analyse des informations quantitatives contenues principalement dans les documents statistiques du Ministère. Elle se divise en cinq grandes parties. La première propose une analyse des différents cadres financiers triennaux et des règles budgétaires en vigueur entre 1982-1983 et 1992-1993. La seconde se concentre sur l'évolution générale du transport scolaire au Québec entre 1982-1983 et 1991-1992. La troisième touche spécifiquement la situation du transport scolaire à l'intérieur de 29 commissions scolaires sélectionnées selon des critères précis. Quant à la quatrième, elle s'attarde sommairement aux perspectives d'avenir et à leur influence sur le transport scolaire à court et à moyen terme. Finalement, la cinquième partie regroupe les principales constatations qui se dégagent de l'étude, les conclusions se rapportant aux mesures de pertinence et d'efficacité du mode de financement ainsi qu'une série de recommandations visant à améliorer le programme d'aide au transport scolaire.

1. PROBLÉMATIQUE DU TRANSPORT SCOLAIRE AU QUÉBEC

1.1 Évolution du transport scolaire au Québec et de son financement

L'évolution du transport scolaire au Québec et de son financement comprend quatre grandes périodes. La première période s'étend du début du siècle jusqu'en 1961. Au cours de cette période, le gouvernement amende la *Loi des subventions aux commissions scolaires* et s'engage à financer spécifiquement une partie des coûts engendrés par le transport des élèves. La deuxième période s'étend de 1962 à 1971 et coïncide avec la régionalisation du système d'éducation. Cette époque marque les débuts du transport scolaire organisé sur l'ensemble du territoire québécois. C'est également au cours de cette période que paraît avoir commencé le transport scolaire des élèves de l'enseignement secondaire privé[1]. La troisième période est comprise entre 1972 et 1980 et elle se caractérise par l'entrée en vigueur de la *Loi sur les transports*. Cette loi constitue un pas important en vue de réaliser une plus grande rationalisation dans le transport scolaire. Enfin, la quatrième période couvre les années 80. Elle correspond à une volonté d'exercer un meilleur contrôle des dépenses, de diminuer les coûts du système, de décentraliser la gestion au profit des commissions scolaires et d'ouvrir le transport scolaire à une clientèle autre qu'écolière.

---

1. ASSOCIATION DES INSTITUTIONS D'ENSEIGNEMENT SECONDAIRE. *Le transport scolaire des élèves de l'enseignement secondaire privé*, Mémoire de l'AIES à l'intention de l'Honorable Raymond Mailloux, ministre des Transports et de l'Honorable François Cloutier, ministre de l'Éducation, novembre-décembre 1973, p. 5.

a. Première période : 1905-1961[2]

Le transport scolaire est instauré au Québec au début du siècle, dans les écoles protestantes rurales, mais il faut attendre les années 50 pour que les commissions scolaires catholiques décident d'en faire autant. En fait, leur implication coïncide avec le boom de la natalité, l'industrialisation et le développement des moyens de transport au Québec après la Deuxième Guerre mondiale.

En effet, au cours des années 50 et 60 de plus en plus d'enfants fréquentent l'école, au point qu'entre 1953-1954 et 1960-1961, le nombre d'élèves inscrits passe de 672 000 à 975 500 et le pourcentage d'élèves transportés de 3,1 à 14,8 %. À cette époque, les commissions scolaires sont régies par la *Loi sur l'instruction publique*. Selon cette loi, les dépenses de fonctionnement et d'investissement des commissions scolaires ne doivent pas être supérieures aux revenus de la taxe foncière et de certaines subventions.

b. Deuxième période : 1962-1971

La deuxième période correspond à l'époque de la révolution tranquille et de la démocratisation de l'enseignement. On assiste à la création du ministère de l'Éducation et à l'apparition des commissions scolaires régionales. La fréquentation scolaire devient obligatoire jusqu'à l'âge de 15 ans, et pour encourager l'accessibilité au réseau scolaire, le gouvernement accorde désormais des subventions spécifiques au transport scolaire. Ces subventions couvrent 75 % des dépenses encourues jusqu'à un maximum de 100 $ par élève du secondaire et de 60 $ par élève de la maternelle et du primaire.

---

2. Le texte se rapportant aux trois premières périodes s'inspire largement de celui contenu dans le document intitulé La mise en place et le fonctionnement du système de transport scolaire au Québec, produit en septembre 1980 par le Comité interministériel de travail sur le transport scolaire.

Cette période voit le nombre d'élèves inscrits connaître une croissance de plus de 50 % et le pourcentage d'élèves transportés passer de 20,5 % en 1961-1962 à près de 50 % en 1971-1972. L'application de la Loi, qui donne à toutes les commissions scolaires locales et régionales le pouvoir d'organiser le transport, entraîne cependant des dédoublements de service sur le même territoire. De plus, le système présente de sérieuses lacunes d'encadrement des entrepreneurs. Ces derniers ne sont, en effet, soumis à aucune norme précise relative à la sécurité, à l'état de leurs véhicules ou plus particulièrement aux règles à suivre lorsque les élèves montent dans les véhicules ou en descendent.

Il faut attendre jusqu'en 1968 pour que soit créé, au ministère de l'Éducation, un service s'occupant exclusivement du transport scolaire, et que soient élaborées les premières directives dans ce secteur. C'est également en 1968 que la Commission Lachapelle[3] dépose son rapport. On y recommande notamment de régionaliser l'organisation et l'administration du transport scolaire, d'en confier la responsabilité aux commissions scolaires régionales et de passer des contrats d'une durée de cinq ans.

Par ailleurs, parallèlement à la croissance importante du pourcentage d'élèves transportés, on assiste à une augmentation substantielle des dépenses de transport. De fait, entre 1961-1962 et 1971-1972, ces dépenses passent de 14,4 à 75,9 millions de dollars[4].

---

3. GOUVERNEMENT DU QUÉBEC. *Rapport de la Commission royale d'enquête sur le transport scolaire*, Québec, mars 1968, 342 p.

4. GOUVERNEMENT DU QUÉBEC. *Examen du transport scolaire au Québec. La mise en place et le fonctionnement du système de transport scolaire au Québec*, Québec, Document I, septembre 1980, p. 8.

c. Troisième période : 1972-1980

En 1972, la *Loi sur les transports* est votée. Le transport scolaire est régionalisé et le ministère des Transports s'en voit confier la responsabilité. Ce dernier acquiert également le pouvoir de réglementation. En 1974, le Règlement 11 sur le transport des écoliers vient préciser les modalités d'organisation, de fonctionnement et de financement du transport scolaire. Désormais, l'attribution des subventions est faite en fonction du coût normalisé établi pour ce type de transport. Lorsque le transport est assuré par les commissions scolaires, le coût normalisé correspond à un coût unitaire annuel pour chaque véhicule. Mais lorsque les élèves utilisent le transport en commun, la Commission des transports du Québec (CTQ) fixe le tarif. De plus, en cas de contestation des décisions du Ministère par les commissions scolaires, la CTQ a le pouvoir de statuer sur l'adjudication ou le prix des contrats de transport des élèves.

L'effort de rationalisation des réseaux de transport coïncide avec la restructuration des commissions scolaires, dont le nombre chute de 1 500 en 1971-1972 à 256 en 1974-1975, première année d'application du Règlement 11. Parmi ces dernières, 77 reçoivent la responsabilité d'administrer le transport scolaire. Quant à la responsabilité financière, elle reste entre les mains de l'État.

Au cours de cette période, le déclin de la natalité entraîne une diminution importante de la clientèle scolaire. Le nombre d'élèves inscrits passe alors de 1 518 000 en 1972-1973 à 1 213 000 en 1978-1979, soit une diminution de 20,1 %. À l'inverse, le pourcentage d'élèves transportés continue à progresser; de 48,6 % qu'il est en 1972-1973, il se situe à 59,3 % en 1978-1979.

Entre la première année d'application du Règlement 11 en 1974-1975 et 1979-1980, les coûts du transport scolaire augmentent de 67,5 %. Selon une estimation, ces coûts passent en effet de 115,9 à 194 millions de dollars[5]. Devant une telle progression des coûts sur une aussi courte période, un comité interministériel de travail sur le transport scolaire est formé. Le mandat de ce comité consiste à proposer diverses hypothèses relatives à la prise en charge, au fonctionnement et au financement du transport scolaire.

Au terme de ses travaux le comité conclut que la hausse des coûts du transport scolaire résultait de la variation dans les prix du service. Deux causes principales expliquent l'ampleur du phénomène. Premièrement, «l'inflation [qui] a particulièrement affecté le prix des intrants du transport scolaire»[6]. Deuxièmement, «le système administratif et de gestion du transport scolaire [mis en place en 1972 et qui s'est avéré incapable de] réduire, du moins en partie, les pressions sur les coûts issues de l'inflation»[7]. Ces constatations amènent une réforme en profondeur du programme d'aide au transport scolaire.

d. Quatrième période : de 1981 à nos jours

Après le dépôt en 1980 du rapport du Comité interministériel sur le transport scolaire paraît, en 1981, le livre blanc sur la réforme du système de transport des écoliers au Québec[8]. S'inspirant largement des travaux du comité inter-

---

5. GOUVERNEMENT DU QUÉBEC. *Examen du transport scolaire au Québec. Les coûts du système de transport scolaire au Québec*, Québec, Document II, septembre 1980, p. 28.

6. *Ibid.*, p. 44.

7. *Ibid.*, p. 44-45.

8. GOUVERNEMENT DU QUÉBEC. Ministère des Transports, *8 285 autobus d'écoliers au service des Québécois*, Livre blanc sur la réforme du système de transport des écoliers, Québec, octobre 1981, 22 p.

ministériel, le livre blanc propose d'exercer un meilleur contrôle financier, une réduction des coûts du système et une décentralisation vers les autorités locales. De plus, il introduit trois mesures de polyvalence dans le but de favoriser une utilisation plus rationnelle des véhicules[9].

En décembre 1981, le projet de loi modifiant la *Loi sur les transports* est sanctionné. Il permet ainsi la réforme complète du régime en fonction des paramètres contenus dans le livre blanc. Naît alors ce que l'on appelle : le régime de 1982. Les commissions scolaires se voient confier une responsabilité accrue dans l'organisation du transport. De son côté, le ministre des Transports reçoit, entre autres responsabilités, celle de fixer le montant des subventions auxquelles ont droit les commissions scolaires et les établissements privés. Du point de vue du fonctionnement, le mode de financement du transport scolaire est déterminé à l'aide de règles budgétaires[10]. Celles-ci précisent la liste des activités admissibles aux subventions gouvernementales et définissent les modalités servant à établir les enveloppes budgétaires.

Le nouveau mode de financement se caractérise par l'introduction d'une enveloppe budgétaire fermée. Cette enveloppe est établie sur la base des coûts historiques de chaque commission scolaire et comprend trois éléments : une allocation de base, une allocation supplémentaire et une allocation spécifique. Dorénavant, en plus d'organiser et de gérer les services de transport, les commissions scolaires doivent assumer la gestion financière des allocations accordées par le Ministère.

---

9. Le programme d'aide au transport scolaire sera décrit en détail dans les parties suivantes.

10. La description du contenu des règles budgétaires apparaît à la partie suivante.

En 1988, ce régime fait l'objet d'une analyse[11] au terme de laquelle on conclut à la viabilité du système mis en place en 1982. Cependant, s'y retrouve un certain nombre de recommandations d'amélioration du système. Parmi les principales recommandations figurent l'ajustement des enveloppes budgétaires des commissions scolaires qui connaissent des hausses importantes de la clientèle et l'introduction d'un système de redistribution d'une partie des surplus des commissions scolaires vers celles qui enregistrent de fortes hausses de la clientèle.

Durant cette période, la clientèle scolaire continue sa décroissance, quoique de façon beaucoup moins prononcée. En 1981-1982, le réseau public compte 1 094 000 élèves; en 1987-1988, ils ne sont plus que 1 040 005. Pendant ce temps, le pourcentage d'élèves transportés poursuit sa progression pour passer de 62,5 à 63,2 %[12]. Les coûts de transport poursuivent également leur progression au cours de cette période. Ils passent en effet de 258,6[13] à 362,8[14] millions de dollars entre 1982-1983 et 1989-1990.

1.2 Composantes du programme d'aide

Ainsi que nous venons de le voir, le milieu scolaire québécois a évolué passablement au cours des dernières décennies. Cette évolution s'est fait sentir autant dans le secteur public que privé; elle a touché la clientèle, le transport,

---

11. GOUVERNEMENT DU QUÉBEC. Ministère des Transports, Direction du développement du transport terrestre des personnes, *Transport scolaire, Analyse du système québécois*, Québec, janvier 1988, 139 p.

12. *Ibid.*, p. 34, pour les années 1981-1982 à 1985-1986, et *Répertoire statistique sur le transport scolaire*, pour les années 1986-1987 et 1987-1988.

13. GOUVERNEMENT DU QUÉBEC. Ministère des Transports, *Répertoire statistique, Transport scolaire 89-90*, Québec, 1992, p. 11.

14. GOUVERNEMENT DU QUÉBEC. Ministère des Transports, Direction générale du transport terrestre des personnes, *Transport scolaire, Analyse du système québécois*, Québec, janvier 1988, p. 41.

les lois et les règlements. Maintenant, pour bien saisir la problématique du transport scolaire, il est utile de situer dans quelle perspective le programme d'aide s'inscrit et d'en présenter les principales composantes. Précisons d'abord que le programme d'aide a connu deux encadrements différents : le Règlement 11, en vigueur entre 1973 et 1981, et les règles budgétaires en application depuis 1982-1983.

a. Le Règlement 11 : 1973-1981[15]

Le premier niveau d'encadrement du transport scolaire remonte au début des années 70, lorsque le ministère des Transports s'en voit confier la responsabilité. À l'aide du Règlement 11, autour duquel s'articule le fonctionnement du transport scolaire, on introduit des règles de financement et on précise les attributions des différents partenaires. Essentiellement, le Règlement 11 «contient à la fois les normes de construction et d'utilisation des véhicules, les modalités relatives au devis de transport, à l'adjudication, à la durée et au mécanisme d'ajustement annuel des contrats. Le règlement fixe annuellement les taux et les tarifs pour chacune des régions du Québec selon la capacité des véhicules et le kilométrage parcouru»[16].

Les contrats font l'objet de soumissions publiques. Ils sont accordés pour une période de trois ans et peuvent être renouvelés. Ils doivent cependant être conformes aux taux et tarifs prévus au règlement. Le renouvellement des contrats est assujetti à l'approbation de la Commission des transports du Québec, qui choisit le taux d'indexation à l'intérieur d'une fourchette proposée par le ministère des Transports. La CTQ peut également intervenir lorsque

---

15. GOUVERNEMENT DU QUÉBEC. *Règlement 11 sur le transport des écoliers*, Gazette officielle du Québec, Éditeur officiel, années 1973 à 1981.

16. GOUVERNEMENT DU QUÉBEC. Ministère des Transports, Direction du développement du transport terrestre des personnes, *Transport scolaire, Analyse du système québécois*, Québec, janvier 1988, p 5.

le prix d'un contrat est supérieur aux taux prévus; elle doit alors s'assurer de la correspondance entre les prix soumissionnés et les coûts de fonctionnement du transporteur.

b. Les règles budgétaires[17] : de 1982-1983 à 1992-1993

En 1982-1983, après la réforme en profondeur du transport scolaire, les règles budgétaires sont introduites en remplacement du Règlement 11. Les règles permettent de mieux encadrer le programme d'aide et ses différentes composantes. C'est dans ce document que l'on fixe le mode de financement du transport scolaire et les paramètres à partir desquels «sont établies les enveloppes budgétaires versées par le gouvernement du Québec à chaque commission scolaire ou institution privée admissible aux subventions»[18]. Les règles budgétaires s'inscrivent dans un cadre financier élaboré à tous les trois ans. Elles «établissent les types d'activités de transport admissibles aux subventions gouvernementales, les institutions reconnues, les clientèles [...]. Elles contiennent également les formules et méthodes servant à établir les diverses allocations et le calendrier des paiements»[19] De plus, elles renferment certaines dispositions particulières portant, entre autres, sur les arrêts de service et les véhicules utilisés en régie.

---

17. GOUVERNEMENT DU QUÉBEC. Ministère des Transports, Direction générale du transport terrestre des personnes, *Règles budgétaires du ministre des Transports concernant le transport des élèves*, Québec, années scolaires 1982-1983 à 1992-1993.

18. GOUVERNEMENT DU QUÉBEC. Ministère des Transports, Direction générale du transport terrestre des personnes, *Transport scolaire, Analyse du système québécois*, Québec, janvier 1988, p. 18.

19. *Ibid.*, p. 19.

Entre 1982-1983 et 1992-1993, plusieurs modifications[20] ont été apportées aux règles budgétaires afin de les ajuster aux besoins des établissements scolaires et aux priorités budgétaires du gouvernement. Ainsi, dès le deuxième cadre triennal (1985-1986 - 1987-1988), l'allocation de base est réajustée sur la base de la dépense réelle encourue en 1983-1984. Le transport exclusif et le transport intégré sont traités séparément. À compter de 1988-1989, les allocations supplémentaires relatives au transport interécoles et au transport périodique sont intégrées à l'allocation de base.

De plus, alors qu'au début du régime de 1982, l'allocation de base est ajustée en fonction de la clientèle inscrite en utilisant un coefficient de pondération de 50 %, à partir du deuxième cadre financier cet ajustement est conditionnel à une augmentation de la clientèle inscrite supérieure à 5 % entre l'année courante et l'année de référence (1984-1985). Depuis 1988-1989, un ajustement est apporté lorsque la variation annuelle de la clientèle inscrite est supérieure à 1,25 %. Une somme par personne est alors ajoutée à l'allocation de base pour 60 % de l'augmentation de la clientèle inscrite. Par ailleurs, l'allocation supplémentaire prévue pour les classes d'accueil est supprimée des règles budgétaires au début du deuxième cadre et elle réapparaît en 1988-1989 sous forme d'ajustement à l'allocation de base.

Dans un autre ordre d'idées, en 1986-1987 on inclut dans l'allocation spécifique pour le transport des élèves handicapés ou en difficulté d'adaptation et d'apprentissage, le transport périodique en plus du transport quotidien. Au cours de la même année, le Ministère exige que les surplus soient utilisés avant qu'une commission scolaire puisse bénéficier d'une allocation spécifique. À partir de l'année suivante, seuls les nouveaux besoins faisant l'objet d'une entente de scolarisation sont reconnus à l'intérieur des règles budgétai-

---

20. La présente section regroupe les modifications les plus significatives. On retrouvera à l'annexe 1 un tableau détaillé de tous les changements apportés aux règles budgétaires au cours de cette période.

res. En 1988-1989, une clause d'ajustement visant à récupérer une partie des surplus budgétaires supérieurs à 20 000 $ est introduite dans les règles. De 30 % qu'elle est au début, cette récupération est haussée à 50 % en 1991-1992.

Par ailleurs, le critère relatif à la localisation des établissements privés admissibles à une subvention est modifié à maintes reprises au cours des années 80. Ainsi, entre 1982-1983 et 1984-1985, seuls les établissements privés situés sur les territoires de la Commission des écoles catholiques de Québec, de la Commission des écoles catholiques de Montréal et de la Commission des écoles protestantes du Grand Montréal n'ont pas droit à la subvention. À compter du deuxième cadre (1985-1986 - 1987-1988), cette restriction ne s'applique qu'aux territoires de certains organismes publics de transport en commun, en l'occurrence, la STCUM, la CTCUQ, la STL, la STRSM et la STO. Depuis 1988-1989, à moins d'exception, la restriction s'applique uniquement aux établissements situés sur les territoires de la STCUM et de la CTCUQ. Enfin, c'est également depuis 1988-1989 que l'admissibilité au programme de nouveaux établissements privés créés à la suite de la levée du moratoire limitant leur reconnaissance est permise et que le Ministère finance le transport de la clientèle hors-territoire.

c. Critères d'admissibilité à la subvention

D'après la *Loi sur l'instruction publique*[21], les commissions scolaires régionales peuvent organiser d'office un service de transport scolaire et recevoir à cette fin une subvention du ministère des Transports. Pour ce faire, elles peuvent recourir aux services d'un transporteur ou organiser elles-mêmes leur

---

21. GOUVERNEMENT DU QUÉBEC. *Loi sur l'instruction publique*, Gazette officielle du Québec, Éditeur officiel, chapitre 1, articles 385 et 386, 1er trimestre 1992.

transport, auquel cas elles doivent recevoir l'autorisation du ministre des Transports.

Les commissions scolaires locales[22] peuvent également organiser un service de transport scolaire à la condition d'en avoir reçu l'autorisation du ministre des Transports. Cette autorisation leur est accordée si elles démontrent la viabilité du service qu'elles prévoient offrir.

Enfin, la convention de la Baie de James renferme des dispositions propres au transport scolaire dans les commissions scolaires Crie et Kativik, et la Commission scolaire du Littoral est soumise à d'autres règles quant à son financement.

d. Clientèle visée[23]

La clientèle admissible au transport scolaire public correspond à celle retenue par le ministre de l'Éducation pour le calcul de son allocation de base relative aux activités éducatives des élèves jeunes. Il s'agit des élèves des niveaux préscolaire, primaire et secondaire. De plus, des dispositions particulières concernent les élèves du secondaire en formation professionnelle.

---

22. *Ibid.*, article 291.

23. Les règles budgétaires du ministère de l'Éducation pour l'année scolaire 1992-1993 (chapitre 1, sous-sections 1.1.1.2 et 1.1.3.2), renferment l'ensemble des conditions que doit remplir un élève pour être considéré dans le calcul de l'allocation de fonctionnement des commissions scolaires.

e. Modes de financement[24]

Depuis la réforme de 1982, le ministère des Transports subventionne les commissions scolaires selon le principe d'une enveloppe budgétaire fermée. Cette enveloppe comprend trois volets : l'allocation de base, l'allocation supplémentaire et l'allocation spécifique pour le transport des élèves handicapés ou en difficulté d'adaptation et d'apprentissage (EHDAA).

e.1 L'allocation de base

L'allocation de base renferme la majeure partie des sommes allouées par le ministère des Transports aux commissions scolaires pour l'organisation du transport. Cette allocation est versée indépendamment du type de clientèle, du mode de transport et des normes d'admissibilité retenues par la commission autorisée et comprend les coûts de transport des EHDAA, à l'exception des coûts subventionnés par l'allocation spécifique. Toutefois, l'allocation de base ne comprend pas le coût d'immobilisation des véhicules en régie ni les frais d'administration des services de transport qui sont prévus aux règles budgétaires établies par le ministre de l'Éducation.

L'allocation de base couvre les coûts de transport suivants :

- Le transport quotidien des élèves :
  - . correspond au transport des élèves une fois à l'aller et une fois au retour pour l'entrée à l'école et la sortie.

---

24. Le contenu de cette section est extrait des Règles budgétaires du ministre des Transports concernant le transport des élèves pour l'année scolaire 1992-1993, produites par la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes du ministère des Transports, Québec, 1992, 44 p.

- Le transport interécoles :

  . correspond au transport des élèves inscrits à des cours obligatoires prévus à l'horaire régulier et non offerts par l'école fréquentée habituellement.

- Le transport périodique :

  . correspond au transport des élèves incapables, pour des raisons de distance, d'utiliser un service de transport quotidien. La commission scolaire organise alors le transport soit les fins de semaine, sur une base bimensuelle, mensuelle ou à toute autre fréquence de son choix.

e.2 L'allocation supplémentaire

L'allocation supplémentaire vise le transport des élèves inscrits aux programmes maternelle-maison ou maternelle-animation. Ces programmes s'adressent aux enfants âgés de quatre ans vivant en milieu défavorisé, afin de faciliter leur cheminement personnel et une meilleure intégration à leur environnement.

e.3 L'allocation spécifique pour le transport des EHDAA

L'allocation spécifique pour le transport des EHDAA vise les commissions scolaires ou les commissions autorisées susceptibles de conclure des ententes de scolarisation, avec d'autres commissions scolaires, avec des commissions autorisées ou avec des établissements privés spécialisés dans les programmes pour les élèves handicapés. Les élèves faisant l'objet d'une entente entre le ministère de l'Éducation et le ministère de la Santé et des Services sociaux sont également admissibles à cette subvention. Par contre, sont exclus les élèves qui font l'objet d'une entente de scolarisation conclue entre deux commissions scolaires dont une même commission autorisée assure la totalité des services de transport; les élèves faisant l'objet d'une entente de scolarisation

conclue entre une commission scolaire et la commission autorisée qui assure la totalité des services de transport de cette commission scolaire; et les EHDAA inscrits directement à un établissement privé offrant des services spécialisés. Contrairement à l'allocation de base et à l'allocation supplémentaire, l'allocation spécifique n'est pas transférable. Cependant, après la troisième année d'application, la somme de l'allocation spécifique pour chaque élève est intégrée à l'allocation de base des commissions scolaires. L'allocation spécifique comprend trois parties : le transport quotidien, le transport périodique et l'acquisition d'équipements et d'accessoires pour le transport quotidien.

1.3 Objectifs du programme d'aide

Comme nous l'avons vu précédemment, le développement du transport scolaire a culminé avec la démocratisation de l'enseignement au début des années 60. En effet, au moment où l'on a introduit les objectifs d'égalité des chances, d'accessibilité aux études supérieures et de préparation à la vie en société, on a également voulu s'assurer de créer les conditions favorisant une véritable démocratisation. Ainsi, parallèlement à la centralisation des équipements scolaires et à leur utilisation maximale, on a vu dans le transport scolaire un moyen privilégié d'atteindre ces objectifs[25].

À l'origine, l'objectif du programme d'aide au transport scolaire consiste à répondre aux besoins spécifiques du système d'éducation. En soi, cet objectif est assez vague, mais il est précisé peu à peu avec le temps. Ainsi, au moment de la démocratisation de l'enseignement, l'implication du gouvernement dans le financement du transport scolaire, vise la mise en place d'un

---

25. GOUVERNEMENT DU QUÉBEC. *Rapport de la Commission royale d'enquête sur l'enseignement dans la province de Québec*, (rapport Parent), Tome I, Québec, 1966, p. 83-85.

mode de transport équivalent pour tous les élèves du Québec[26]. À cette époque, la responsabilité financière du transport scolaire est entre les mains du ministère de l'Éducation. Par la suite, cette responsabilité est confiée au ministère des Transports, et l'organisation du transport scolaire est revue à la lumière des recommandations contenues dans le rapport Lachapelle[27]. On assiste alors à la régionalisation du transport et à un réajustement des objectifs du programme d'aide. De fait, aux objectifs énoncés précédemment s'ajoutent notamment des préoccupations en matière de sécurité des véhicules.

D'autre part, avec la mise en place d'un nouveau régime en 1982, de nouveaux objectifs sont élaborés. Ils visent principalement la diminution des dépenses consacrées au transport scolaire, le contrôle des budgets, la décentralisation vers les autorités locales, l'utilisation plus rationnelle des véhicules et l'assouplissement de l'encadrement réglementaire du transport scolaire[28]. En 1988, ces objectifs sont à toutes fins utiles reconfirmés, lors de l'analyse globale[29] réalisée sur le régime mis en place en 1982. Ces objectifs concernent tous les volets du programme d'aide, sans distinction.

Ainsi qu'on peut le constater, les objectifs du programme d'aide au transport scolaire ont évolué considérablement depuis que le ministère des Transports s'en est vu confier la responsabilité. En effet, les objectifs visant la générali-

---

26. *Ibid.*, p. 83-85.

27. La Commission d'enquête Lachapelle a été instituée en janvier 1967 à la suite d'une collision survenue à Dorion en octobre 1966 entre un autobus scolaire et un train. Cette collision a entraîné la mort de plusieurs enfants d'âge scolaire.

28. GOUVERNEMENT DU QUÉBEC. Ministère des Transports, *8 285 autobus d'écoliers au service des Québécois*, Livre blanc sur la réforme du système de transport des écoliers au Québec, Québec, octobre 1981, p. 6-9.

29. GOUVERNEMENT DU QUÉBEC. Ministère des Transports, Direction du développement du transport terrestre des personnes, *Transport scolaire, Analyse du système québécois*, Québec, janvier 1988, p. 129-132.

sation du transport, établis par le ministère de l'Éducation, sont remplacés par des objectifs administratifs reflétant davantage l'esprit d'un programme d'aide. De fait, ils mettent en relief un souci de contrôle budgétaire, d'utilisation optimale des ressources et d'encadrement réglementaire minimal. Ces objectifs serviront donc de point de référence aux analyses que nous entendons réaliser dans le cadre de la présente évaluation.

1.4 Gestion du programme

La gestion du programme est assurée par le Service de l'administration des programmes. Ce service a la responsabilité d'appliquer les règles budgétaires concernant le transport des élèves. Par gestion on entend aussi celle que fait les commissions scolaires des crédits que leur accordent le ministère des Transports.

1.5 Coûts du programme

Depuis l'époque de la révolution tranquille et de la démocratisation de l'enseignement, au début des années 60, le coût du transport scolaire au Québec a connu une croissance fulgurante. En effet, il est passé de 14,4 millions de dollars en 1961-1962 à 389,2 millions en 1990-1991. Depuis qu'il s'en est vue confier la responsabilité en 1972, le ministère des Transports est le principal bailleur de fonds du transport scolaire. En 1990-1991, sa contribution s'élève à 367,7 millions de dollars, soit 96,6 % des sommes attribuées aux commissions scolaires et aux établissements autorisés pour l'organisation du transport scolaire. Les crédits accordés couvrent le transport pour l'entrée et la sortie quotidienne des élèves. Financé par l'allocation de base, ce transport représente en 1990-1991 près de 99 % des allocations versées par le Ministère pour le transport scolaire. Le reste des allocations se rapportent

aux ajustements pour la variation de la clientèle, au transport de la clientèle EHDAA et aux classes d'accueil[30].

2. CADRE D'ANALYSE

2.1 Objectifs de l'étude d'évaluation

Depuis la mise en place du régime de 1982, quatre plans triennaux différents ont été élaborés. Ces plans couvrent les années comprises entre 1982-1983 et 1993-1994. Au cours de cette période, plusieurs modifications ont été apportées. Ces modifications touchent notamment le facteur d'évolution de la clientèle, l'ajustement des indices de calcul et de la période de référence, l'affectation des surplus, la suppression des mesures de compression.

Le financement du transport scolaire a donc passablement évolué depuis que le Ministère s'en est vue confier la responsabilité en 1972. Ces changements se sont fait sentir surtout depuis 1982. Au début, le système semble atteindre les objectifs pour lesquels il a été mis en place. C'est d'ailleurs ce que confirme «l'analyse du système québécois» réalisée en 1988 au Ministère. Selon les résultats de cette analyse, 75 % des commissions scolaires enregistraient des surplus à cette époque et celles qui étaient en déficit le demeuraient rarement plus d'une année. Sans être parfait, le régime de 1982 a donc incité les commissions scolaires à rationaliser leurs services de transport, sans pour autant diminuer la qualité des services offerts à la clientèle. Ce faisant, l'objectif visant un meilleur contrôle financier a été atteint en grande partie.

---

30. GOUVERNEMENT DU QUÉBEC. Ministère des Transports, *Répertoire statistique, Transport scolaire 90-91*, Québec, 1er trimestre 1993, introduction.

Cependant, depuis quelques années, il appert que de plus en plus de commissions scolaires présentent des déficits récurrents. Cette situation préoccupe autant le Ministère que les commissions scolaires. Elle nous amène également à nous demander dans quelle mesure le mode de financement actuel correspond toujours aux besoins des commissions scolaires. Mais plutôt que de conclure trop rapidement, il faut chercher à connaître les causes sous-jacentes à un tel phénomène. C'est dans cette optique que nous nous proposons d'entreprendre la prochaine étude d'évaluation.

Dans cette évaluation, nous allons donc surtout nous attarder à déterminer la pertinence du mode de financement actuel. Puis, dans une moindre mesure nous chercherons à savoir si le programme d'aide est efficace. Au terme de cette évaluation, nous devrions être en mesure de proposer les correctifs à apporter au programme d'aide ainsi qu'au mode de financement pour les adapter aux besoins actuels.

2.2 Utilisateurs des résultats de l'étude d'évaluation

Outre les gestionnaires de la Direction générale, le Service de l'administration des programmes et le Service des politiques en transport des personnes sont les principaux utilisateurs des résultats de l'évaluation. Ils auront à donner suite aux recommandations formulées au terme de l'évaluation.

2.3 Mesures d'évaluation

Le but de l'étude d'évaluation étant de mesurer l'atteinte des objectifs du programme, de préciser leur pertinence et de déterminer les actions à mener dans l'avenir tant au niveau de la raison d'être du programme, de son contenu que de son orientation en général, les mesures de pertinence et d'efficacité apparaissent dans l'ordre les plus appropriées pour réaliser ce mandat.

a. Mesure de la pertinence

La mesure de la pertinence consiste à établir jusqu'à quel point le programme et les objectifs qui le sous-tendent répondent toujours aux besoins. Dans un premier temps, nous essayerons d'établir s'il y a adéquation entre les résultats du programme et les besoins qui étaient à la base de son élaboration, et dans un deuxième temps, nous déterminerons dans quelle mesure le programme et ses composantes répondent toujours aux besoins. La mesure de la pertinence tiendra compte non seulement des besoins exprimés par le milieu, mais également des changements qui ont pu survenir dans les orientations gouvernementales. De plus, dans le cadre de la présente évaluation, nous accorderons une attention particulière à l'adéquation du mode de financement du transport scolaire avec les besoins des commissions scolaires. Pour ce faire, nous suivrons dans le temps les modifications apportées aux règles budgétaires et mesurerons les impacts que leur application a eus dans le milieu. On pense ici particulièrement aux effets des modifications de l'ajustement aux variations de la clientèle sur les coûts de fonctionnement des commissions scolaires.

b. Mesure de l'efficacité

La mesure de l'efficacité consiste à comparer les résultats finaux et les impacts avec les objectifs de départ. Moins importante que la mesure de pertinence, cette mesure nous permettra néanmoins de déterminer jusqu'à quel point les objectifs fixés lors de la réforme de 1982 ont été atteints et répondent toujours aux besoins exprimés par le milieu. Pour déterminer le degré de réalisation des objectifs, nous analyserons l'évolution dans le temps de différents indicateurs.

2.4 Questions d'évaluation

L'évaluation repose principalement sur la question suivante :

- Est-ce que le mode de financement actuel correspond toujours aux besoins des commissions scolaires?

L'évaluation de la qualité d'un programme ne peut s'appuyer uniquement sur une mesure de pertinence. En effet, si la pertinence du mode de financement demeure l'élément central de notre problématique, il reste que la présence d'objectifs irréalistes compte parmi les autres facteurs pouvant expliquer l'existence d'un problème, en l'occurrence, les déficits de fonctionnement récurrents de certaines commissions scolaires. Négliger cet aspect peut nous amener à ne donner qu'une vision partielle du programme. C'est pourquoi nous tenterons de répondre à la sous-question suivante :

- Les objectifs du programme et le mode de financement actuel sont-ils compatibles ou doivent-ils être réajustés pour répondre aux besoins d'aujourd'hui?

2.5 Indicateurs

Pour réaliser les mesures d'évaluation et répondre aux questions formulées précédemment, nous avons eu recours aux indicateurs suivants :

- nombre d'élèves inscrits et transportés matin et soir selon le type de clientèle (régulière, EHDAA et classes d'accueil) et le genre de transport utilisé (intégré et exclusif);
- nombre d'élèves inscrits et transportés le midi selon le type de clientèle (régulière, EHDAA et classes d'accueil) et le genre de transport utilisé (intégré et exclusif);
- parc de véhicules;
- nombre d'élèves transportés par véhicule;

- kilométrage parcouru matin et soir;
- kilométrage moyen par véhicule;
- nombre de commissions scolaires offrant le transport aux élèves résidant à moins de 1,6 kilomètre de l'école;
- mode d'attribution des contrats de transport (gré à gré, soumission publique, régie);
- coût annuel par véhicule;
- coût moyen par élève transporté;
- coût moyen au kilomètre;
- revenus et des dépenses des commissions scolaires;
- rapport du solde normalisé sur les subventions reçues;
- effectif de l'éducation préscolaire et de l'enseignement primaire et secondaire de 1989-1990 à 2010-2011, selon le réseau d'enseignement, l'ordre d'enseignement et le type de formation.

2.6 Méthodes de collecte et sources de données

Les principales sources de données auxquelles nous avons fait appel pour réaliser l'évaluation sont :

- les rapports d'exploitation pour le transport des écoliers;
- les états financiers;
- le répertoire statistique du transport scolaire du ministère des Transports;
- les statistiques du ministère de l'Éducation pour les ordres préscolaire, primaire et secondaire;
- le répertoire des organismes et des écoles du ministère de l'Éducation;
- les dossiers d'analyse du ministère des Transports relatifs au programme de subvention.

2.7 Limites de l'analyse

L'analyse s'appuie principalement sur les données statistiques et financières contenues dans les répertoires statistiques du ministère des Transports ainsi que dans la banque de données du transport scolaire. Grâce à ces données, il a été possible de procéder aux analyses relatives à l'évolution du transport scolaire au Québec entre 1982-1983 et 1991-1992 et à la situation du transport scolaire dans quelques commissions scolaires; analyses que l'on trouvera aux sections 3.2 et 3.3 du présent document.

Cependant, précisons que la justesse des interprétations faites à l'aide de ces données est tributaire de leur fiabilité. À cet égard, nous avons noté quelques faiblesses dans les données dont nous disposions pour procéder aux analyses. À titre d'exemple, signalons que dans le calcul de la proportion des élèves transportés par rapport aux élèves inscrits, la clientèle transportée considérée n'est pas identique à la clientèle inscrite. Ceci a pour effet d'introduire de légers biais dans les ratios ainsi calculés. Ces biais ne sont cependant pas suffisamment importants pour invalider les conclusions de la présente évaluation.

D'autre part, signalons également que les conclusions tirées de l'analyse des 29 commissions scolaires sélectionnées à la section 3.3 ne peuvent en aucun cas s'appliquer à l'ensemble des commissions scolaires du Québec. Cependant, les variables considérées dans la sélection des commissions scolaires nous assurent que celles où il y a des situations problèmes ont pour la plupart fait l'objet d'une analyse dans le cadre de la présente évaluation.

Enfin, mentionnons que les aspects particuliers du transport des élèves en classes d'accueil, du transport des clientèles EHDAA, du transport relatif au programme maternelle-maison et maternelle-animation et du transport des

élèves fréquentant les établissements privés n'ont pas été traités de façon spécifique.

3. ANALYSES ET RÉSULTATS

3.1 Les cadres financiers triennaux, les règles budgétaires de 1982-1983 à 1992-1993 et leur contenu

La parution au début des années 80 du livre blanc sur la réforme du système de transport des élèves au Québec[31] marque un tournant dans l'encadrement du programme d'aide au transport scolaire. En effet, le livre blanc propose d'exercer un meilleur contrôle financier, une réduction des coûts du système et une décentralisation des responsabilités en matière de transport vers les commissions scolaires. De plus, il introduit des mesures en vue de permettre une meilleure utilisation des infrastructures de transport scolaire.

Dorénavant, tous les trois ans, un nouveau cadre financier est élaboré. Ce cadre contient les orientations du Ministère en matière de transport scolaire. Ces dernières sont par la suite traduites en mesures et regroupées sous forme de règles budgétaires. Ces deux documents viennent ainsi remplacer le règlement 11 sur le transport scolaire. Depuis l'instauration du nouveau régime, le Ministère a préparé quatre cadres financiers et adopté des règles budgétaires chaque année. Découlant du cadre financier, le contenu des règles doit en respecter l'esprit.

Dans la présente partie de l'évaluation, nous retracerons donc les grands objectifs contenus dans chacun des cadres financiers, tout en présentant les principales dispositions des règles budgétaires et les modifications par rapport

---

31. GOUVERNEMENT DU QUÉBEC. Ministère des Transports, *8 285 autobus d'écoliers au service des Québécois*, Livre blanc sur la réforme du système de transport des écoliers, Québec, octobre 1981, 22 p.

aux règles du cadre précédent. De façon générale, ces renseignements proviennent en bonne partie des mémoires adressés par le ministère des Transports au Conseil des ministres et au Conseil du trésor. Puis, nous relèverons les principaux changements apportés aux règles au cours de chaque cadre financier. En préparant cette section sur l'évolution du contenu des règles[32], nous mettrons l'accent sur les modifications ayant eu un impact significatif sur le financement des organismes de transport scolaire. Lorsque nécessaire, nous commenterons également certains éléments jugés importants dans la compréhension de l'ensemble du dossier, et ce, afin d'amorcer une réflexion plus en profondeur sur la problématique générale. Ce chapitre de l'étude d'évaluation sert de lien avec l'évolution générale du transport scolaire au Québec (section 3.2) et la mise en lumière des relations de cause à effet entre la politique de financement du Ministère et la situation financière de certaines commissions scolaires (section 3.3).

a. Le premier cadre financier triennal : années scolaires 1982-1983, 1983-1984 et 1984-1985

a.1 Objectifs et contenu

Contrairement à la législation précédente (règlement 11), le nouveau régime comporte deux règlements distincts : l'un encadre le régime administratif, l'autre contient les normes minimales de construction et d'opération des véhicules affectés au transport scolaire.

Alors que le règlement 11 établissait les diverses modalités régissant le transport des élèves selon un mode de gestion et de financement centralisé, la nouvelle réglementation concrétise une volonté de décentralisation des res-

---

32. Un tableau détaillé de tous les changements apportés aux règles budgétaires au cours de cette période se trouve à l'annexe 1.

ponsabilités en matière de transport scolaire vers les autorités locales et une certaine libéralisation de la réglementation. En effet, cette nouvelle réglementation porte essentiellement sur la formation de comités consultatifs, les modalités d'octroi des contrats et les dispositions minimales des contrats de transport.

Les nouvelles règles budgétaires introduisent le principe d'une enveloppe budgétaire fermée pour les commissions scolaires et les établissements privés organisant le transport des élèves. L'allocation de base est composée des éléments suivants : l'établissement d'un coût historique normalisé, la variation annuelle de la clientèle inscrite (coefficient de pondération de 50 %) et la détermination d'un taux d'indexation. Ce taux, qui représente la moyenne arithmétique entre l'indice des prix à la consommation et l'indice des prix au transport, est assorti de compressions budgétaires (entre 2 et 4 %) qui tiennent compte des efforts de rationalisation déjà réalisés dans les réseaux par certaines commissions scolaires. Les règles prévoient également des allocations supplémentaires pour le transport des élèves qui fréquentent les classes d'accueil, pour le transport complémentaire, pour le transport interécoles et pour le transport des élèves inscrits aux programmes maternelle-maison et maternelle-animation.

Dans le cadre de la politique générale visant à favoriser l'intégration des élèves en difficulté d'adaptation et d'apprentissage à l'école publique, les nouvelles règles introduisent également une disposition transitoire concernant leur transport. Par le biais d'une allocation spécifique nécessitant une autorisation préalable du Ministère, ce dernier s'engage à payer le coût réel des nouveaux services destinés à cette catégorie d'élèves. Par ailleurs, le transport périodique des écoliers qui, pour des raisons de distance, ne peuvent se déplacer matin et soir fait aussi l'objet d'une allocation spécifique.

Notons la transférabilité complète des enveloppes prévues pour l'allocation de base et les allocations supplémentaires. Le principe de l'enveloppe fermée confère à la commission scolaire le privilège de conserver tout surplus de l'enveloppe sur les dépenses, alors qu'en contrepartie elle a la responsabilité de financer tout excédent des dépenses sur l'enveloppe allouée. Quant aux allocations spécifiques, elles sont non transférables entre elles ou vers d'autres postes budgétaires. Le montant final de ces allocations est déterminé «a posteriori» sur la base des dépenses réellement encourues.

Par ailleurs, les règles budgétaires prévoient également un mode de subvention aux établissements privés qui, à quelques détails près, demeure semblable à celui élaboré à l'intérieur de la réglementation précédente. L'aide financière accordée à ces établissements privés varie selon le type d'organisation du transport. Lorsqu'il y a une entente de transport avec une commission scolaire autorisée, la subvention est incluse dans l'allocation de base de la commission scolaire. Lorsque l'établissement privé est autorisé à organiser le transport de ses écoliers, les règles budgétaires introduisent, comme pour les commissions scolaires, le principe d'une enveloppe budgétaire fermée, et le taux d'indexation de la subvention est aussi assorti d'une compression budgétaire de 4 %.

Pour avoir droit à l'aide gouvernementale, les établissements privés doivent satisfaire à certains critères de base. Ainsi, des subventions sont versées aux établissements déclarés d'intérêt public pour les dépenses de l'entrée et de la sortie quotidienne des élèves du secondaire. De plus, les établissements doivent être situés hors des territoires de la Commission des écoles catholiques de Québec, de la Commission des écoles catholiques de Montréal et de la Commission des écoles protestantes du Grand Montréal. Notons que les critères relatifs à l'ordre secondaire et à la région où sont situés les établisse-

ments ne s'appliquent pas aux établissements offrant des cours à des élèves en difficulté d'adaptation et d'apprentissage.

a.2 Les changements apportés aux règles budgétaires au cours du premier cadre financier triennal

Peu de changements ont été apportés aux règles budgétaires au cours du premier cadre financier. Comme prévu initialement, l'indexation de l'enveloppe budgétaire des établissements d'enseignement a été assortie de compressions successives de 4, 3 et 3 % pour les trois premières années du régime. L'allocation supplémentaire affectée au transport complémentaire visant à payer une partie des coûts du transport pour participer à certaines activités éducatives complémentaires a également fait l'objet de réductions successives au cours des années, passant de 2 $ par élève inscrit à 1,50 $, puis à 1 $ en 1984-1985.

D'autre part, l'allocation spécifique relative au transport des élèves en difficulté d'adaptation et d'apprentissage a été modifiée en 1984-1985 afin que les commissions autorisées aient à justifier annuellement leurs besoins, même si une demande a été acceptée l'année précédente. De plus, dorénavant, afin d'éviter les demandes multiples et répétitives d'acquisition d'équipements dont le coût d'achat est inférieur aux coûts reliés à la procédure d'attribution des subventions, les demandes inférieures à 1 000 $ seront absorbées entièrement par les commissions autorisées.

Enfin, à partir de 1983-1984, les établissements privés offrant un service aux élèves en difficulté d'adaptation et d'apprentissage sont désignées en annexe des règles budgétaires. L'ajustement apporté à la subvention de ces établissements à la suite de l'évolution de la clientèle fait plutôt référence à la clien-

tèle transportée qu'à celle inscrite, comme c'est le cas pour les autres établissements privés[33].

b. Le deuxième cadre financier triennal : années scolaires 1985-1986, 1986-1987 et 1987-1988

b.1 Objectifs et contenu

Le premier cadre triennal avait pour objectif principal d'implanter un mode de gestion décentralisé au profit des commissions scolaires. Il se caractérisait par l'introduction d'une enveloppe budgétaire fermée visant à freiner la croissance accélérée des dépenses dans ce secteur de transport. Les compressions budgétaires ont ainsi permis au gouvernement de réduire sensiblement les coûts du système au cours de cette période, sans pour autant affecter la qualité des services offerts sur l'ensemble du territoire.

Le second cadre triennal poursuit essentiellement les mêmes objectifs. Toutefois, certains ajustements techniques sont apportés afin de permettre le maintien de la qualité des services offerts. En effet, on remarque que l'application de la formule d'indexation retenue depuis 1982-1983 s'est traduite par une sous-indexation par rapport à l'évolution des coûts des transporteurs, ce qui risquait d'accélérer le vieillissement de la flotte de véhicules. Afin d'enrayer ce phénomène, le gouvernement a apporté des modifications à la formule d'indexation.

---

33. GOUVERNEMENT DU QUÉBEC. Ministère des Transports, Direction du transport terrestre des personnes, *Règles budgétaires, Transport des écoliers pour l'année scolaire 1983-1984*, Québec, 1987, p. 21.

b.1.1 Évolution de la clientèle

Le facteur «d'évolution de la clientèle inscrite» est éliminé de la formule d'indexation. L'analyse de la situation a permis de constater une quasi-absence d'impact sur les coûts des transporteurs, et les prévisions du ministère de l'Éducation indiquent une grande stabilité de la clientèle au cours des prochaines années. On remplace le facteur évolution par un mécanisme d'ajustement à la suite d'une variation de la clientèle.

b.1.2 Ajustement des indices et de la période de référence

Pour le deuxième cadre financier, la part des prix du transport (IPT) est haussée de 50 à 60 % dans la formule d'indexation, alors qu'à l'inverse la part des prix à la consommation (IPC) est réduite à 40 %. Cet ajustement est apporté de façon à mieux refléter la structure des coûts de fonctionnement des entreprises de transport scolaire. De plus, la période de référence a été rapprochée de trois mois (du 1er avril au 31 mars au lieu du 1er janvier au 31 décembre) de façon à réduire le décalage entre la période de référence et l'indexation des enveloppes budgétaires[34].

b.1.3 Suppression des compressions liées à la formule d'indexation

Les mesures de compression intégrées à la formule d'indexation des enveloppes budgétaires depuis 1982-1983 sont supprimées. Après analyse, il s'avère que les compressions étaient transmises aux transporteurs, alors que plusieurs commissions scolaires sous-indexaient les contrats par rapport à l'enveloppe

---

34. GOUVERNEMENT DU QUÉBEC. Ministère des Transports, Direction du développement du transport terrestre des personnes, *Transport scolaire, Analyse du système québécois*, Québec, janvier 1988, p. 12.

reçue du ministère des Transports. Pour le prochain cadre, le Ministère exige, par son Règlement sur le transport des élèves, que les contrats de plus d'un an contiennent une clause qui garantit aux transporteurs le même taux d'indexation que celui qui sert à établir l'enveloppe de base des commissions scolaires, et ce pour les deuxième et troisième années du contrat[35].

b.1.4 Rétablissement de la base des commissions scolaires

Puisque la plupart des surplus des commissions scolaires originent d'une sous-indexation des contrats des transporteurs, le Ministère a réajusté, au début du deuxième cadre financier, l'enveloppe budgétaire des commissions scolaires sur la base des dépenses réelles indexées de l'année scolaire 1983-1984, récupérant ainsi la part des surplus qui n'auraient pas été engagés dans des activités récurrentes.

Avec le recul, on constate aujourd'hui que cette opération n'a pas été à l'avantage des commissions scolaires qui, dès le début du nouveau régime de subventions, ont rationalisé leurs activités de transport en transférant une partie de leur clientèle du transport exclusif au transport intégré.

En 1985-1986, les gains obtenus par les organismes qui ont agi avec célérité ont perdu de leur caractère récurrent, puisque l'allocation de base a été réajustée en fonction des dépenses réelles encourues. Par contre, ceux qui ont réalisé cette rationalisation après 1984-1985 conservent toujours l'avantage financier obtenu à la suite du transfert d'une partie de leur clientèle.

---

35. GOUVERNEMENT DU QUÉBEC. Ministère des Transports, Direction du développement du transport terrestre des personnes, *Transport scolaire, Analyse du système québécois*, Québec, janvier 1988, p. 13.

b.2 Les changements apportés aux règles budgétaires au cours du deuxième cadre financier triennal

b.2.1 Allocation de base

Tout au long du premier cadre financier, l'indexation de l'allocation de base du transport exclusif des élèves était identique à celle du transport intégré. En 1985-1986, on indexe le transport exclusif selon un taux représentant 40 % de l'IPC et 60 % de l'IPT, alors que l'enveloppe affectée au transport intégré est indexée au taux moyen d'augmentation du coût des laissez-passer à tarif étudiant émis par les organismes publics de transport pour les deux premières années du cadre financier. Pour l'année 1987-1988, on utilise le taux moyen d'augmentation du coût des laissez-passer à tarif étudiant du principal organisme public de transport sur le territoire de la commission autorisée. Ces modifications sont apportées pour mieux refléter la structure des coûts de fonctionnement des entreprises de transport scolaire.

Au coût historique ajusté sur la base de la dépense réelle encourue en 1983-1984 est ajouté, pour l'année 1985-1986, un facteur provisionnel récurrent de 1 %, après l'application de la formule d'indexation. Cette marge de manoeuvre tient compte des variations locales qui ne peuvent être prévues par la mécanique systémique choisie afin de rétablir les allocations de base. Il s'agit d'un effort effectué pour favoriser la stabilité de l'industrie et le maintien d'un bon niveau de service.

b.2.2 Allocations supplémentaires

Les subventions attachées au transport des élèves fréquentant les classes d'accueil ont été retirées étant donné le peu de demandes formulées depuis 1982. De plus, l'allocation pour le transport périodique est transformée en allocation supplémentaire et devient par conséquent transférable, alors qu'au

cours du premier cadre il s'agissait d'une allocation spécifique. Cette mesure est adoptée pour alléger le processus administratif. À l'instar de l'allocation de base, les allocations supplémentaires, à l'exception de l'allocation de transport complémentaire, ont été revues au début du deuxième cadre financier afin de mieux refléter le niveau des dépenses réelles.

b.2.3 Allocations spécifiques pour les clientèles EDAA

Toujours au début de ce nouveau cadre financier, on intègre la variation des coûts du transport des élèves en difficulté d'adaptation et d'apprentissage à l'allocation de base des commissions scolaires de façon à ce que ces coûts deviennent partie intégrante de l'enveloppe de base des organismes. Pour avoir droit à une nouvelle allocation spécifique en 1985-1986, les commissions scolaires doivent donc justifier leurs nouveaux besoins en transport. Cette intégration des coûts de transport des EDAA au début de chacun des cadres allège bien sûr le processus administratif, mais elle compromet toute évaluation potentielle sur l'évolution des coûts réels et des subventions versées à cette clientèle. En soi, le fait d'intégrer progressivement l'ensemble des coûts de la clientèle EDAA à l'enveloppe de base est louable s'il s'agit d'un processus limité dans le temps. Le problème vient du fait que les nouveaux besoins reliés à cette clientèle se sont avérés sans limite.

En 1986-1987, l'allocation spécifique relative au transport des élèves en difficulté d'adaptation et d'apprentissage a été repensée afin de permettre l'octroi de subventions dans le cas où l'on observe qu'il y a des coûts supplémentaires de transport par rapport aux dépenses totales de l'année précédente, et afin de tenir compte des résultats de fonctionnement de l'exercice. Autrement dit, l'allocation spécifique est réduite du surplus net réalisé au niveau de l'allocation de base et des allocations supplémentaires, exception faite de l'allocation au transport complémentaire. Grâce à ces modifications, les commis-

sions autorisées qui réalisent des surplus financiers en matière de transport, tant au niveau de l'allocation de base que des allocations supplémentaires, ne reçoivent pas de sommes additionnelles du ministère des Transports.

Cette mesure vise, à toutes fins utiles, l'autofinancement des coûts liés au transport des élèves en difficulté d'adaptation et d'apprentissage. Elle conduit à limiter considérablement la transférabilité vers des postes budgétaires autres que le transport. Le ministère des Transports veut ainsi inciter les commissions scolaires à prioriser les services destinés à cette clientèle spécifique face à des besoins croissants et très coûteux.

Par ailleurs, les règles budgétaires 1986-1987 introduisent une nouvelle allocation spécifique au transport périodique des élèves en difficulté d'adaptation et d'apprentissage qui, pour des raisons de distance, ne peuvent se déplacer matin et soir. Toutefois, pour avoir droit à cette allocation, il faut accompagner la demande d'un plan de service adapté à chacun des élèves.

En 1987-1988, on introduit deux nouveaux critères d'admissibilité. D'une part, l'allocation vise les élèves en difficulté d'adaptation et d'apprentissage qui font l'objet d'une entente de scolarisation, soit ceux qui fréquentent un établissement scolaire spécialisé situé à l'extérieur du territoire de la commission scolaire autorisée. D'autre part, l'allocation vise le remboursement des frais de transport résultant de l'acquisition de véhicules adaptés pour le transport des EDAA[36].

---

36. GOUVERNEMENT DU QUÉBEC. Ministère des Transports, Direction générale du transport terrestre des personnes, *Règles budgétaires du transport des écoliers pour l'année scolaire 1987-1988*, Québec, 1987, p. 10.

b.2.4 Ajustement à la suite d'une variation de la clientèle

Comme nous l'avons mentionné précédemment, le facteur «évolution de la clientèle» est éliminé de la formule d'indexation utilisée pour le transport exclusif de l'allocation de base. Ce retrait se justifie par le fait qu'une légère variation de la clientèle n'entraîne pas obligatoirement une variation proportionnelle des coûts. Au deuxième cadre financier, on remplace le facteur «évolution de la clientèle» par un mécanisme d'ajustement qui n'intervient que lorsque la variation de la clientèle inscrite est significative, soit lorsqu'elle est supérieure à 5 % entre l'année de référence 1984-1985 et l'année scolaire 1985-1986, 1986-1987 ou 1987-1988 selon le cas. L'allocation de base de la commission autorisée est alors ajustée de façon non récurrente, pour l'année scolaire en cours[37].

Notons cependant qu'il y a eu interprétation de cette clause d'ajustement de la clientèle au moment de l'analyse des demandes des commissions scolaires. Une étude particulière de la situation financière de l'organisme était effectuée systématiquement pour déterminer si la subvention devait être versée. Ainsi, certaines commissions scolaires n'ont pas eu droit à l'ajustement prévu, bien que l'augmentation de leur clientèle dépassait le taux de 5 %. Les diminutions inférieures à 5 % étaient également considérées et on apportait, le cas échéant, des ajustements à la baisse à l'enveloppe de base. Cette liberté dans l'application des règles budgétaires a pu avoir un impact sur la performance financière à long terme de certains organismes.

---

37. GOUVERNEMENT DU QUÉBEC. Ministère des Transports, Direction générale du transport terrestre des personnes, *Règles budgétaires du transport des écoliers pour les années scolaires 1985-1986 à 1987-1988.*

b.2.5 Subventions aux établissements privés

Dans l'ensemble, le volet des règles budgétaires demeure inchangé par rapport au cadre précédent. Aucune nouvelle disposition n'est ajoutée à celles que l'on connaît déjà. Ainsi, on retrouve les définitions et les dispositions relatives aux conditions d'admission, aux types d'organisation du transport et aux ruptures d'entente. Cependant, quelques modifications de contenu sont apportées à certaines dispositions.

Les principaux changements aux règles budgétaires touchent les conditions d'admission, la notion d'établissements admissibles et celle d'établissements autorisés à organiser leur propre service de transport. Ainsi, sont désormais considérées admissibles, les établissements privés situés sur le territoire des trois principales commissions scolaires du Québec. Dorénavant, seuls les établissements situés sur les territoires de la STCUM, de la CTCUQ, de la CTRSM, de la CTCRO et de la STL n'auront plus droit à la subvention. On considérait alors que le développement des services de transport en commun était satisfaisant.

Quant aux établissements autorisés à organiser leur propre service de transport, le Ministère réajuste, comme pour les commissions scolaires, l'enveloppe budgétaire des organismes sur la base des dépenses réelles de l'année scolaire 1983-1984. Aucun autre changement important n'est intervenu au cours de cette période[38].

---

38. *Ibid.*

c. Le troisième cadre financier triennal : années scolaires 1988-1989, 1989-1990 et 1990-1991

c.1 Objectifs et contenu

Alors que le second cadre financier comportait certains ajustements techniques afin de maintenir la qualité des services, le troisième cadre suggère d'apporter quelques modifications aux règles budgétaires pour répondre à l'émergence de nouveaux besoins. Ces besoins touchent notamment les variations de la clientèle, la réallocation d'une partie des surplus, les classes d'accueil, les élèves en difficulté d'adaptation et d'apprentissage, les établissements privés et l'intégration de certaines allocations supplémentaires à l'allocation de base. De façon générale, on retient pour le nouveau cadre triennal le niveau des allocations versées pour l'année 1987-1988 afin d'établir la base des enveloppes financières des organismes.

c.1.1 Variation de la clientèle

Au cours des dernières années, certaines commissions scolaires autorisées ont réalisé des surplus budgétaires, alors que d'autres ont été confrontées à une situation financière plus serrée, notamment en raison d'une hausse importante de leur clientèle. Les règles budgétaires antérieures, qui prévoyaient un ajustement de l'allocation de base à la suite d'une variation de la clientèle inscrite supérieure à 5 % sur une période de trois ans, n'ont pas permis d'ajustement prompt des allocations et plusieurs organismes n'ont pu être admissibles aux ajustements.

Afin d'introduire plus de souplesse, les règles du troisième cadre prévoient un ajustement des allocations dès que l'augmentation de la clientèle atteint 1,25 % annuellement. L'ajustement est déterminé en multipliant le coût annuel moyen d'un élève transporté en transport exclusif (400 $ en 1988-1989)

par 60 % (la proportion moyenne de la clientèle transportée par rapport à la clientèle inscrite) de l'augmentation de la clientèle inscrite. Pour les deuxième et troisième années du cadre triennal, les règles budgétaires tiennent compte également des fluctuations de la clientèle en calculant la hausse de 1,25 % à partir de la clientèle la plus élevée des années 1987-1988, 1988-1989 ou 1989-1990.

L'ajustement à la suite d'une augmentation de la clientèle est récurrent et le montant versé devient partie intégrante de l'enveloppe de base de la commission scolaire.

c.1.2 Réallocation d'une partie des surplus

Dans le but d'améliorer le système d'allocation des subventions et d'introduire plus d'équité entre les commissions scolaires qui ont un surplus et celles qui sont aux prises avec des problèmes de croissance de la clientèle, le Ministère introduit, à compter de 1988-1989, un système de récupération d'une partie des surplus budgétaires. Les sommes d'argent ainsi récupérées serviront à financer les coûts supplémentaires engendrés par la mise en place de règles plus souples permettant de compenser les augmentations importantes de la clientèle.

La récupération est égale à 30 % du surplus normalisé, à la condition que ce dernier représente 1 % et plus de l'enveloppe allouée par le Ministère. De façon à assurer aux commissions scolaires un fonds de roulement minimum et à permettre une gestion efficace de leur budget, une somme minimale de 20 000 $ de surplus n'est pas assujettie à la formule de redistribution.

c.1.3 Élèves fréquentant les classes d'accueil

De façon à faciliter l'intégration sociale des immigrants, les commissions scolaires offrent un programme de classes d'accueil visant à préparer les élèves à un transfert éventuel vers le réseau régulier de l'enseignement. Le plus souvent ces élèves ne peuvent utiliser les services réguliers de transport écolier puisqu'ils sont peu autonomes en raison de leur méconnaissance du milieu. Cette situation oblige les commissions scolaires à mettre en place des services de transport coûteux destinés spécialement à cette clientèle.

Les dispositions concernant le financement du transport de ces élèves ont été supprimées des règles budgétaires pour la durée du deuxième cadre financier, à une période où cette clientèle était virtuellement absente du réseau. Mais depuis, la situation s'est modifiée et la clientèle inscrite à ce programme a augmenté de façon significative, particulièrement dans la région de Montréal. Les règles budgétaires du troisième cadre financier prévoient une somme forfaitaire de 400 $ par élève additionnel au nombre d'élèves transportés au cours de l'année scolaire 1987-1988. Lorsque l'élève est intégré dans le réseau régulier d'enseignement, son transport est assujetti à l'allocation de base des commissions scolaires[39].

c.1.4 Élèves en difficulté d'adaptation et d'apprentissage

Comme il l'a fait au début du deuxième cadre financier, le Ministère intègre en 1988-1989 à l'allocation de base des commissions scolaires, les sommes d'allocations spécifiques déjà alloués au cours des trois dernières années, soit 2,2 millions de dollars. Cette opération est effectuée pour simplifier la ges-

---

39. GOUVERNEMENT DU QUÉBEC. Ministère des Transports, Direction générale du transport terrestre des personnes, *Règles budgétaires du ministre des Transports concernant le transport des élèves pour l'année scolaire 1988-1989*, Québec, 1988, p. 28 et 29.

tion du programme, mais elle empêche par contre de suivre adéquatement la progression des coûts réels reliés à cette clientèle, puisqu'ils sont intégrés aux allocations de base des commissions scolaires.

Pour le présent cadre financier, le ministère des Transports reconnaît les nouveaux besoins de la clientèle EDAA, qui fera l'objet d'ententes de scolarisation, soit les élèves qui fréquentent un établissement spécialisé situé à l'extérieur du territoire de la commission scolaire. On reconnaît également l'achat de véhicules adaptés, qui a pour effet d'améliorer la qualité et la sécurité du service de façon significative par rapport à l'année scolaire précédente. Tout au long du troisième cadre, on se rendra compte que cette ouverture dans les règles entraînera de nombreuses demandes de subventions difficiles à analyser.

Contrairement à la situation qui avait cours au dernier cadre, l'allocation spécifique pour EDAA ne sera plus assujettie à la situation financière de la commission scolaire concernée, c'est-à-dire qu'elle ne sera plus réduite du surplus net réalisé à la suite du versement des autres allocations. Bien que les textes officiels ne soient pas très explicites sur les raisons qui motivent ces changements, on peut penser que l'introduction d'une clause permettant au Ministère de récupérer 30 % des surplus a quelque peu influencé cette décision. De plus, le fait de rendre le versement de l'allocation spécifique pour la clientèle EDAA conditionnel à un éventuel déficit budgétaire n'était pas de nature à inciter les commissions scolaires à adopter une gestion serrée des deniers publics.

c.1.5 Les établissements privés

Contrairement aux deux cadres précédents, le troisième cadre financier introduit des changements spécifiques aux établissements privés. En effet, avec la fin du moratoire et la venue de nouveaux établissements DIP au cours des deux dernières années du deuxième cadre, le Ministère devait nécessairement prévoir de nouvelles modalités pour s'ajuster au nouveau contexte.

Au début du deuxième cadre financier (1985-1986), les critères d'admissibilité relatifs à la localisation des établissements ont été modifiés. Du territoire des trois principales commissions scolaires du Québec, on était passé au territoire des cinq plus importants organismes publics de transport en commun. En 1988-1989, on change de nouveau les règles du jeu en se concentrant dorénavant sur les seuls territoires de la STCUM et de la CTCUQ pour décréter qu'un établissement n'est pas admissible aux subventions gouvernementales.

Afin de justifier cette modification, on allègue que seuls les établissements situés sur les territoires de la STCUM et de la CTCUQ bénéficient vraiment d'un service de transport en commun d'une qualité telle qu'il n'y a pas lieu de leur accorder une aide afin de payer leurs dépenses de transport. De plus, il est mentionné que les établissements privés situés sur les territoires autres que ceux de la STCUM et de la CTCUQ sont en majorité déjà desservies par entente avec les commissions autorisées.

Au début de ce nouveau cadre, le Ministère énonce son intention de favoriser la conclusion ou le maintien d'ententes de transport entre les établissements privés DIP et les commissions scolaires. Aussi, les nouvelles règles budgétaires prévoient-elles un ajustement de l'allocation de base de la commission autorisée dès qu'il y aura hausse de la clientèle transportée à la suite d'une augmentation des places disponibles ou d'une augmentation du nombre d'élè-

ves externes fréquentant l'établissement. Cette nouvelle mesure était rendue nécessaire pour assurer le maintien de la qualité du service de transport offert par les commissions scolaires. De plus, lorsqu'un établissement privé, déclaré d'intérêt public à compter de l'année scolaire 1988-1989, qui passe de pensionnat à externat et devient admissible en vertu des règles budgétaires, conclut une première entente de transport avec une commission autorisée, le Ministère apporte un ajustement récurrent à l'allocation de base de la commission sur la base des coûts réels de transport, sans aucun facteur de pondération. Il s'agit bien sûr d'un incitatif à la conclusion d'ententes de transport.

Enfin, un nouvel établissement admissible qui est dans l'impossibilité de conclure une entente avec une commission scolaire reçoit du Ministère une allocation correspondant à 80 % des coûts de transport sur la base du coût moyen par élève transporté de la commission scolaire qui dessert le territoire de l'établissement. Dans les cas de ruptures d'ententes, on soustrait de l'enveloppe de base de la commission scolaire la plus élevée des sommes obtenues à la suite de l'application de deux formules différentes. Cette mesure vise à décourager les organismes de rompre des ententes.

c.1.6 Intégration d'allocations supplémentaires à l'allocation de base

Au début de ce nouveau cadre financier, les allocations supplémentaires reliées au transport périodique des élèves et celles reliées au transport inter-écoles sont intégrées aux allocations de base des commissions scolaires. Ce changement est destiné à alléger l'administration du système. Ces allocations, établies sur la base du coût historique, étaient indexées annuellement de la même façon que l'allocation de base. De plus, les dépenses réelles liées à ces

activités de transport ne faisaient l'objet d'aucun contrôle de la part du Ministère considérant l'importance relative des sommes d'argent en cause[40].

Peu important pour le financement des organismes, ce changement rendait cependant difficile le suivi par le Ministère du rapport évolutif des revenus sur les dépenses.

c.2 Les changements apportés aux règles budgétaires au cours du troisième cadre financier triennal

c.2.1 Subventions aux établissements privés

Comme nous l'avons mentionné plus haut, la fin du moratoire sur la reconnaissance de nouveaux établissements privés DIP a amené le ministère des Transports à modifier ses règles budgétaires afin de permettre leur admissibilité. En plus de modifier le critère d'admissibilité relatif aux territoires de deux organismes de transport en commun en 1988-1989, le Ministère introduit officiellement, dans les règles de 1989-1990, la notion de desserte de la clientèle hors-territoire. En effet, les nouvelles règles budgétaires permettent dorénavant le financement du transport de la clientèle d'un établissement privé venant de l'extérieur du territoire de la commission scolaire où est situé cet établissement.

On établit également une différence dans le calcul de l'allocation relative au transport exclusif de ces derniers établissements par rapport à ceux qui transportent une clientèle à l'intérieur du territoire de la commission scolaire où est située l'établissement. Dans le premier cas, l'allocation correspond à 80 % des coûts de transport sur la base du coût moyen par élève transporté

---

40. GOUVERNEMENT DU QUÉBEC. Ministère des Transports, Direction du développement du transport terrestre des personnes, *Transport scolaire, Analyse du système québécois*, Québec, janvier 1988, p. 63.

de la commission scolaire, alors que dans l'autre cas, l'allocation correspond à 80 % des coûts de transport sur la base du coût moyen par élève inscrit. On explique le changement par le fait que le nombre d'élèves inscrits est plus facile à contrôler par le Ministère.

La question du territoire des établissements est centrale dans la problématique de leur financement, puisque si l'établissement n'est délimité par aucun territoire pour le recrutement de sa clientèle, le Ministère a pour sa part toujours lié la clientèle transportée et les règles de financement aux territoires des commissions scolaires sur lesquels les établissements privés sont situés. Tous les aspects de cette problématique ont d'ailleurs été traités de façon exhaustive dans l'étude d'évaluation du programme d'aide au transport scolaire destiné aux élèves fréquentant les établissements privés de mai 1992 et les recommandations appropriées ont été formulées[41].

De plus, à partir de 1989-1990, le Ministère reconnaît 75 % de la variation de la clientèle inscrite plutôt que 50 % dans le calcul de l'allocation aux établissements autorisés à organiser le transport de leurs élèves. Ce pourcentage représente en fait la proportion de la clientèle transportée par rapport à celle inscrite. Un réajustement était devenu nécessaire pour s'adapter à la réalité.

Quant aux établissements qui accueillent des élèves en difficulté d'adaptation et d'apprentissage, c'est en 1988-1989 que le Ministère a reconnu 100 % de la variation de la clientèle transportée (plutôt que 50 %) et qu'il a intégré à l'enveloppe de base la partie de l'allocation spécifique affectée au transport quotidien des EDAA. De cette façon, on allégeait le processus administratif,

---

41. GOUVERNEMENT DU QUÉBEC. Ministère des Transports, Service des politiques en transport des personnes, Division de l'évaluation, *Rapport de l'étude d'évaluation, Programme d'aide au transport scolaire destiné aux élèves fréquentant les institutions privées*, Québec, mai 1992, 326 p.

puisque ces établissements n'avaient plus besoin de recourir aux allocations spécifiques pour financer de nouveaux besoins.

c.2.2 Annulation de l'allocation supplémentaire au transport complémentaire

Rappelons que l'allocation supplémentaire au transport complémentaire visant à payer une partie des coûts du transport pour participer à certaines activités éducatives complémentaires a fait l'objet de plusieurs réductions successives au cours des années. De 2 $ par élève inscrit en 1982-1983, elle est passée à 1,50 $ en 1983-1984, puis à 1 $ en 1984-1985. Depuis ce temps, cette somme n'a jamais été indexée, contrairement aux autres allocations versées par le Ministère.

C'est en 1990-1991, dernière année du troisième cadre triennal, que le ministère des Transports a éliminé cette allocation de ses règles budgétaires dans le cadre de la révision de plusieurs programmes gouvernementaux.

d. Le quatrième cadre financier triennal : années scolaires 1991-1992, 1992-1993 et 1993-1994

d.1 Objectifs et contenu

À la fin du troisième cadre financier, les analyses du ministère des Transports ont permis de conclure que le régime qui a cours depuis 1982 favorise un contrôle efficace des coûts, tout en maintenant un degré d'autonomie important pour les organismes autorisés à faire du transport scolaire. On propose donc un nouveau cadre financier de trois ans, dont les principaux paramètres sont comparables à ceux du cadre précédent.

Le solde normalisé des commissions et établissements privés montre, à la fin de l'année scolaire 1989-1990, un bilan positif puisque ces organismes ont dégagé des surplus équivalents 0,68 % de l'enveloppe globale de subventions. Globalement, le système apparaît donc en équilibre, bien que le Ministère ait dénombré 25 commissions scolaires qui ont enregistré un déficit à au moins trois reprises au cours des cinq dernières années.

C'est dans ce contexte que le ministère des Transports a apporté des changements aux modalités de financement du quatrième cadre financier. Il visait ainsi à introduire une plus grande équité dans la répartition des enveloppes budgétaires entre les bénéficiaires du programme, et une adaptation à quelques nouvelles réalités. Les principales modifications touchent la formule d'indexation pour le transport exclusif, les règles concernant les variations de clientèle, la réallocation des surplus, les classes d'accueil, les élèves handicapés ou en difficulté d'adaptation et d'apprentissage et le financement des établissements privés.

d.1.1 Formule d'indexation pour le transport exclusif

Depuis l'année scolaire 1985-1986, la formule d'indexation pour le transport exclusif est la combinaison de deux taux, soit 40 % de la variation de l'indice des prix à la consommation (IPC) et 60 % de celle de l'indice des prix à la consommation du transport (IPT). On retient pour le quatrième cadre financier la moyenne arithmétique de la variation des deux indices (50 % de l'IPC et 50 % de l'IPT).

d.1.2 Variation de la clientèle

Depuis la mise en place du nouveau programme, en 1982, on a eu tendance à établir un corollaire entre les déficits de certaines commissions scolaires et la croissance de leur clientèle. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle le Ministère a tenté de garder une certaine sensibilité à l'égard des augmentations de la clientèle.

Rappelons qu'au premier cadre financier (1982-1983 - 1984-1985), la formule d'indexation pour déterminer l'allocation de base incluait un facteur «évolution de la clientèle inscrite» accompagné d'un coefficient de pondération de 50 %. Cette méthode a été remplacée au début du second cadre triennal (1985-1986 - 1987-1988) par un ajustement effectué lorsque la variation de la clientèle inscrite était significative, soit supérieure à 5 % par rapport à une année de référence (1984-1985). Considérant que ce procédé manquait de souplesse et pénalisait plusieurs organismes, le Ministère a prévu pour le troisième cadre triennal un ajustement récurrent de l'allocation lorsque l'augmentation de la clientèle inscrite atteignait 1,25 %, en prenant comme référence l'année où l'on dénombrait le nombre le plus élevé d'élèves depuis l'année scolaire 1987-1988.

À l'usage, il s'est avéré que cette règle a permis à plusieurs commissions scolaires de répondre aux nouveaux besoins. Certaines ont toutefois connu des augmentations constantes de la clientèle sans atteindre la norme de 1,25 %. Elles n'ont donc pas bénéficié de l'ajustement et éprouvent des difficultés à maintenir un niveau de service comparable. Il faut comprendre que malgré une stabilisation de l'effectif scolaire des ordres primaire et secondaire au cours des dernières années, certaines commissions scolaires sont confrontées à une situation financière difficile, car elles doivent composer avec une augmentation sensible de la clientèle. Ce phénomène se manifeste particulièrement

dans les zones périphériques de Québec et de Montréal, conséquence directe de l'étalement urbain.

De façon à remédier à cette situation et à permettre un ajustement mieux ciblé sur l'évolution des coûts, le ministère des Transports adopte une formule d'ajustement renouvelée pour le quatrième cadre financier. Tout en maintenant la norme de 1,25 %, on introduit une période fixe de référence, soit l'année scolaire 1990-1991. L'ajustement se détermine en multipliant 430 $ par 60 % de l'augmentation de la clientèle inscrite. Contrairement au dernier cadre, il s'agit d'un ajustement non récurrent qui permet d'éviter de verser des sommes additionnelles à des commissions scolaires qui pourraient connaître une diminution de la clientèle après avoir enregistré une augmentation au cours du même cadre financier.

Grâce à cette modification, le Ministère croit rejoindre un plus grand nombre de commissions scolaires aux prises avec des augmentations de la clientèle et limiter ainsi plusieurs cas de déficit.

Soulignons que le montant de 430 $ a été introduit au début du troisième cadre financier en 1988-1989. Il avait alors été établi qu'un montant de 400 $ était représentatif du coût annuel moyen d'un élève transporté en transport exclusif. Ce montant fut par la suite indexé chaque année. Il serait particulièrement intéressant de vérifier, d'une part, dans quelle mesure ce montant indexé est toujours représentatif dans le cas des commissions scolaires qui enregistrent des augmentations importantes de la clientèle et, d'autre part, si le taux de 60 % qui représentait, en 1988-1989, la proportion de la clientèle transportée par rapport à la clientèle inscrite correspond à la réalité actuelle. Considérant l'importance du phénomène de la variation de la clientèle dans le financement des commissions scolaires, nous développerons davantage cette

problématique dans le chapitre 3.3 relatif à la situation du transport scolaire dans quelques commissions scolaires au Québec.

d.1.3 La réallocation des surplus

Afin d'introduire une certaine équité entre les commissions scolaires qui ont un surplus et celles qui sont aux prises avec des problèmes de croissance de la clientèle, le ministère des Transports a introduit, depuis le troisième cadre triennal, un mécanisme permettant une certaine forme de péréquation vers les commissions scolaires en croissance. Sans modifier le principe de l'enveloppe de base fermée, le Ministère récupère annuellement 30 % des excédents des commissions scolaires en situation de surplus, sauf pour celles dont le solde normalisé est inférieur à 1 % de l'enveloppe allouée. Ces dernières sont de plus assurées de conserver un surplus minimum de 20 000 $.

Pour le quatrième cadre, le Ministère retient une récupération uniforme de 50 % des surplus des commissions scolaires. Les règles touchant le surplus minimal de 1 % et de 20 000 $ n'ont pas été touchées par cette décision.

On croit déjà que cette décision pourrait nuire au redressement financier des commissions scolaires qui enregistrent un déficit accumulé en transport. En effet, les années où elles enregistrent un surplus, elles doivent en retourner 50 % au Ministère plutôt que de l'affecter à la résorption du déficit et redresser ainsi leur situation financière.

d.1.4 Les élèves fréquentant les classes d'accueil

La politique gouvernementale d'ouverture à l'immigration a nécessité la mise en place de plusieurs programmes visant à faciliter l'intégration de ces nouvelles clientèles. Ainsi, un nombre de plus en plus grand d'élèves doit être

initié à la spécificité de la société québécoise. Les règles budgétaires du troisième cadre (1988-1989 - 1990-1991) prévoyaient une somme forfaitaire de 400 $ par élève additionnel au nombre d'élèves transportés au cours de l'année scolaire 1987-1988. Des analyses du Ministère ont permis de constater que cette somme était insuffisante pour combler les besoins des commissions scolaires. Le service offert est de type «porte à porte» et les élèves sont transportés sur de longues distances, étant donné le peu d'écoles offrant ce service.

Afin de remédier à la situation et de permettre un ajustement mieux ciblé sur l'évolution des coûts, le Ministère introduit dans ses règles budgétaires du quatrième cadre triennal un ajustement non récurrent de l'allocation de base correspondant au coût moyen par élève transporté par le transport exclusif de la commission scolaire pour chaque élève additionnel au nombre d'élèves transportés au cours de l'année scolaire 1987-1988.

De plus, on définit dans les règles budgétaires la «clientèle reconnue» comme étant «les élèves qui sont inscrits à l'enseignement en français pour la première fois qui sont admissibles à l'enseignement en anglais selon la loi, qui résident au Québec depuis moins de cinq ans au 31 août de l'année scolaire 1991-1992 et dont la connaissance de la langue française ne leur permet pas de suivre normalement les cours dans une classe ordinaire»[42]. L'introduction de la définition du ministère de l'Éducation dans les règles de 1991-1992 a pour but d'éliminer toute ambiguïté au sujet des élèves admissibles à l'ajustement et d'exclure clairement les classes de francisation.

---

42. GOUVERNEMENT DU QUÉBEC. Ministère des Transports, Direction générale du transport des personnes et des marchandises, *Règles budgétaires du ministre des Transports concernant le transport des élèves pour l'année scolaire 1991-1992*, Québec, 1990, p. 25.

d.1.5 Les élèves handicapés ou en difficulté d'adaptation et d'apprentissage

Le ministère des Transports a reconnu au cours du cadre budgétaire précédent les nouveaux besoins des élèves en difficulté d'adaptation ou d'apprentissage qui faisaient l'objet d'une entente de scolarisation ainsi que l'acquisition de véhicules adaptés qui avait pour effet d'améliorer la qualité du service et la sécurité.

À l'aube du quatrième cadre, le Ministère modifie d'abord la définition de cette clientèle (élève handicapé ou en difficulté d'adaptation et d'apprentissage) afin de l'adapter à la nouvelle nomenclature adoptée par le ministère de l'Éducation. De plus, il resserre ses normes d'admissibilité en ne reconnaissant désormais aux fins de subvention que les besoins en transport de la nouvelle clientèle EHDAA qui fera l'objet d'une première entente de scolarisation, soit les élèves fréquentant un établissement situé à l'extérieur du territoire de la commission scolaire.

Rappelons que depuis l'année scolaire 1987-1988 (dernière année du second cadre), le Ministère exigeait dans ses critères d'admissibilité l'entente de scolarisation. Mais on rendait également admissibles les dépenses de transport résultant de l'augmentation des coûts de fonctionnement des véhicules adaptés pour le transport des élèves handicapés scolarisés dans les écoles desservies par une commission autorisée et ceux entraînés par l'acquisition de véhicules ayant pour effet d'améliorer la qualité et la sécurité du service de façon significative par rapport à l'année précédente[43].

---

43. GOUVERNEMENT DU QUÉBEC. Ministère des Transports, Direction générale du transport des personnes et des marchandises, *Règles budgétaires du ministre des Transports concernant le transport des élèves pour l'année scolaire 1990-1991*, Québec, 1990, p. 9 et 10.

L'analyse des statistiques du Ministère a montré que les commissions scolaires ont su profiter pleinement des ouvertures incluses dans les règles budgétaires, si bien que la pertinence de certaines allocations spécifiques pouvait être remise en question. Les nouvelles règles budgétaires du plus récent cadre financier éliminent toute ambiguïté en limitant l'allocation aux élèves qui font l'objet d'une entente de scolarisation. Ce faisant, on semble avoir oublié de prendre en considération les commissions scolaires qui possèdent de grands territoires et dont la nouvelle clientèle EHDAA ne peut faire l'objet d'ententes de scolarisation et fréquenter un établissement spécialisé à l'extérieur du territoire de la commission scolaire.

Par ailleurs, pour la durée du nouveau cadre, les coûts supplémentaires reconnus seront ceux enregistrés à la suite de l'augmentation de la clientèle entre l'année scolaire en cours et l'année où le nombre d'élèves est le plus élevé depuis 1990-1991. Cette mécanique a pour but d'éliminer le versement de subventions pour des augmentations temporaires de la clientèle d'une année à l'autre, alors qu'il y a eu diminution les autres années. De plus, l'enveloppe affectée à cette allocation spécifique est limitée à 800 000 $ pour chacune des trois années scolaires incluses dans ce quatrième cadre financier. Rappelons qu'aucun plafond n'existait par le passé.

Enfin, dans le but d'améliorer la qualité et la fiabilité des informations statistiques colligées par le Ministère et de permettre le suivi du rapport «coût / clientèle», un nouveau formulaire sur la clientèle inscrite est maintenant exigé des commissions scolaires. Mentionnons aussi le maintien de l'allocation relative à l'acquisition d'équipements et d'accessoires[44].

---

44. GOUVERNEMENT DU QUÉBEC. Ministère des Transports, Direction générale du transport des personnes et des marchandises, *Règles budgétaires du ministre des Transports concernant le transport des élèves pour l'année 1991-1992*, Québec, mai 1991, p. 9.

d.1.6 Financement des établissements privés

De façon générale, le Ministère finance les coûts réels des ententes de transport entre les commissions scolaires et les établissements privés de niveau secondaire déclarés d'intérêt public et situés hors des territoires de la Commission de transport de la Communauté urbaine de Québec et de la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal. Les critères d'admissibilité relatifs à l'ordre d'enseignement des établissements et à leur territoire ne s'appliquent pas à ceux qui organisent le transport des EHDAA. Cependant, le Ministère finance le transport des élèves des établissements qui ont été incapables de conclure une entente avec une commission scolaire sur la base des coûts moyens des commissions scolaires où elles sont situées. Ces principes, établis lors du cadre précédent, sont reconduits dans le quatrième cadre budgétaire.

Toutefois, les règles budgétaires précédentes ne prévoyaient rien pour les établissements qui, bien que répondant aux critères d'admissibilité, n'avaient pas bénéficié de subventions du Ministère depuis leur déclaration d'intérêt public. En fait, un établissement devait présenter une demande de subvention pour organiser le transport dans l'année de sa création, car il ne pouvait plus le faire par la suite. Les règles budgétaires du quatrième cadre sont donc modifiées afin de rendre admissibles au financement neuf établissements répertoriés par le Ministère, soit par la voie d'une entente avec une commission autorisée, soit directement si ils sont dans l'impossibilité de conclure une entente.

De plus, afin de simplifier les règles budgétaires, on a ramené sur la base du coût moyen par élève transporté de la commission scolaire sur le territoire sur lequel l'établissement est situé, les établissements qui accueillent une clientèle résidant à l'intérieur du territoire de la commission scolaire et ceux qui ont

une clientèle hors-territoire lorsque les élèves utilisent les services du transport exclusif. On se souviendra qu'auparavant pour établir la somme de la subvention, on utilisait le coût moyen par élève inscrit, dans le premier cas, et le coût moyen par élève transporté, dans le second cas. Ce changement favorise légèrement le premier groupe d'établissements, mais élimine une complication inutile dans l'interprétation des règles.

d.2 Les changements apportés aux règles budgétaires au cours du quatrième cadre financier triennal (jusqu'en 1992-1993)

d.2.1 Allocation de base affectée au transport intégré

La partie de l'allocation de base affectée au transport intégré des élèves est indexée annuellement au taux de variation du coût des laissez-passer à tarif étudiant émis par le principal organisme public de transport opérant sur le territoire de la commission autorisée. Dans les règles de 1992-1993, le Ministère nuance l'énoncé en y ajoutant : «... du coût du laissez-passer à tarif étudiant ou à tarif réduit le moins cher émis par les organismes publics de transport et valide sur le territoire de la commission autorisée». Cette précision a pour but d'éviter que les organismes publics de transport en commun établissent des tarifs étudiants particuliers pour les commissions scolaires, qui seraient plus élevés que le tarif réduit en vigueur. On veut également assurer l'harmonisation des tarifs étudiants locaux et régionaux sur le territoire du Conseil métropolitain de transport en commun.

d.2.2 Programme maternelle-maison ou maternelle-animation

L'allocation supplémentaire prévue aux règles budgétaires pour compenser les activités de transport reliées aux programmes de maternelle-maison ou de maternelle-animation a été modifiée en 1992-1993. Rappelons que ce type de transport s'adresse aux enfants de quatre ans vivant en milieu économiquement faible, afin qu'ils puissent suivre les programmes de maternelle-maison et maternelle-animation. Ces programmes visent à permettre à l'enfant de poursuivre son cheminement personnel, d'améliorer sa capacité d'entrer en relation avec les autres et d'interagir avec son environnement.

Au cours des années précédentes, la méthode de calcul utilisée pour établir la somme de l'allocation était simplement basée sur la reconduction de l'enveloppe historique indexée. Certaines analyses effectuées par le Ministère ont permis de conclure qu'il existait une distorsion entre les coûts réels des commissions scolaires pour effectuer ce transport et la subvention reçue. De plus, certains organismes recevaient l'allocation même s'ils n'offraient plus le programme. La révision du mode de calcul de l'allocation était donc rendue nécessaire.

Pour l'année scolaire 1992-1993, on utilise pour chaque élève inscrit aux programmes le coût moyen par élève inscrit de l'année scolaire 1990-1991 de la commission autorisée, indexé au taux du transport exclusif pour les deux années consécutives. Par cette modification, le Ministère effectue des ajustements uniquement si des augmentations ou des diminutions de la clientèle surviennent ou si la commission scolaire cesse d'offrir les programmes. On se rapproche ainsi de la situation réelle de chaque commission scolaire.

L'autre modification consiste à offrir une somme de 225 $ par élève inscrit plutôt que 405 $ (année scolaire 1991-1992) lorsque la commission autorisée reçoit une première approbation du ministère de l'Éducation pour instaurer ces programmes. Cette somme correspond au coût moyen provincial des commissions scolaires qui organisent ce type de transport.

d.2.3 Établissement subventionné organisant le transport des EHDAA

De façon à calculer l'ajustement de l'allocation à la suite d'une variation de la clientèle des établissements subventionnés qui organisent le transport des EHDAA, le Ministère précisait, dans les règles de 1991-1992, que la clientèle visée devait faire l'objet d'une entente de scolarisation. Cette précision avait été apportée pour assurer l'équité avec les commissions scolaires qui se voyaient attribuer une allocation spécifique pour EHDAA uniquement pour une clientèle faisant l'objet d'une entente de scolarisation.

Dans les règles de 1992-1993, le Ministère revient à la formule originale et enlève cette exigence relative à la clientèle. Il justifie sa décision par le fait que la clientèle de ces établissements est par définition difficile à transporter et que les organismes devraient avoir un accès ouvert aux subventions. De plus, on estime que cette modification n'entraînera que des coûts supplémentaires minimes.

d.2.4 Clientèle à la formation professionnelle

Les règles budgétaires de l'année scolaire 1991-1992 excluaient, dans la définition de clientèle, les élèves jeunes à la formation professionnelle lors du calcul de l'ajustement pour la variation de la clientèle. Les renseignements provenant du ministère de l'Éducation laissaient croire qu'un service de prêts

et bourses serait mis à la disposition de cette clientèle, compensant ainsi pour les frais de transport.

Constatant qu'il n'existe aucun financement particulier mis en place par le ministère de l'Éducation pour cette clientèle, le ministère des Transports réintroduit, dans ses règles budgétaires de 1992-1993, l'admissibilité de ces jeunes qui sont à la formation professionnelle. Il estime que l'impact financier sera mineur, puisque le changement ne touche que les calculs relatifs à l'ajustement pour la variation de la clientèle.

Par ailleurs, jusqu'à ce jour le Ministère n'a pas financé le transport de la clientèle adulte à la formation professionnelle, puisque les commissions scolaires ne sont pas tenues de leur assurer ce service. Toutefois, la révision du secteur de la formation professionnelle entreprise par le ministère de l'Éducation pour l'intégration des clientèles jeunes et adultes inscrites à ce secteur, et les décisions gouvernementales qui en découleront influenceront sûrement les règles budgétaires du ministère des Transports au cours des prochaines années.

e. Principales constatations

Comme on a pu le constater, certaines commissions scolaires vivent des situations particulières de déficits accumulés depuis déjà quelques années. À l'intérieur de cette section traitant de l'évolution des règles budgétaires, nous avons été en mesure de répertorier quelques points ayant eu un impact significatif sur le financement des établissements responsables du transport scolaire. Parmi ces éléments, on trouve bien sûr l'ajustement relatif à l'augmentation de clientèle inscrite.

Par ailleurs, l'évolution des règles budgétaires a également permis de déterminer que l'allocation spécifique pour le transport des EHDAA était la source d'un certain nombre de problèmes, au point où le Ministère a été obligé de resserrer les critères d'admissibilité et de plafonner les sommes d'argent disponibles, afin d'établir un certain contrôle sur les demandes des organismes.

On a également déterminé que la récupération de la moitié des surplus budgétaires des commissions scolaires peut réduire considérablement leur marge de manoeuvre, particulièrement pour celles qui accumulent des déficits année après année, ainsi que l'ajustement de l'allocation pour l'augmentation des élèves fréquentant les classes d'accueil et l'allocation supplémentaire allouée pour les élèves inscrits aux programmes de maternelle-maison et maternelle-animation. Enfin, il ne faudrait pas oublier l'opération effectuée en 1985-1986, alors que le Ministère a rétabli les enveloppes de base des commissions scolaires au niveau des dépenses réelles des années antérieures.

L'évolution des règles budgétaires et la mise en lumière de certains problèmes nous amènent maintenant à esquisser les grandes lignes du transport scolaire en observant l'évolution de ses principaux indicateurs.

3.2 L'évolution du transport scolaire au Québec entre 1982-1983 et 1991-1992[45]

Avant d'analyser en profondeur la conformité du mode de financement du transport scolaire avec les besoins de quelques commissions scolaires choisies en fonction de caractéristiques prédéterminées, il est utile de retracer, à l'aide des principaux indicateurs statistiques sur le transport scolaire, la situation qui

---

45. On trouvera à l'annexe 2 les principaux tableaux se rapportant aux informations statistiques contenues dans les sections 3.2, 3.3 et 3.4. En raison du volume important qu'ils représentent, les tableaux regroupés par régions administratives, dont on fait largement état dans la section 3.2, peuvent être consultés sur demande au Ministère.

existait dans ce secteur de transport au cours des années 80. La clientèle inscrite et transportée matin et soir ainsi que le midi, le parc de véhicules, le mode d'attribution des contrats de transport, les ratios de performance, le transport des élèves résidant à moins de 1,6 kilomètre de l'école, les indices financiers, les revenus et les dépenses et le solde normalisé seront les aspects analysés dans cette section.

a. La clientèle inscrite et transportée matin et soir dans les différentes régions administratives du Québec

Dans cette partie et dans la suivante, nous dresserons le portrait de l'évolution de la clientèle inscrite et transportée dans les commissions scolaires catholiques et protestantes du Québec entre 1982-1983 et 1991-1992 ainsi que dans chaque région administrative. Puis, nous suivrons l'évolution de la proportion des élèves transportés par rapport aux élèves inscrits, et la proportion des élèves transportés en transport intégré par rapport à l'ensemble de la clientèle transportée. Enfin, nous montrerons l'importance relative de la clientèle transportée dans chacune des régions administratives du Québec sur une période de dix ans. Cette analyse portera d'abord sur l'ensemble de la clientèle transportée, sans distinction, puis, séparément, sur la clientèle régulière, la clientèle EHDAA et la clientèle en classes d'accueil. Nous accorderons d'abord une attention particulière à l'évolution du nombre de commissions scolaires au cours de cette période.

a.1 Évolution du nombre de commissions scolaires

Au cours des années 80, le nombre total de commissions scolaires a augmenté de façon constante. Il est, en effet, passé de 85 en 1982-1983 à 124 en 1991-1992 (Tableau 1). Cette augmentation se concentre dans les commissions scolaires catholiques, qui ont vu leur nombre passer de 72 à 111. De plus, elle touche toutes les régions administratives du Québec, à l'exception des

régions du Saguenay — Lac-Saint-Jean, de l'île de Montréal et de la Côte-Nord (Tableaux 2 à 2.10). Le nombre de commissions scolaires protestantes s'élève à 13 tout au long de la période analysée (Tableaux 3 à 3.8). L'augmentation du nombre de commissions scolaires découle du processus d'intégration des commissions scolaires adopté par le ministère de l'Éducation, qui consiste à offrir à la fois les cours des ordres primaire et secondaire. Comme nous le constaterons plus loin, ce changement a eu un impact sur l'organisation et la gestion du transport scolaire.

a.2 Clientèle inscrite

Entre 1982-1983 et 1991-1992, la clientèle inscrite a connu une baisse constante, de sorte qu'en 1991-1992, il y avait 44 410 élèves de moins qu'en 1982-1983 qui fréquentaient les écoles publiques du Québec. Dans les commissions scolaires catholiques, la clientèle diminue dans toutes les régions administratives, sauf dans la région Mauricie — Bois-Francs, où l'on dénombre 932 élèves de plus en 1991-1992 qu'en 1982-1983, et dans la région de Montréal, où le nombre d'élèves a augmenté d'environ 15 000 au cours de la même période. La plus forte baisse de la clientèle est enregistrée sur l'île de Montréal avec 30 796 élèves de moins en 1991-1992 qu'en 1982-1983 (Tableaux 2 à 2.10).

Dans le secteur protestant, le nombre total d'élèves inscrits en 1991-1992 est supérieur de 509 à ce qu'il était en 1982-1983. Contrairement au secteur catholique, la fluctuation dans le nombre d'élèves inscrits ne s'est pas faite de façon constante. Ainsi, la clientèle inscrite a décru jusqu'en 1989-1990, pour ensuite croître aux alentours de 90 000 et enfin se stabiliser autour de 84 500 par la suite. Au Saguenay — Lac-Saint-Jean, à Québec, à Montréal et dans l'Outaouais, la clientèle inscrite croît tout au long de la période considérée, alors que dans le Bas-Saint-Laurent — Gaspésie, en Estrie, sur l'île de

Montréal et sur la Côte-Nord, elle baisse au cours de la même période. Il n'existe aucune commission scolaire protestante dans les régions Mauricie — Bois-Francs et de l'Abitibi — Témiscamingue (Tableaux 3 à 3.8).

a.3 Clientèle transportée

Contrairement à la clientèle inscrite, la clientèle transportée a augmenté autant dans les commissions scolaires protestantes que dans les commissions scolaires catholiques. Au total, 691 331 élèves étaient transportés en 1991-1992 comparativement à 652 762 en 1982-1983, soit une augmentation de 38 569 (Tableau 1). Malgré tout, certaines régions ont vu le nombre d'élèves transportés diminuer. C'est notamment le cas des régions du Bas-Saint-Laurent — Gaspésie, de l'Outaouais et de la Côte-Nord, autant chez les catholiques que chez les protestants, et du secteur catholique sur l'île de Montréal.

Si de façon générale, la clientèle transportée a augmenté au cours des années 80, cette augmentation ne s'est pas fait sentir dans toutes les régions administratives du Québec. D'ailleurs, lorsque l'on analyse l'évolution de la situation selon que les élèves utilisent les services du transport exclusif ou du transport intégré, le portrait se modifie sensiblement. En effet, alors que le nombre total d'élèves transportés en exclusif augmente tout au long de la période dans les deux secteurs confessionnels, le nombre d'élèves transportés en intégré diminue dans un secteur comme dans l'autre.

Les plus fortes augmentations de la clientèle utilisant les services du transport exclusif se retrouvent dans la région de Montréal, du côté catholique, et dans la région de l'île de Montréal, du côté protestant, avec des augmentations respectives de 18 203 et 8 215 élèves (Tableaux 2.6 et 3.6).

Contrairement à la clientèle transportée en transport exclusif, la clientèle transportée en intégré a connu une baisse constante entre 1982-1983 et 1991-1992. En effet, elle est passée de 59 869 élèves à 51 815 au cours de cette période, pour une diminution totale de 8 054 élèves. Évidemment dans certaines régions du Québec la croissance a été positive; c'est notamment le cas, dans le secteur catholique, des régions du Saguenay — Lac-Saint-Jean, de Québec, de la Mauricie — Bois-Francs et de Montréal et, dans le secteur protestant, des régions de Québec et de l'île de Montréal.

C'est dans les régions de Montréal et de l'Outaouais, du côté protestant, et dans les régions de l'île de Montréal et de l'Outaouais, du côté catholique, que la baisse de la clientèle transportée en intégré s'est surtout fait sentir. La baisse la plus forte étant enregistrée dans les commissions scolaires catholiques de l'île de Montréal, alors que les élèves transportés en intégré sont passés de 20 602 en 1982-1983 à 10 509 en 1991-1992, soit une diminution de 51 % (Tableau 2.7).

a.4 Proportion de la clientèle transportée

De façon générale, la proportion des élèves transportés au Québec entre 1982-1983 et 1991-1992 se maintient dans les 60 %, quoiqu'elle ait tendance à augmenter régulièrement au cours de cette période passant de fait de 60,1 à 66,4 %. À l'inverse la proportion des élèves transportés en intégré n'a cessé de diminuer au cours de la même période. Ainsi, après avoir atteint un sommet de 9,6 % en 1983-1984, elle se retrouve à 7,5 % en 1991-1992 (Tableau 1).

Dans les commissions scolaires catholiques, le pourcentage de la clientèle transportée se situe dans les mêmes proportions, alors que la clientèle transportée en intégré est légèrement inférieure à la moyenne générale

(Tableau 2). Du côté protestant, la proportion des élèves transportés varie de 65,7 à 78,2 %, et la proportion des élèves utilisant l'intégré oscille entre 19,8 et 15,1 % (Tableau 3). L'analyse par région administrative nous amène cependant à nuancer ces constatations.

Ainsi, dans les commissions scolaires catholiques, ce n'était pas 65 %, mais plutôt 70 et même 80 % de la clientèle inscrite qui, en 1991-1992, bénéficiait des services du transport scolaire. C'est notamment le cas dans les régions du Saguenay — Lac-Saint-Jean (70,2 %), de Montréal (71,1 %), de Québec (71,3 %), de l'Estrie (72,3 %), de la Mauricie — Bois-Francs (81,2 %) et du Bas-Saint-Laurent — Gaspésie (82,9 %). Seules les régions de l'Outaouais (68,1 %), de l'Abitibi — Témiscamingue (66,0 %) et de la Côte-Nord (62,5 %) se situaient dans la moyenne. Restent, enfin les commissions scolaires de l'île de Montréal, où à peine 28,6 % de la clientèle inscrite était transportée. Ce sont d'ailleurs ces dernières qui font baisser la moyenne provinciale (Tableaux 2 à 2.10). Du côté protestant, alors que la moyenne provinciale se situait à 78,1 % en 1991-1992, la clientèle transportée en Estrie et dans la région de Montréal dépassait 90 % pendant qu'au Saguenay — Lac-Saint-Jean à peine 6,4 % de la clientèle écolière était transportée (Tableaux 3 à 3.8).

Quant à la proportion de la clientèle transportée en intégré, qui a diminué autant dans les commissions scolaires catholiques que protestantes, elle se concentre principalement sur l'île de Montréal. En effet, elle représentait environ 25 % de l'ensemble de la clientèle transportée en 1991-1992, dans un secteur comme dans l'autre. Cependant, la diminution enregistrée ne s'explique pas de la même façon. De fait, lorsque l'on y regarde de plus près, on constate que dans le secteur protestant, il y a plus d'élèves transportés en intégré en 1991-1992 qu'en 1982-1983, mais que toute proportion gardée cette augmentation est beaucoup moins importante que celle enregistrée dans le transport exclusif (Tableau 3.6). Dans le secteur catholique, la diminution de

la proportion de la clientèle transportée en intégré est réelle. En effet, le nombre d'élèves transportés y est passé de 20 602 en 1982-1983 à 10 505 en 1991-1992, soit une diminution de 10 097 élèves atténuée cependant en partie par une augmentation de 5 259 élèves dans le transport exclusif (Tableau 2.7). La part de la clientèle transportée en intégré est passée de 43,1 % en 1982-1983 à 24,5 % en 1991-1992. Mais comment expliquer ce phénomène, quand on sait que les commissions scolaires retirent un avantage financier certain à favoriser l'utilisation du transport en commun[46], et que l'offre de service dans le secteur est demeurée relativement stable au cours des dernières années.

Le déplacement des jeunes familles en périphérie des grands centres, la fermeture d'écoles au centre-ville et l'augmentation des distances à parcourir pour se rendre à l'école comptent parmi les principaux facteurs qui peuvent expliquer, d'une part, la baisse de la clientèle transportée en intégré et, d'autre part, l'augmentation de la clientèle qui utilise le transport exclusif.

Avant de tirer des conclusions trop hâtives de l'analyse de l'évolution de la clientèle transportée par rapport à la clientèle inscrite, il est utile, à l'aide du jeu des plus et des moins, de montrer comment interpréter le calcul des proportions. La démonstration permet de voir que ce n'est pas tant la diminution ou l'augmentation de la clientèle inscrite ou transportée que le calcul de la proportion fait ressortir, mais plutôt l'importance de l'écart entre les inscrits et les transportés tout au long de la période étudiée.

Ainsi, le nombre d'élèves inscrits et transportés peut diminuer tout au long de la période et la proportion des élèves transportés augmenter ou diminuer selon que l'écart entre les inscrits et les transportés est plus grand en début

---

46. GOUVERNEMENT DU QUÉBEC. Ministère des Transports, Direction du développement en transport terrestre des personnes, *Transport scolaire, Analyse du système québécois*, Québec, janvier 1988, p. 57.

ou en fin de période. À l'inverse, le nombre d'élèves inscrits et transportés peut augmenter tout au long de la période et la proportion des élèves transportés augmenter ou diminuer selon que l'écart entre les inscrits et les transportés est plus grand en début ou en fin de période. Le même principe vaut selon que la clientèle inscrite augmente et la clientèle transportée baisse, ou encore lorsque la clientèle inscrite connaît une diminution, alors que la clientèle transportée croît. Les exemples suivants permettent d'illustrer notre propos. Ainsi, entre 1982-1983 et 1991-1992, la clientèle inscrite au secteur protestant dans la région du Saguenay — Lac-Saint-Jean est passée de 417 à 582 et la clientèle transportée de 31 à 37. Il y a donc eu croissance autant de la clientèle inscrite que de la clientèle transportée. Cependant, l'écart entre les inscrits et les transportés est plus grand à la fin qu'au début de la période : 545 et 386. C'est ainsi que la proportion des élèves transportés est passée de 7,4 à 6,4 % (Tableau 3.2).

D'autre part, dans le secteur catholique de la région Mauricie — Bois-Francs, les inscrits et les transportés ont augmenté tout au long de la période, mais l'écart entre inscrits et transportés est plus petit à la fin qu'au début de la période. C'est ainsi que la proportion des élèves transportés est passée de 71,2 à 81,2 % (Tableau 2.4).

Par ailleurs, autant la clientèle inscrite que la clientèle transportée peuvent enregistrer une baisse au cours de la période et la proportion des élèves transportés augmenter ou diminuer selon que l'écart est plus petit ou plus grand à la fin de la période. Ainsi, dans le secteur protestant régulier de la région de l'Outaouais, on note une diminution de la clientèle inscrite et de la clientèle transportée entre 1982-1983 et 1991-1992, mais comme l'écart entre inscrits et transportés est plus grand à la fin de la période considérée; la proportion des élèves transportés a diminué : elle s'élevait à 74,7 % en 1991-1992 comparativement à 96,7 % en 1982-1983 (Tableau 12.7). D'autre part, dans

le secteur catholique de la région du Bas-Saint-Laurent — Gaspésie, malgré une diminution de la clientèle inscrite et transportée tout au long de la période étudiée, la proportion des élèves transportés a augmenté, passant de 75,8 % en 1982-1983 à 82,9 % en 1991-1992, toujours en raison de l'écart moins grand entre les inscrits et les transportés en fin de période (Tableau 2.1).

Comme on vient de le constater, l'analyse de la proportion des élèves transportés par rapport aux élèves inscrits doit être faite avec toutes les nuances qui s'imposent. En effet, on voit que l'augmentation de la proportion des élèves transportés peut correspondre autant à une diminution qu'à une augmentation de la clientèle. De plus, cette proportion ne constitue pas toujours le reflet de la clientèle réelle. Ainsi, en 1982-1983, la proportion de la clientèle EHDAA transportée dans le secteur protestant de la région de l'Outaouais correspondait à 100 %, alors qu'elle n'était plus que de 74,7 % en 1991-1992. La proportion de 100 % représentait 18 élèves transportés sur 18 élèves inscrits, pendant que la proportion de 74,7 % correspondait à 1 027 élèves transportés sur 1 375 inscrits (Tableau 18.7). C'est pourquoi l'analyse des proportions doit être faite avec prudence et il faut éviter dans la mesure du possible de faire des généralisations. En fait, chaque région administrative et chaque commission scolaire représentent des cas particuliers, avec leurs caractéristiques propres, et doivent donc être traités comme tels.

a.5 Proportion de la clientèle transportée par régions administratives

De façon générale, il y a peu de choses à signaler quant à l'importance relative de la clientèle transportée par régions administratives. On remarque cependant que dans la région de Montréal, malgré une baisse de la proportion des commissions scolaires par rapport au reste du Québec, la proportion de la clientèle transportée par rapport à l'ensemble et la proportion de la

clientèle transportée en intégré est légèrement plus importante. D'autre part, dans la région de l'île de Montréal, l'importance relative de l'ensemble de la clientèle transportée reste sensiblement la même, alors que la proportion des commissions scolaires est à la baisse et que, de son côté, la proportion de la clientèle transportée en intégré, tout en étant la plus importante au Québec, perd 10 points entre 1982-1983 et 1991-1992 (Tableau 4). L'analyse des données des commissions scolaires catholiques confirme cette tendance (Tableau 5).

Dans les commissions scolaires protestantes de la région de Montréal, la place du transport intégré diminue au fil des ans. Par contre, dans la région de l'île de Montréal, l'ensemble de la clientèle transportée incluant la clientèle transportée en intégré est plus importante que du côté catholique et elle augmente année après année (Tableau 6).

a.6 Importance relative des différents types de clientèle scolaire

Comme on le sait, la clientèle du transport scolaire est composée principalement de la clientèle régulière, puis dans une moindre mesure de la clientèle EHDAA et enfin, de la clientèle en classes d'accueil. Les données se rapportant à ces clientèles sont regroupées dans les tableaux 7 à 27 inclusivement. Ces tableaux retracent l'évolution de la clientèle inscrite et transportée dans les commissions scolaires catholiques et protestantes dans leur ensemble, et dans chacune des différentes régions administratives du Québec. De plus, ils présentent des ratios relatifs à l'ensemble de la clientèle transportée et à la clientèle transportée en intégré. Dans cette section, nous situerons l'importance relative des différents types de clientèle scolaire sans toutefois entrer dans le détail de chacun de ces tableaux. Nous mettrons également l'accent sur l'évolution de la situation dans les régions à forte concentration de clientèle spécialisée.

a.6.1 Clientèle inscrite

L'analyse du tableau 7 montre que c'est la clientèle régulière qui absorbe le coup de la diminution du nombre d'inscriptions dans les écoles du Québec. En effet, alors que le nombre d'élèves inscrits en classe régulière est passé de 1 024 381 en 1982-1983 à 944 358 en 1991-1992, les élèves handicapés ou en difficulté d'adaptation et d'apprentissage et le nombre d'élèves en classes d'accueil a presque doublé au cours de la même période : de 57 722 à 90 137 et de 4 067 à 7 286 respectivement. Notons également qu'en 1991-1992, la clientèle EHDAA compte pour près de 10 % de l'ensemble de la clientèle inscrite.

La baisse de la clientèle régulière est particulièrement importante dans les commissions scolaires catholiques où en 1991-1992, on compte 75 904 élèves de moins qu'en 1982-1983. À l'exception de la région de Montréal (+ 3 668 élèves), les inscriptions diminuent dans toutes les régions administratives du Québec; la baisse la plus importante étant enregistrée dans la région de l'île de Montréal, avec 34 306 élèves en moins (Tableaux 11 à 11.10). Dans le secteur protestant, la diminution est beaucoup moins importante et elle se concentre principalement dans les régions de l'Estrie (- 1 272 élèves) et de l'île de Montréal (- 2 920 élèves) (Tableaux 12 à 12.8).

Contrairement à la clientèle régulière, la clientèle EHDAA connaît une croissance importante, à tel point qu'en 1991-1992 le nombre d'inscriptions a augmenté de 32 435 élèves par rapport à 1982-1983 (Tableau 16). Au cours de la période, le secteur catholique enregistre 28 390 inscriptions de plus, et le secteur protestant 4 045 (Tableaux 17 et 18). Du côté catholique, on note une croissance positive dans toutes les régions administratives du Québec et principalement dans les régions de l'Outaouais (+ 3 840 élèves), de la Mauricie — Bois-Francs (+ 5 747 élèves) et de Montréal (+ 10 626 élèves)

(Tableaux 17 à 17.10). Le secteur protestant présente les mêmes caractéristiques de croissance, et c'est dans la région de l'île de Montréal (+ 1 710 élèves) et dans la région de l'Outaouais (+ 1 357 élèves) où les augmentations sont les plus fortes (Tableaux 18 à 18.8). Soulignons que dans un secteur comme dans l'autre, la clientèle EHDAA se concentre surtout dans la région de Montréal et que, dans le secteur protestant, il n'y a aucune clientèle EHDAA dans le Bas-Saint-Laurent — Gaspésie, au Saguenay — Lac-Saint-Jean, à Québec et sur la Côte-Nord.

À l'instar de la clientèle EHDAA, la clientèle en classes d'accueil a augmenté au cours des années 80, quoique de façon beaucoup moins prononcée. Cette augmentation est de 3 194 élèves : 2 611 dans les commissions scolaires catholiques et 583 dans les commissions scolaires protestantes (Tableaux 22, 23 et 24). Présente dans quelques régions du Québec, la clientèle en classes d'accueil se concentre principalement dans la région de l'île de Montréal. En 1991-1992, cette région regroupe, en effet, 83,8 et 88,6 % de tous les inscrits en classes d'accueil dans les commissions scolaires catholiques et protestantes du Québec (Tableaux 23.7 à 24.6).

a.6.2 Clientèle transportée

L'analyse du tableau 8 nous fait voir l'évolution de la clientèle transportée en exclusif et en intégré selon les types de clientèle scolaire. La tendance à la baisse observée dans les inscriptions ne se reflète pas nécessairement de la même façon au niveau de la clientèle transportée. Ainsi, si les proportions de clientèles transportées se répartissent également selon le type de clientèle scolaire, il n'en demeure pas moins qu'en chiffre absolu, la clientèle régulière augmente au cours de la période passant de 565 334 en 1982-1983 à 582 395 en 1991-1992. La diminution de la part relative de la clientèle régulière transportée en exclusif s'explique alors par l'augmentation plus forte encore

de la clientèle EHDAA également transportée en exclusif. De fait, au cours de la période cette augmentation se chiffre à 27 238 élèves comparativement à 17 061 pour la clientèle régulière. De plus, si l'on note une diminution de la proportion de la clientèle régulière autant en exclusif qu'en intégré, on observe une augmentation constante des EHDAA et de la clientèle en classes d'accueil. Ce qui frappe cependant c'est, d'une part, la diminution beaucoup plus rapide des élèves réguliers en exclusif et, d'autre part, l'augmentation très importante des EHDAA et de la clientèle en classes d'accueil utilisant le transport intégré. Ainsi, la clientèle régulière en intégré est passée de 98,5 % en 1982-1983 à 89,5 % en 1991-1992, soit une baisse de 9 %, pendant que la clientèle utilisant les services du transport exclusif diminuait à peine de 4,3 %. Pendant ce temps, la clientèle EHDAA et la clientèle en classes d'accueil transportées en intégré passaient respectivement de 1,2 à 7,4 % et de 0,3 à 3,1 % au cours de la même période.

Plus de la moitié (9 621 élèves) des 17 061 nouveaux élèves des classes régulières transportés en exclusif se retrouvent dans les commissions scolaires catholiques, et de ce nombre, 8 292 viennent de la région de Montréal (Tableaux 10, 11 et 11.6). Par ailleurs, des 12 539 élèves en moins dans l'intégré, 10 987 fréquentaient les commissions scolaires catholiques. C'est dans la région de l'île de Montréal que cette baisse est la plus sentie, avec 12 434 élèves en moins, soit 7 866 élèves en 1991-1992 comparativement à 20 300 en 1982-1983 (Tableau 11.7). Du côté protestant, la clientèle en exclusif augmente surtout dans la région de l'île (+ 5 800 élèves), alors qu'en intégré la diminution la plus forte se trouve dans la région de Montréal (- 1 600 élèves) (Tableaux 12.6 et 12.5).

La clientèle EHDAA transportée dans les commissions scolaires catholiques, que se soit en exclusif ou en intégré, augmente tout au long de la période considérée. À quelques exceptions près, toutes les régions où il y a une clien-

tèle EHDAA connaissent de telles augmentations. Dans l'exclusif, c'est la région de Montréal qui enregistre la plus forte augmentation (+ 9 682 élèves), alors que dans l'intégré une telle augmentation apparaît dans la région de l'île de Montréal (+ 1 176 élèves) (Tableaux 17.6 et 17.7). Une augmentation aussi forte de la clientèle EHDAA transportée en intégré étonne considérant que par définition, la clientèle EHDAA est une clientèle lourdement handicapée, qui a besoin d'un transport spécialisé. Ces statistiques ont de quoi nous laisser songeurs.

Les commissions scolaires protestantes se comportent de la même façon et, ici aussi, les augmentations les plus fortes se concentrent dans la région de l'île, soit 2 063 élèves de plus transportés en exclusif et 421 en intégré (Tableau 18.6). Par ailleurs, la région de l'Outaouais enregistre également une augmentation appréciable à ce chapitre, à tout le moins dans le transport exclusif, puisque 983 élèves utilisaient ce type de transport en 1991-1992 comparativement à 18 en 1982-1983 (Tableau 18.7). Enfin, la croissance de la clientèle en classes d'accueil transportée en exclusif et en intégré dans les commissions scolaires catholiques et protestantes du Québec se concentre principalement dans la région de l'île (Tableaux 23.7 et 24.6). Précisons toutefois que plus de 80 % de la clientèle en classes d'accueil transportée venait de cette région (Tableau 25).

a.6.3 Proportion de la clientèle transportée

Quant à la proportion de la clientèle transportée selon les types de clientèle scolaire, elle suit la même tangente que celle observée au niveau de l'ensemble de la clientèle transportée. Ainsi, la clientèle régulière transportée en exclusif passe de 60,9 à 66,6 % entre 1982-1983 et 1991-1992, pendant que celle transportée en intégré diminue de 2 % au cours de la même période; elle s'élevait à 7,4 % en 1991-1992 comparativement à 9,4 % en 1982-1983.

Par ailleurs, la proportion de la clientèle EHDAA et celle en classes d'accueil transportées autant en exclusif qu'en intégré augmente partout de façon constante, du moins jusqu'en 1989-1990 (Tableau 9).

En gros, la proportion de la clientèle régulière transportée selon la région administrative correspond à la proportion observée lors de l'analyse des données relatives à l'ensemble de la clientèle transportée. Par ailleurs, sauf dans les régions des Bois-Francs et de l'Outaouais, la proportion de la clientèle EHDAA transportée est toujours inférieure à la proportion relative à l'ensemble, tandis que celle se rapportant à la clientèle en classes d'accueil est largement au-dessus de la moyenne générale.

b. La clientèle inscrite et transportée le midi dans les différentes régions administratives du Québec

Tout comme dans la section précédente, nous suivrons l'évolution de la clientèle inscrite et transportée dans les commissions scolaires catholiques et protestantes du Québec entre 1982-1983 et 1991-1992 ainsi que dans chaque région administrative. Nous suivrons également l'évolution d'autres indicateurs et déterminerons finalement l'importance relative des différents types de clientèle scolaire dans chacune des régions administratives du Québec sur une période de dix ans.

b.1 Clientèle inscrite et clientèle transportée

La clientèle inscrite considérée pour le transport du midi est la même que pour le transport matin et soir; elle s'élevait à 1 086 170 en 1982-1983 et à 1 041 781 en 1991-1992. Quant à la clientèle transportée en exclusif et en intégré, elle a connu une légère diminution après avoir crû jusqu'en 1986-1987. Ainsi, en 1982-1983, elle s'élevait à 165 377, puis en 1986-1987 à 183 676 pour enfin se retrouver à 167 724 en 1991-1992 (Tableau 28).

À peu de chose près, le secteur catholique suit la même tendance (Tableaux 29 à 29.10). Du côté protestant, la clientèle transportée est généralement moins importante en 1991-1992 qu'en 1982-1983. Cependant, son évolution se fait de façon beaucoup moins régulière que dans l'autre secteur. Ainsi, elle passe de 5 280 en 1982-1983 à 3 768 en 1985-1986, puis à 6 641 en 1989-1990 pour enfin se retrouver à 3 975 en 1991-1992. Tout comme dans certaines régions du secteur catholique, notamment dans les régions de Québec et de Montréal, le transport du midi en intégré est inexistant malgré la présence du transport en commun. Par ailleurs, en Estrie et au Saguenay — Lac-Saint-Jean aucun élève n'est transporté le midi par les commission scolaires, que se soit en intégré ou en exclusif. En fait, plus de 90 % de la clientèle transportée le midi par les commissions protestantes se concentre dans les régions de Montréal et de l'île de Montréal, contrairement au secteur catholique où elle oscille aux alentours de 30 % (Tableaux 30 à 30.8).

b.2 Proportion de la clientèle transportée

La proportion des élèves transportés le midi est beaucoup moins importante que celle transportée matin et soir. En effet, pour l'ensemble des commissions scolaires du Québec, elle varie entre 15 et 17 % entre 1982-1983 et 1991-1992, alors qu'elle se maintenait dans les 60 % pour le transport matin et soir (Tableau 28).

Dans le secteur catholique, cette proportion atteint même près de 19 % en 1986-1987 (Tableau 29). Seule la région Mauricie — Bois-Francs se situe dans la moyenne, alors que dans certaines régions du Québec la proportion des élèves transportés atteint 30 et même 40 %. Étonnamment, d'aussi fortes proportions de clientèle transportée se retrouvent, à l'exception de la région de Québec, dans des régions situées loin des grands centres. En effet, les régions du Bas-Saint-Laurent — Gaspésie, du Saguenay — Lac-Saint-Jean et de

la Côte-Nord comptent parmi les régions où le transport du midi est important. À l'opposé, des régions à forte densité de population affichent des proportions de clientèle transportée peu importantes, oscillant entre 6 et 11 %. C'est notamment le cas des régions de l'Estrie, de Montréal, de l'île de Montréal et de l'Outaouais. Enfin, le transport du midi en intégré est peu significatif, il varie de 0,2 à 2,1 % au cours de la période étudiée (Tableaux 29 à 29.10).

Dans le secteur protestant, la proportion de la clientèle transportée est encore moins importante que dans le secteur catholique. Au plus fort, en 1989-1990, elle s'élève à 7,4 % et au plus faible, en 1984-1985, elle n'est que de 4,6 % (Tableau 30). Dans plusieurs régions du Québec, la clientèle transportée en intégré le midi est à toutes fins utiles inexistante. De fait, seules les régions de Québec, de Montréal et de l'île de Montréal transportent des élèves le midi tout au long de la période étudiée, et c'est sur l'île de Montréal où la plus forte proportion d'élèves transportés est observée (Tableaux 30 à 30.8).

b.3 Proportion de la clientèle transportée par régions administratives

Environ 50 % de la clientèle transportée le midi par les commissions scolaires catholiques se concentre dans les régions de Québec et de Montréal. C'est également dans ces régions que l'on trouve la plus forte proportion de commissions scolaires; soit 20 % à Québec et 30 % dans la région de Montréal. À compter de 1986-1987, la clientèle transportée en intégré vient en majeure partie de la région de Québec (Tableau 32).

Chez les protestants, autant la proportion des commissions scolaires que des élèves transportés se concentrent dans les régions de Montréal et de l'île de Montréal. Ainsi, ces deux régions regroupent plus de 50 % de toutes les

commissions protestantes du Québec et presque la totalité de la clientèle transportée (Tableau 33).

b.4 Importance relative des différents types de clientèle scolaire

À l'instar de la clientèle transportée matin et soir, la clientèle transportée le midi comprend la clientèle régulière, la clientèle EHDAA et la clientèle en classes d'accueil. Bien que beaucoup moins importante que la clientèle transportée matin et soir, la clientèle transportée le midi peut présenter des caractéristiques différentes quant à sa répartition par types de clientèle ou par régions administratives. C'est ainsi qu'il est intéressant de déterminer l'importance relative des différents types de clientèle scolaire inscrite et transportée de même que la proportion des élèves transportés dans les différentes régions administratives.

b.4.1 Clientèle inscrite et transportée

Le tableau 34 reprend les données relatives à l'évolution de la clientèle inscrite selon les types de clientèle scolaire traitées dans la section a.6.1. L'analyse du tableau 35 nous fait voir l'évolution de la clientèle transportée le midi en exclusif et en intégré selon les types de clientèle scolaire. De façon générale, on y voit que la majorité de la clientèle transportée le midi fréquente les classes régulières, que la clientèle EHDAA transportée évolue peu au cours de la période sinon pour diminuer en intégré et enfin, qu'en classes d'accueil elle est marginale.

La clientèle régulière transportée le midi dans les commissions scolaires catholiques se maintient dans toutes les régions administratives du Québec. C'est dans la région de Québec et dans la région de Montréal que se concentrent environ 50 % de la clientèle transportée le midi (Tableaux 38.3 et 38.6).

Par ailleurs, cette dernière est plus importante dans les régions du Bas-Saint-Laurent — Gaspésie, du Saguenay — Lac-Saint-Jean et de la Mauricie — Bois-Francs que sur l'île de Montréal (Tableaux 38.1, 38.2, 38.4 et 38.7). En Estrie, dans l'Outaouais et en Abitibi — Témiscamingue, on dîne à l'école (Tableaux 38.5, 38.8 et 38.9).

Dans les commissions scolaires protestantes, les élèves qui vont dîner à la maison viennent dans plus de 90 % des cas des régions de Montréal et de l'île de Montréal (Tableaux 39.5 et 39.6). L'analyse de ces tableaux nous permet de dégager des comportements différents entre les secteurs catholiques et protestants selon la région administrative. Ainsi, une proportion importante des élèves des commissions scolaires catholiques de la région de Québec vont dîner à la maison, alors que les élèves des commissions scolaires protestantes de cette même région dînent surtout à l'école. À l'inverse dans la région de l'île, la part des élèves des commissions scolaires catholiques retournant à la maison le midi est peu importante, tandis que les élèves du secteur protestant allant à la maison le midi est très importante. L'analyse des politiques de transport de chaque commission scolaire pourrait peut-être nous fournir des éléments d'explication relatifs à l'existence de différences aussi grandes d'un secteur et d'une région à l'autre.

La clientèle EHDAA transportée le midi oscille entre 3 800 et 5 800 élèves environ au cours de la période étudiée (Tableau 43). De façon générale, plus de 95 % de cette clientèle fréquente une commission scolaire catholique située principalement dans les régions du Saguenay — Lac-Saint-Jean, de Québec, de la Mauricie — Bois-Francs, de Montréal et de l'île de Montréal (Tableaux 44, 44.2, 44.3, 44.4, 44.6 et 44.7). Du côté protestant, la quasi-totalité des élèves EHDAA transportés le midi résident dans la région de l'île de Montréal (Tableau 45.6).

Peu d'élèves en classes d'accueil retournent à la maison le midi et ceux qui le font fréquentent surtout des écoles catholiques situées dans la région de l'île de Montréal (Tableau 50.7). On retrouve également quelques-uns de ces élèves dans les régions de Montréal et de l'Outaouais (Tableaux 50.6 et 50.8). Ailleurs au Québec, autant du côté catholique que protestant, la clientèle en classes d'accueil est peu importante.

b.4.2 Proportion de la clientèle transportée

La proportion de la clientèle transportée selon les types de clientèle scolaire suit la même courbe irrégulière que l'ensemble de la clientèle transportée. Toute proportion gardée, c'est la clientèle régulière qui utilise les services de transport scolaire le midi; elle se situe aux alentours de 17 %, comparativement à 8 % pour les EHDAA. Quant à la clientèle en classes d'accueil, après avoir atteint un sommet de 23,1 % en 1985-1986, elle se situe sous la barre des 5 % depuis 1987-1988. La proportion des élèves transportés le midi en intégré est marginale sinon inexistante (Tableau 36).

c. Le parc de véhicules

L'analyse de l'évolution du parc de véhicules devrait nous permettre de voir jusqu'à quel point les commissions scolaires ont été en mesure de faire face à l'évolution de la demande en transport. On se rappellera qu'entre 1982-1983 et 1991-1992, le nombre d'élèves transportés a augmenté, et ce, même si le nombre d'élèves inscrits a diminué et que certaines commissions scolaires ont également connu une diminution de la clientèle transportée (Tableaux 1, 2 et 3). Conséquemment, pour répondre à cette demande accrue de transport, les commissions scolaires ont dû augmenter leur offre de services, si bien que le nombre de véhicules affectés au transport scolaire est passé de 8 384 en 1982-1983 à 9 664 en 1991-1992, soit 1 280 véhicules de plus au total.

Ce sont les véhicules affectés au transport des élèves handicapés qui absorbent la plus grande part de cette augmentation. En effet, le nombre de véhicules adaptés a augmenté de 273 et le nombre de berlines de 790, alors que le nombre d'autobus scolaires ordinaires n'a augmenté que de 257 (Tableau 55). Évidemment, compte tenu du poids relatif plus important de la clientèle transportée dans les commissions scolaires catholiques, l'augmentation est beaucoup plus forte dans ce secteur que dans le secteur protestant. Ainsi, le secteur catholique a ajouté 1 143 véhicules entre 1982-1983 et 1991-1992, comparativement à 137 dans le secteur protestant (Tableaux 56 et 57).

c.1 Évolution du parc dans les commissions scolaires catholiques

Maintenant, quand on s'attarde à l'évolution de la situation dans les commissions scolaires catholiques des différentes régions administratives du Québec, on constate que l'augmentation du nombre de véhicules ne se fait pas uniformément partout et que la composition du parc a tendance à se modifier au fil des ans.

Ainsi, comme on est en droit de s'y attendre, les régions de Québec (+ 172), de Montréal (+ 518) et de l'île de Montréal (+ 215) enregistrent les plus fortes augmentations (Tableaux 56.3, 56.6 et 56.9). Ces augmentations se concentrent principalement dans le secteur du transport spécialisé. De fait, les véhicules adaptés et les berlines comptent respectivement pour 71,5, 84,9 et 69,3 % de l'augmentation totale de véhicules enregistrée dans ces régions. Mais, ce sont les berlines, du moins dans la région de Montréal (+ 371) et celle de l'île de Montréal (+ 171), pour lesquelles les plus fortes augmentations ont été observées entre 1982-1983 et 1991-1992.

Par ailleurs, le parc de véhicules ordinaires, tout en étant plus important en fin qu'en début de période, a vu sa composition considérablement modifiée. En effet, dans chacune des régions étudiées, on remarque une diminution assez importante du nombre de véhicules de moins de 12 rangées de banquettes. Cette diminution vient ainsi atténuer l'augmentation encore plus importante des véhicules de 12 rangées et plus de banquettes. Par exemple, dans la région de Montréal, le nombre de véhicules de moins de 12 rangés de banquettes a diminué de 189, alors que les véhicules de 12 rangées et plus ont augmenté de 267, pour un gain net de 78 véhicules (Tableau 56.6). Sauf au Saguenay — Lac-Saint-Jean et en Estrie où la situation d'ensemble du parc de véhicules ordinaires a peu évolué, l'exemple précédent vaut pour l'ensemble des régions administratives du Québec. Il est difficile de donner ici les raisons expliquant un tel phénomène. Cependant, l'analyse approfondie de la situation de quelques commissions scolaires, nous permettra peut-être de jeter un peu de lumière sur la question.

c.2 Évolution du parc dans les commissions scolaires protestantes

Les commissions scolaires protestantes présentent un portrait légèrement différent des commissions scolaires catholiques. En effet, si le nombre de véhicules total augmente sans interruption tout au long de la période étudiée, contrairement au secteur catholique, cette augmentation ne se répercute pas dans toutes les régions administratives où l'on dénombre des commissions scolaires protestantes.

Ainsi, le nombre de véhicules ordinaires diminue ou reste identique en 1991-1992 à ce qu'il était en 1982-1983 dans les régions du Bas-Saint-Laurent — Gaspésie, du Saguenay — Lac-Saint-Jean, de l'Estrie, de Montréal et de la Côte-Nord. Dans les régions de Québec, de l'île de Montréal et de l'Outaouais, le parc augmente. Comme dans le secteur catholique, cette aug-

mentation se fait surtout sentir dans le nombre de véhicules de 12 rangées et plus de banquettes (Tableaux 57 à 57.8).

Quant aux véhicules adaptés et aux berlines, ils absorbent la plus grande part de la croissance du parc de véhicules. Ainsi, on dénombre six véhicules adaptés de plus en 1991-1992 qu'en 1982-1983 et 112 berlines de plus pour la même période. Les régions de Montréal et de l'île de Montréal se partagent la quasi-totalité de ces augmentations. De fait, la région de Montréal compte quatre véhicules adaptés et 67 berlines de plus en 1991-1992 qu'en 1982-1983 et la région de l'île de Montréal 42 berlines de plus (Tableaux 57.5 et 57.6). Certaines des autres régions du Québec n'ont aucun véhicule de ce type, alors que dans certaines régions leur nombre est peu important et reste relativement stable d'une année à l'autre. C'est le cas des régions de Québec, de l'Estrie et de l'Outaouais (Tableaux 57.3, 57.4 et 57.7).

c.3 Évolution du parc de véhicules par régions administratives

Dans l'ensemble, le parc de véhicules dans les commissions scolaires catholiques et protestantes au Québec est plus important en 1991-1992 qu'il ne l'était en 1982-1983 (Tableau 58). Cette constatation ne vaut pas nécessairement pour toutes les régions administratives du Québec, mais il n'en demeure pas moins que de façon générale, l'augmentation de l'offre est venue combler une demande de plus en plus grande de services (Tableaux 59 à 62).

d. Quelques ratios de performance

Maintenant que nous avons vu qu'au cours des années 80, l'offre de services s'est développée parallèlement à une demande accrue de services, il est intéressant, dans cette partie de l'évaluation, de comparer à l'aide de quelques indicateurs de performance l'évolution de la situation dans chaque région

administrative du Québec ainsi que dans chaque secteur confessionnel. Cette analyse comparative ne nous permettra pas de porter de jugement sur la qualité des services, puisque trop de facteurs différents, notamment les caractéristiques géographiques de chaque région administrative, la taille des villes concernées, la densité de la population et les territoires des commissions scolaires ne sont pas pris en considération dans ces comparaisons. Cependant, même si des conclusions définitives ne peuvent être tirées de cette analyse, ces ratios nous permettent de suivre l'évolution du système sur une période relativement longue. L'analyse porte sur le nombre d'élèves transportés par véhicule, le kilométrage parcouru matin et soir et le kilométrage moyen par véhicule.

d.1 Nombre d'élèves transportés par véhicule[47]

Le nombre moyen d'élèves transportés par véhicule a diminué au Québec entre 1982-1983 et 1991-1992. En effet, il est passé de 70,72 en 1982-1983 à 66,17 en 1991-1992 (Tableau 63). Cependant, lorsque l'on compare les commissions scolaires catholiques avec les commissions scolaires protestantes et les régions administratives entre elles, le portrait se modifie sensiblement.

Ainsi, dans les commissions scolaires catholiques, le nombre moyen d'élèves transportés, tout en étant légèrement supérieur à la moyenne provinciale, suit la même courbe descendante. De fait, la clientèle transportée, qui s'élève en moyenne en 1982-1983 à 72,37 élèves par véhicule, se retrouve à 66,88 en 1991-1992. De son côté, le nombre moyen d'élèves transportés dans le secteur protestant s'élevait à 59,61 élèves par véhicule en 1991-1992, comparativement à 55,10 en 1982-1983. Contrairement au secteur catholique, le nom-

47. Ce ratio correspond au nombre total d'élèves transportés par véhicule sans égard à la taille des véhicules utilisés.

bre moyen d'élèves transportés par véhicule se situe donc en-dessous de la moyenne provinciale et il suit une courbe ascendante (Tableaux 64 et 65).

Bien sûr, une moyenne provinciale n'est pas nécessairement représentative de ce qui se passe dans chaque région administrative du Québec, il est donc intéressant de voir comment la situation a évolué dans chacune de ces régions. Ainsi, dans le secteur catholique, si la tendance générale à la baisse observée se reflète dans la plupart des régions administratives, en Estrie et en Abitibi — Témiscamingue, le nombre moyen d'élèves transportés reste sensiblement le même tout au long de la période étudiée (Tableaux 64.5 et 64.9). Dans la région Mauricie — Bois-Francs, il connaît une légère augmentation (Tableau 64.4).

Par ailleurs, si le nombre moyen d'élèves transportés dans l'ensemble des commissions scolaires catholiques tourne aux alentours de 70 élèves par véhicule, dans certaines régions, notamment Montréal et le Saguenay — Lac-Saint-Jean, ce sont en moyenne 75 et même 80 élèves qui sont transportés par véhicule (Tableaux 64.6 et 64.2). Par contre, en Estrie et dans l'Outaouais, le nombre moyen d'élèves transportés par véhicule s'élève à 55 environ pour l'ensemble de la période (Tableaux 64.5 et 64.8).

Logiquement, on aurait pu s'attendre, à l'instar de ce que l'on a constaté en Estrie et dans l'Outaouais, à ce que l'évolution du parc suive la même courbe que la clientèle transportée et que le nombre moyen d'élèves transportés se maintienne tout au long de la période. Cependant, il appert que la croissance importante du nombre de berlines affectées au transport des élèves handicapés, dont la capacité maximale est de huit places, vient dans certains cas fausser le portrait. Par exemple, lorsque l'on refait le tableau 64.10, relatif à la Côte-Nord en considérant uniquement la clientèle régulière, on constate toujours une baisse de la clientèle transportée. Cependant, cette baisse est

accompagnée d'une réduction correspondante du parc de véhicules, si bien que le nombre moyen d'élèves transportés par véhicule suit à peu près la même courbe. L'augmentation du parc se concentre donc au niveau des véhicules affectés au transport adapté et plus particulièrement des berlines, dont le nombre de places est limité.

Par contre, la croissance importante du nombre de véhicules affectés au transport des élèves handicapés n'explique pas tout. Dans certains cas, la diminution du nombre d'élèves transportés n'est pas accompagnée d'une réduction correspondante du nombre de véhicules, mais plutôt d'une redistribution du parc. C'est ainsi, qu'un parc dont le nombre de véhicules est supérieur à celui d'un autre parc peut compter plus ou moins de places selon la capacité d'accueil des véhicules enlevés et ajoutés et, de ce fait, modifier à la hausse ou à la baisse le nombre moyen d'élèves transportés par véhicule.

Comme on le voit, plusieurs facteurs différents peuvent expliquer l'émergence d'un même phénomène. Ceci tend d'ailleurs à démontrer, comme nous l'avons déjà fait, que chaque région administrative et chaque commission scolaire doivent être analysées en fonction de leurs caractéristiques propres. De plus, il est difficile de porter un jugement sans connaître les raisons qui ont pu amener certaines commissions scolaires à prendre des décisions différentes en matière de gestion.

Contrairement à la situation dans les commissions scolaires catholiques, le nombre moyen d'élèves transportés dans les commissions scolaires protestantes augmente légèrement entre 1982-1983 et 1991-1992, passant de 55,10 élèves par véhicule à 59,61 (Tableau 65). Cette augmentation s'explique surtout par l'évolution de la situation dans la région de l'île de Montréal, où le nombre moyen d'élèves transportés par véhicule s'élève à 76,11 en 1991-1992, après avoir totalisé 57,95 en 1982-1983 (Tableau 65.6). Ailleurs au Québec,

le nombre moyen d'élèves transportés est demeuré à peu près stable et a même diminué. Soulignons enfin que, sauf dans les régions de Montréal et de l'île de Montréal, la clientèle comme le parc de véhicules sont peu importants et que, dans ces deux régions, la composition du parc et le nombre de véhicules affectés au transport des élèves handicapés suivent la même évolution que dans le secteur catholique.

d.2 Kilométrage parcouru matin et soir et kilométrage moyen par véhicule[48]

Dans l'ensemble du Québec, le kilométrage parcouru matin et soir a connu une croissance positive jusqu'en 1990-1991, pour ensuite diminuer légèrement en 1991-1992. De fait, en 1982-1983, les véhicules parcouraient chaque jour 705 803,4 kilomètres, comparativement à 816 789,0 kilomètres en 1990-1991 et 811 039,0 kilomètres en 1991-1992 (Tableau 69). La baisse de kilométrage parcouru en 1991-1992 par rapport à 1990-1991 s'explique surtout par l'évolution de la situation dans les commissions scolaires catholiques de l'Outaouais et dans les commissions scolaires protestantes de l'île de Montréal. Le kilométrage combiné dans ces deux régions et secteurs confessionnels montre, en effet, une baisse du kilométrage parcouru égale à 16 044 kilomètres (Tableaux 70.8 et 71.6).

Maintenant, lorsque l'on jette un coup d'oeil au kilométrage moyen par véhicule, qui s'avère un indicateur intéressant des conditions d'exploitation, on observe une relative stabilité pour l'ensemble du Québec. Le kilométrage moyen par véhicule, qui était de 84,7 en 1982-1983, s'élève à 85,8 en 1991-1992 (Tableau 69). Cette stabilité se reflète dans les commissions scolaires catholiques, sauf dans celles situées dans la région de la Côte-Nord, où le nombre de kilomètres moyen par véhicule est passé de 59,6 en 1982-1983 à

48. Ce ratio correspond au nombre total de véhicules utilisés sans égard à leur taille.

68,4 en 1991-1992 (Tableau 70.10). Notons aussi que dans la région de l'Outaouais, le kilométrage moyen a chuté de 86,5 à 69,5 kilomètres entre 1990-1991 et 1991-1992 (Tableau 70.8). Par ailleurs, d'une région à l'autre, le nombre moyen de kilomètres parcourus par véhicule chaque jour diffère passablement. Ainsi, dans la région de Québec, il s'élève à environ 75,0 kilomètres par jour par véhicule, alors que dans la région de Montréal, il approche les 100 kilomètres (Tableaux 70.3 et 70.6). D'autre part, lorsque le kilométrage moyen par véhicule de deux régions différentes est comparable, comme c'est le cas dans les régions Mauricie — Bois-Francs et de l'Abitibi — Témiscamingue, il ne faut pas y voir là la manifestation d'un même phénomène. Ainsi, en Abitibi — Témiscamingue, on transporte moins d'élèves avec moins de véhicules mais sur de grandes distances, alors que dans la région Mauricie — Bois-Francs plus d'élèves sont transportés avec plus de véhicules mais sur de plus courtes distances (Tableaux 70.4 et 70.9). Cette constatation nous ramène une fois de plus à l'importance d'adopter une vision sectorielle qui tienne compte de toutes les caractéristiques propres à chaque région et à chaque commission scolaire avant de faire des généralisations.

De son côté, après avoir connu une augmentation continue du kilométrage moyen par véhicule jusqu'en 1986-1987, le secteur protestant enregistre une baisse depuis ce temps. En effet, le kilométrage moyen par véhicule s'élevait à 98,4, en 1982-1983 et à 112,6 en 1986-1987, pour enfin se retrouver à 99,8 en 1991-1992 (Tableau 71). De façon générale, le kilométrage moyen par véhicule évolue de la même façon dans chacune des régions où l'on dénombre la présence de commissions scolaires protestantes (Tableaux 71 à 71.8). Il tourne autour de 100 kilomètres par jour, sauf dans la région de la Côte-Nord où, depuis 1983-1984, les deux véhicules utilisés parcourent année après année, à l'exception de 1990-1991, moins de 63 kilomètres par jour (Tableau 71.8). Une fois de plus, on constate que les commissions scolaires protestantes se distinguent des catholiques par leur évolution moins homogène. Préci-

sons cependant que la marge de manoeuvre des commissions scolaires protestantes est beaucoup moins grande que celle des commissions scolaires catholiques, compte tenu d'un parc peu important et concentré principalement dans la région montréalaise. D'ailleurs, près de 75 % de tous les véhicules utilisés par les commissions scolaires protestantes sont dans les régions de Montréal et de l'île de Montréal, comparativement à environ 40 % dans les commissions scolaires catholiques (Tableaux 76 et 77).

e. Le transport aux élèves résidant à moins de 1,6 kilomètre de l'école

L'introduction de la notion de 1,6 kilomètre remonte au Règlement 11, adopté en 1974. Cette règle permet alors de déterminer l'admissibilité aux subventions gouvernementales. Ainsi, «le gouvernement défraie les dépenses encourues pour le transport des élèves dont le domicile se trouve à plus de 1,6 kilomètre de l'institution d'enseignement réglementée[49]». Cette règle devient donc la norme d'admissibilité adoptée par la plupart des commissions scolaires. Par ailleurs, les commissions scolaires qui offrent le transport aux élèves résidant à moins de 1,6 kilomètre de l'école, parce que ces derniers habitent dans des zones dites dangereuses, doivent obtenir une autorisation particulière du ministère des Transports à cet effet.

En 1982, un nouveau régime entre en vigueur et le Règlement 11 est remplacé par une réglementation plus souple. Ainsi, la règle de subvention de 1,6 kilomètre disparaît, mais son incidence est toujours présente. De fait, les allocations de base ont été établies à partir d'un coût historique qui reflétait cette norme, et elle est encore aujourd'hui une norme d'admissibilité pour la majorité des commissions scolaires du Québec.

---

49. GOUVERNEMENT DU QUÉBEC. Ministère des Transports, Direction du développement du transport terrestre des personnes, *Transport scolaire, Analyse du système québécois*, Québec, janvier 1988, p. 94.

Malgré tout, de plus en plus de commissions scolaires offrent le transport aux élèves résidant à moins de 1,6 kilomètre de l'école, et ce, non seulement pour la maternelle et le primaire, mais également pour le secondaire, auquel nous nous intéressons particulièrement. Ainsi, depuis 1982-1983, le nombre de commissions scolaires qui accueillent des élèves du secondaire résidant à moins de 1,6 kilomètre de distance de l'école est en constante progression. En effet, il est passé de 14 en 1982-1983 à 42 en 1991-1992 (Tableau 78). Ce sont surtout les commissions scolaires catholiques qui offrent ce service à leurs élèves : 39 des 42 commissions scolaires recensées en 1991-1992 appartiennent à ce secteur d'enseignement (Tableau 79). De ce nombre, 53,8 % se concentraient dans deux régions, soit 13 dans la région de Québec et huit dans la région de Montréal. Ces deux régions regroupaient 907 (65,5 %) des 1 384 élèves transportés au cours de cette année. Ailleurs au Québec, à part au Saguenay — Lac-Saint-Jean, où l'on ne dénombrait aucune commission scolaire donnant ce service en 1991-1992, le nombre de commissions scolaires offrant le transport à moins de 1,6 kilomètre de l'école variait de deux à quatre selon la région (Tableaux 79 à 79.10). Dans le secteur protestant, les trois commissions scolaires offrant un tel service en 1991-1992 sont situées dans les régions de l'Estrie, de Montréal et de l'Outaouais (Tableaux 80.4, 80.5 et 80.7). Ces commissions scolaires transportaient un total de 27 élèves.

Il est assez surprenant de constater, du moins dans certaines régions, que le nombre de commissions scolaires offrant le transport aux élèves résidant à moins de 1,6 kilomètre de l'école augmente de façon constante depuis 1982-1983. Si la présence de zones dangereuses peut expliquer en partie le phénomène, seule une analyse des politiques de transport des commissions scolaires concernées pourrait apporter une réponse définitive à cette question.

f. Mode d'attribution des contrats de transport

Selon le règlement sur le transport scolaire, les commissions scolaires peuvent accorder les contrats de transport de deux façons différentes. Ainsi, la commission scolaire peut accorder par entente de gré à gré des contrats à un transporteur avec lequel elle est déjà liée, ou encore procéder par soumission publique. Par ailleurs, elle peut également fonctionner en régie. Dans la présente section, nous allons suivre l'évolution dans le temps de la répartition des différents types de contrats de transport que les commissions scolaires accordent aux transporteurs québécois.

f.1 Le gré à gré

L'entente de gré à gré est de loin la méthode la plus utilisée par les commissions scolaires pour accorder des contrats de transport. En effet, entre 1982-1983 et 1991-1992, le pourcentage des contrats de ce type accordé par les commissions scolaires catholiques et protestantes est passé de 85,6 à 95,2 % (Tableau 84).

Dans les commissions scolaires catholiques, ce pourcentage varie de 86 à 96,2 %, alors que dans les commissions scolaires protestantes, il oscille entre 81,3 et 85,8 % au cours de la même période (Tableaux 85 et 86). Évidemment, ce pourcentage évolue différemment selon les régions administratives. Ainsi, dans certaines régions administratives, c'est presque 100 % de tous les contrats de transport qui, en 1991-1992, font l'objet d'une entente de gré à gré. En effet, à part les régions de l'île de Montréal (89,9 %), de l'Outaouais (91,3 %) et de la Côte-Nord (53,2 %), l'entente de gré à gré compte pour plus de 95 % de tous les contrats accordés par les commissions scolaires catholiques au Québec au cours de cette année-là seulement (Tableaux 85 à 85.10).

Dans le secteur protestant, l'entente de gré à gré est aussi l'option privilégiée par les commissions scolaires, quoique de façon moins nette. Il faut préciser cependant que ce secteur ne compte que 13 commissions scolaires au total et que, à l'exception des régions de Montréal et de l'île de Montréal, chaque région est desservie par une seule commission scolaire. Le nombre total de contrats y est donc beaucoup moins important que dans le secteur catholique. Malgré tout, en 1991-1992, tous les contrats font l'objet d'une entente de gré à gré au Saguenay — Lac-Saint-Jean, à Québec et dans l'Outaouais. Dans les régions de Montréal et de l'île de Montréal, cette proportion s'élève respectivement à 91,1 et à 98,3 %. Dans le Bas-Saint-Laurent — Gaspésie, les ententes de gré à gré ne représentent que 57,7 % de tous les contrats accordés et 4,1 % dans l'Estrie. Enfin, sur la Côte-Nord aucun contrat n'est accordé par entente de gré à gré (Tableaux 86 à 86.8). Dans ces régions, la régie occupe une place prépondérante comme nous le verrons ci-dessous.

f.2 La soumission publique et la régie

Les contrats accordés par soumission publique et le transport en régie sont en baisse depuis 1982-1983. Ainsi, la proportion des contrats accordés par soumission publique est passée de 12,3 à 3,1 % entre 1982-1983 et 1991-1992, et le transport en régie de 2,1 à 1,7 % au cours de la même période (Tableau 84). Même s'ils sont peu nombreux par rapport aux contrats octroyés de gré à gré, les contrats par soumission publique obtiennent la faveur des commissions scolaires catholiques : en 1991-1992, ce sont 3,3 % de tous les contrats qui y sont accordés de cette façon, comparativement à 0,5 % dans les commissions scolaires protestantes. À l'opposé, le transport effectué en régie est plus important dans les commissions scolaires protestantes que dans les commissions scolaires catholiques, soit 13,8 comparativement à 0,6 % (Tableaux 85 et 86).

Dans les commissions scolaires catholiques, les contrats accordés par soumission publique se concentrent principalement dans trois régions administratives, soit les régions de l'île de Montréal, de l'Outaouais et surtout de la Côte-Nord. Ainsi dans la région de l'île de Montréal, cette proportion s'élève à 7 % à la fin de la période, alors qu'elle était de 3 % en 1982-1983. Dans la région de l'Outaouais, elle est passée de 3,8 à 8,7 % au cours de la même période. Enfin, dans la région de la Côte-Nord, elle se situe à 44,7 % en 1991-1992, comparativement à 52,9 % en 1982-1983 (Tableaux 85.7, 85.8 et 85.10). Dans le secteur protestant, le transport effectué en régie occupe une place plus importante que les contrats accordés par soumission publique. On retrouve un tel mode de transport principalement dans les régions du Bas-Saint-Laurent — Gaspésie, de l'Estrie, de Montréal et de la Côte-Nord (Tableaux 86.1, 86.4, 86.9 et 86.10).

g. Quelques indices financiers

À l'instar des ratios de performance analysés précédemment, les indices financiers nous permettent de comparer l'évolution de la situation dans chaque région administrative du Québec ainsi que dans chaque secteur confessionnel. Ici aussi ces ratios servent d'indicateurs de l'évolution du système sur une période assez longue. Par contre, pas plus que pour les ratios de performance, et pour les mêmes raisons, cette analyse ne nous permet de tirer des conclusions définitives. Malgré tout, elle n'en est pas moins intéressante. L'analyse porte sur le coût annuel par véhicule, le coût moyen par élève transporté et le coût moyen au kilomètre.

g.1 Coût annuel par véhicule[50]

Au Québec, pour la période comprise entre 1982-1983 et 1991-1992, le coût annuel moyen par véhicule est passé de 29 741 à 43 251 $, soit une augmentation de 45,4 % (Tableau 90). D'un secteur confessionnel à l'autre et d'une région administrative à l'autre, le coût annuel par véhicule ainsi que le pourcentage d'augmentation varie passablement. Ainsi, dans le secteur catholique, l'augmentation s'élève à 44,8 %, comparativement à 45,4 % pour les deux secteurs confessionnels confondus. C'est dans la région de Montréal, avec 48,1 %, que l'on trouve l'augmentation la plus forte. Alors qu'en 1982-1983, le coût d'un contrat s'élevait à 30 682 $, il s'élève à 45 441 $ en 1991-1992 (Tableau 92.6). À l'opposé, c'est dans la région de l'île de Montréal que cette augmentation est la plus faible : elle s'élève à peine à 32,1 %. De fait, en 1991-1992, le coût annuel par véhicule se chiffrait à 40 660 $, comparativement à 30 791 $ en 1982-1983 (Tableau 91.7). Par ailleurs, en 1991-1992, les régions du Saguenay — Lac-Saint-Jean, de la Côte-Nord et de l'Abitibi — Témiscamingue sont les régions où les coûts des contrats par véhicule sont les plus élevés (Tableaux 91.2, 91.9 et 91.10). Cette situation est identique à celle observée pour l'année 1985-1986, lors de l'analyse du système réalisée au Ministère en 1988. Les salaires plus élevés accordés aux travailleurs, qui peuvent représenter jusqu'à 50 % des coûts d'exploitation de certaines entreprises, sont semble-t-il ce qui explique ce phénomène[51].

Dans le secteur protestant, l'augmentation pour l'ensemble des commissions scolaires correspond à 51,3 %. C'est au Saguenay — Lac-Saint-Jean, à 37,3 %, qu'elle est la moins élevée et sur la Côte-Nord, à 63,6 %, qu'elle est la plus

---

50. Pour obtenir une base comparable, les divers types de véhicules ont fait l'objet d'une pondération. La comparaison est établie pour un véhicule de 12 rangées de banquettes.

51. GOUVERNEMENT DU QUÉBEC. Ministère des Transports, Direction du développement du transport terrestre des personnes, *Transport scolaire, Analyse du système québécois*, Québec, janvier 1988, p. 74.

élevée. De fait, dans la région du Saguenay — Lac-Saint-Jean, le coût annuel moyen par véhicule est de 10 593 $ plus élevé en 1991-1992 que ce qu'il était en 1982-1983. Sur la Côte-Nord, cet écart correspond à 15 797 $ (Tableaux 92.2 et 92.8). Enfin, en 1991-1992, l'écart entre le prix des contrats le plus élevé et le plus bas est de 15 521 $. En effet, en Estrie il correspondait à 32 620 $, comparativement à 48 141 $ dans la région de l'île de Montréal. Viennent ensuite les régions de Québec, à 44 074 $, et de Montréal, à 43 914 $ (Tableaux 92.4, 92.6, 92.3 et 92.5).

g.2 Coût moyen par élève transporté[52]

Le coût moyen par élève transporté est un autre indicateur qui permet d'illustrer l'évolution des coûts de transport au Québec sur une période relativement longue. Ainsi, entre 1982-1983 et 1991-1992, le coût moyen par élève transporté est passé de 383 à 571 $, soit une augmentation de 49,1 % (Tableau 90). Lorsque l'on compare les commissions catholiques et protestantes entre elles, on constate que le coût moyen par élève transporté a augmenté moins rapidement dans ces dernières. En effet, dans le secteur catholique, il a augmenté de 50,9 %, comparativement à 29,7 % dans le secteur protestant. Malgré tout, en 1991-1992, le coût moyen par élève transporté était supérieur du côté protestant à ce qu'il était du côté catholique, soit 620 et 571 $ respectivement (Tableaux 91 et 92).

Dans le secteur catholique en 1991-1992, la région du Bas-Saint-Laurent — Gaspésie (63,8 %) enregistre une augmentation largement supérieure à la moyenne provinciale (Tableau 91.1). À l'opposé, les régions de la Mauricie — Bois-Francs (34,7 %) et de l'Abitibi — Témiscamingue (42,3 %) affichent au cours de la même année des augmentations inférieures à la moyenne provin-

52. Correspond à ce qu'il en coûte à la commission scolaire afin de transporter un élève quotidiennement dans le transport exclusif.

ciale (Tableaux 91.4 et 91.9). Du côté protestant, les augmentations les plus fortes se retrouvent dans l'Outaouais (109,6 %), dans le Bas-Saint-Laurent — Gaspésie (87,3 %) et sur la Côte-Nord (70,8 %), alors que les augmentations les plus faibles se concentrent dans les régions de l'île de Montréal (11,0 %) et du Saguenay — Lac-Saint-Jean (15,2 %) (Tableaux 92.7, 92.1, 92.8, 92.6 et 92.2).

Par ailleurs, en 1991-1992, dans les commissions scolaires catholiques, c'est dans la région du Saguenay — Lac-Saint-Jean (515 $) que le coût moyen par élève transporté est le moins élevé, et dans la région de l'Abitibi — Témiscamingue (690 $) qu'il est le plus élevé, soit un écart de 34 % (Tableaux 91.2 et 91.9). Dans les commissions scolaires protestantes, le coût moyen par élève transporté est de 263 $ dans la région de la Côte-Nord, comparativement à 1 152 $ dans la région de Québec (Tableaux 92.8 et 92.3). Il en coûte donc quatre fois plus cher pour transporter un élève dans la région de Québec.

Enfin, sauf dans les régions de l'île de Montréal et de la Côte-Nord, où le coût moyen par élève transporté dans les commissions scolaires protestantes est inférieur à ce qu'il est dans les commissions scolaires catholiques, il en coûte plus cher dans une même région donnée pour transporter un élève d'une commission scolaire protestante qu'un élève du secteur catholique.

g.3 Coût moyen au kilomètre[53]

Le coût moyen au kilomètre évolue dans le même sens que les deux autres indicateurs de coût. Ainsi, en 1991-1992, le coût moyen au kilomètre s'élevait à 2,28 $, comparativement à 1,60 $ en 1982-1983 (Tableau 90). Cependant, ce dernier est plus élevé dans les commissions scolaires catholiques que dans

---

53. Correspond au coût auquel fait face une commission scolaire lorsqu'elle utilise les services d'un transporteur, sans égard à la taille du véhicule.

les commissions scolaires protestantes. En 1991-1992, il était de 2,09 $ dans ces dernières et de 2,30 $ dans les commissions scolaires catholiques (Tableaux 92 et 91).

Évidemment, d'une région à l'autre et d'un secteur à l'autre, ce coût varie passablement. En 1991-1992, dans le secteur catholique, c'était dans les régions de Montréal (2,02 $) et de l'Estrie (2,03 $) que le coût moyen au kilomètre était le moins élevé, et dans les régions de la Côte-Nord (3,23 $) et de l'île de Montréal (3,24 $) qu'il était le plus élevé (Tableaux 91.6, 91.5, 91.10 et 91.7). Dans le secteur protestant, le coût moyen au kilomètre le moins élevé se retrouve en Estrie (1,54 $), et le plus élevé sur l'île de Montréal (3,41 $) (Tableaux 92.4 et 92.6). Par ailleurs, du côté catholique, c'est la région de l'Outaouais (63,2 %) qui connaît l'augmentation du coût moyen au kilomètre la plus forte, et la région de la Côte-Nord (25,7 %) l'augmentation la moins forte (Tableaux 91.8 et 91.10). Du côté protestant, ces augmentations se concentrent dans les régions de la Côte-Nord (737,0 %) et du Bas-Saint-Laurent — Gaspésie (29,7 %) (Tableaux 92.8 et 92.1).

h. Évolution des revenus et dépenses

h.1 Ensemble des commissions scolaires

Globalement, c'est-à-dire pour l'ensemble des commissions scolaires, les sommes affectées à l'allocation de base pour le transport quotidien matin et soir et maternel en transport exclusif-intégré sont passées de 257 451 671 $ en 1982-1983 à 389 803 843 $ en 1991-1992, soit une augmentation de 33,1 % en dollars courants sur une période de dix ans (Tableau 96).

Quant aux dépenses, elles sont passées de 246 665 223 $ en 1982-1983 à 398 609 815 $ en 1991-1992, pour une augmentation de 38,2 %. On remarque que jusqu'en 1986-1987, il existe un surplus des revenus par rapport aux dépenses. En effet, on est passé d'un surplus de 10 786 448 $ en 1982-1983 à un déficit de 190 125 $ en 1987-1988, puis il y eut un léger surplus l'année suivante, et le déficit atteint 8 805 972 $ en 1991-1992. L'écart entre les dépenses et les revenus s'accentue donc d'année en année; il était de 0,1 % en 1987-1988 et il atteint 4,2 % en 1990-1991, pour ensuite être ramené à 2,3 % en 1991-1992.

Enfin, soulignons que l'allocation de base représente la plus grande part des revenus des commissions scolaires en matière de transport. En effet, la part de l'allocation de base s'élevait à 96,9 % en 1991-1992 comparativement à 94,6 % en 1982-1983, soit une augmentation de 2,3 %. Au cours de la même période, la part des dépenses relatives au transport quotidien matin-soir et maternelle se maintient légèrement au-dessus de 90 %.

h.2 Commissions scolaires selon la confession

Les commissions scolaires catholiques, de par leur importance, donnent le ton à l'état des revenus et des dépenses dans le transport scolaire. En effet, entre 1982-1983 et 1991-1992, les revenus ont augmenté d'environ 33,8 %, tandis que les dépenses ont subi une hausse de 38,1 %, pour une différence de 4,3 % (Tableau 97).

Quant aux commissions scolaires protestantes, les revenus et les dépenses y augmentent respectivement de 35,7 et 37,3 %, soit un écart de 4,6 %. En 1991-1992, le déficit des commissions scolaires protestantes n'est que de 1,6 %. Étant donné leur nombre peu élevé, les commissions scolaires protestantes ont peu d'influence sur l'ensemble (Tableau 98).

h.3 Commissions scolaires catholiques selon les régions administratives

En examinant l'évolution de la situation financière selon les revenus et les dépenses des commissions scolaires entre 1982-1983 et 1991-1992 par régions administratives, on remarque tout d'abord un certaine similitude. En effet, à l'exception de la région de la Côte-Nord, les dépenses augmentent plus rapidement que les revenus, soit un écart moyen de 4,5 %. Ce sont les commissions scolaires de l'île de Montréal qui subissent l'augmentation des dépenses la plus importante, avec 43,2 % contre seulement 32,8 % d'augmentation des revenus; une différence de 10,4 %. De plus, le déficit annuel est passé de 1,5 % en 1987-1988 à 6,7 % en 1990-1991, pour finalement se retrouver à 4,3 % en 1991-1992.

En second lieu, on retrouve les commissions scolaires de la région de Québec, avec une augmentation de 38,2 % des dépenses contre 31,7 % pour les revenus, soit un écart de 6,5 %. Cependant, le déficit annuel y est observable depuis seulement 1989-1990, avec une moyenne de 1,9 % sur trois ans. Viennent ensuite la grande région de Montréal avec un écart de 4,6 %, l'Abitibi — Témiscamingue avec 4,3 %, la région du Bas-Saint-Laurent — Gaspésie avec un écart de 3,9 % et la région de l'Estrie avec 1,5 %. Quant au niveau d'augmentation des revenus et des dépenses pour la grande majorité des régions, il se situe entre 30 et 35 %. Outre l'île de Montréal pour l'ampleur du déficit annuel, le niveau demeure relativement le même pour l'ensemble des régions, soit entre 1,0 et 2,5 %. Toutefois, l'Abitibi — Témiscamingue enregistre depuis 1982-1983 des revenus supérieurs à ses dépenses, sauf pour la dernière année où elle a un léger déficit de 0,2 %. La Côte-Nord connaît la même situation, avec un déficit en 1991-1992 de 2,4 % (Tableaux 97 à 97.10).

Pour ce qui est de la proportion de l'allocation de base par rapport à l'ensemble des revenus ainsi que de la proportion des dépenses pour le transport quotidien, on remarque que le niveau demeure presque le même pour l'ensemble des régions, à l'exception de l'Abitibi — Témiscamingue et de la région de la Côte-Nord, avec une augmentation de 2 % chacune en 1991-1992 (Tableaux 97.9 et 97.10).

h.4 Les commissions scolaires protestantes selon les régions administratives

La situation des commissions scolaires protestantes est sensiblement la même que celle des catholiques. De fait, pour l'ensemble des régions administratives entre 1982-1983 et 1991-1992, les dépenses y augmentent plus rapidement que les revenus et de manière un peu plus importante que pour les catholiques et que la moyenne provinciale. Ainsi, c'est la région du Saguenay — Lac-Saint-Jean qui enregistre l'augmentation la plus forte, soit 47,3 % pour les revenus et 48,2 % pour les dépenses, c'est-à-dire un écart de 0,9 %. Toutefois, les écarts les plus importants entre les revenus et les dépenses se trouvent dans les régions de Québec, de l'Estrie, de la Côte-Nord et de l'Outaouais, avec des écarts de 8,4, 8,1, 6,2 et 3,5 % respectivement, toujours en faveur des dépenses.

Seule, la région du Bas-Saint-Laurent — Gaspésie enregistre une évolution positive des revenus par rapport aux dépenses. De fait, les revenus de la commission scolaire ont augmenté de 20,8 % entre 1982-1983 et 1991-1992, comparativement à 18,1 % pour les dépenses (Tableaux 98 à 98.8).

C'est la commission scolaire située dans la région du Saguenay — Lac-Saint-Jean, avec des déficits de 5,3 % en 1987-1988, 14,2 % en 1989-1990 et 22,9 % en 1990-1991, qui enregistre les déficits annuels les plus importants. De plus, lorsque l'on examine le pourcentage des dépenses consacrées au transport

quotidien, il s'élève seulement à 58 % en 1991-1992, ce qui est largement en deçà de la moyenne provinciale (Tableau 98.2).

En second lieu, c'est la région de l'île de Montréal qui connaît un déficit annuel important, qui est passé de 2,2 % en 1987-1988 à 5,4 % en 1990-1991, et à 3,4 % en 1991-1992 (Tableau 98.6). Quant aux autres régions, le déficit annuel y est surtout observable en 1990-1991. Ce qui semble s'expliquer par l'instauration des taxes de vente fédérale et provinciale cette année-là.

i. Évolution des soldes normalisés

L'examen de l'évolution des soldes normalisés par régions administratives entre 1982-1983 et 1991-1992 montre que la majorité des commissions scolaires connaissent une évolution positive ou équilibrée de leur solde normalisé au cours des trois dernières années. Cependant, l'année 1990-1991 a vu croître de manière importante le déficit du solde normalisé : de plus de 2 % pour l'ensemble des commissions scolaires, soit 27,1 % (31/114). Ce pourcentage était de 13,1 % en 1989-1990 et de 9,1 % en 1987-1988 (Tableaux 102 et 103).

Dans l'ensemble, les commissions scolaires catholiques du Saguenay — Lac-Saint-Jean présentent une situation relativement équilibrée. Par contre, la commission scolaire protestante située dans cette région connaît un solde négatif important, de plus de 2 % au cours des années 1989-1990 et 1990-1991, soit respectivement 10,90 et 13,75 %, pour enfin afficher un surplus en 1991-1992 (+ 11,8 %). Par ailleurs, sur une vingtaine de commissions scolaires catholiques et protestantes au total, la région de Québec compte seulement trois commissions scolaires enregistrant un solde normalisé négatif important au cours des dernières années. Ce solde s'élève à 4 % en moyenne. Par contre, quatre commissions scolaires ont une évolution positive

importante s'élevant en moyenne à 5 %, et les autres commissions scolaires de cette région sont en situation d'équilibre. Enfin, les régions de l'Estrie, de la Mauricie — Bois-Francs, de l'Abitibi — Témiscamingue et de la Côte-Nord connaissent une évolution positive de leur solde normalisé.

C'est précisément dans la région de Montréal et sur l'île de Montréal que l'on retrouve la plupart des commissions scolaires ayant une évolution négative de leur solde normalisé. En effet, sur 43 commissions scolaires catholiques et protestantes, 11 ont enregistré un solde négatif important au cours des trois dernières années. De ce nombre, trois sont situées sur l'île de Montréal.

Enfin, l'analyse nous révèle qu'au cours des dernières années, les commissions scolaires protestantes semblent avoir eu plus de difficulté à équilibrer leur budget. En effet, 15 % (2/13) des commissions scolaires protestantes ont affiché un solde négatif de plus de 2 % au cours des trois dernières années, comparativement à 0,06 % pour les commissions scolaires catholiques (6/99).

j. Principales constatations

Comme on peut le constater, il existe des écarts très significatifs d'une région et d'un secteur à l'autre. Plusieurs hypothèses peuvent être avancées pour expliquer une telle situation. On pense par exemple à la diminution ou à l'augmentation du kilométrage parcouru par véhicule, à l'évolution ou au réaménagement du parc de véhicules, aux conditions d'exploitation du transport scolaire qui varient d'une commission scolaire à l'autre, ou encore au programme d'aide du Ministère, qui dans certains cas est peut-être moins adapté aux besoins du milieu. Une constante se dégage; seule une analyse pointue du fonctionnement de chaque commission scolaire nous permettra de déterminer avec justesse les causes explicatives de la variation de la performance d'un endroit à un autre. C'est d'ailleurs ce à quoi nous nous attarde-

rons dans la section suivante. Ainsi, certaines commissions scolaires qui auront fait l'objet d'une sélection à l'aide de critères préétablis bien précis feront l'objet d'un examen approfondi.

3.3 La situation du transport scolaire dans quelques commissions scolaires du Québec

a. Sélection des commissions scolaires

a.1 Objectif

Cette partie de l'étude d'évaluation a pour but de déterminer, à partir de la situation de quelques commissions scolaires, quelles sont les principales causes du problème de financement. Il s'agit principalement de comparer des commissions scolaires qui présentent des caractéristiques similaires afin de comprendre les raisons pouvant expliquer qu'un organisme connaît des déficits récurrents, alors qu'un autre enregistre annuellement un solde budgétaire favorable.

Les contraintes de calendrier ne permettant pas au Ministère d'analyser la situation particulière de tous les organismes, nous devions, à partir de certains critères, en choisir un certain nombre parmi les plus aptes à nous permettre de creuser la problématique du financement des commissions scolaires au Québec.

a.2 Sélection versus échantillon

Par ailleurs, le choix des organismes ne pouvait être fait de façon aléatoire, par échantillonnage, puisque ce processus risquait de faire intervenir des commissions scolaires se prêtant mal à l'exercice de comparaison. De façon générale, l'échantillon est utilisé dans le cadre d'un exercice de sondage où

l'on choisit une partie représentative de la population de manière à avoir une idée de l'ensemble. Rappelons que l'objectif poursuivi ici est de comprendre la situation particulière de certains organismes en les comparant entre eux. L'échantillon n'était donc pas l'outil idéal et c'est pourquoi nous devions utiliser un mode de sélection basé sur des critères bien définis.

a.3 Critères de sélection

Des 114 commissions scolaires autorisées à organiser des services de transport scolaire en 1989-1990, nous en avons retenu 29 ou 25 % (Tableau 104). Précisons qu'au moment de procéder au choix des commissions scolaires, seule l'année 1989-1990 permettait un accès complet aux données. La sélection des commissions scolaires s'est faite selon les paramètres suivants : l'évolution des soldes normalisés, les territoires, la religion, la taille relative des organismes et les types d'organisation de transport.

Compte tenu de l'objectif précité, le premier critère permettant de choisir les organismes appropriés est sans aucun doute l'évolution des soldes normalisés selon leur importance relative. Ce critère permet de suivre le solde budgétaire de chaque organisme en rapport avec les subventions reçues du MTQ. Aux fins d'analyse, nous avons convenu qu'un rapport supérieur à 1 % pour plusieurs années pouvait être considéré important. À titre indicatif, rappelons que les règles budgétaires du Ministère prévoient une récupération des surplus budgétaires lorsque le solde normalisé dépasse le seuil de 1 %. Le tableau 105, illustrant la dispersion des soldes normalisés des commissions scolaires en 1989-1990, nous indique de plus que 30,7 % des organismes se situent à l'intérieur d'une plage variant entre - 1 et 1 %. Les autres organismes s'éloignent progressivement du seuil de 1 % : 16,7 % de ceux-ci vers un solde négatif important et 52,6 % vers un solde positif supérieur à 1 %.

L'éventail des organismes retenus regroupe 12 commissions scolaires dont le solde négatif est jugé important depuis plusieurs années, dix ayant connu un solde positif important pour la même période et sept qui ont convenu une fluctuation importante entre des soldes négatifs et positifs. Notons que l'année de base utilisée pour l'évolution des soldes normalisés est 1985-1986. C'est, en effet, au début du deuxième cadre financier que le Ministère a réajusté les enveloppes des commissions scolaires sur la base de leurs dépenses réelles des années précédentes.

Le choix des commissions scolaires catholiques en fonction du territoire qu'elles desservent respecte de façon générale l'importance relative de chacune des régions administratives du Québec. Les exceptions sont la région de la Côte-Nord, qui n'est pas représentée dans la sélection vu l'absence de cas considérés comme posant problème, et la grande région de Québec, qui bénéficie d'une proportion de 24 %, alors que le nombre total de commissions scolaires de cette région ne représente que 17,5 % de l'ensemble (Tableau 106). Les commissions scolaires protestantes sont aussi représentées proportionnellement à leur nombre.

Quant au critère relatif à la taille des organismes, notons que le nombre d'élèves inscrits et le nombre de véhicules utilisés sont les variables privilégiées compte tenu que les données relatives à la superficie des commissions scolaires ne sont pas disponibles au ministère de l'Éducation. La lecture du tableau 107 montre que la plupart des commissions scolaires choisies ne se retrouvent pas dans la liste des organismes les plus petits, soit ceux de moins de 4 000 élèves inscrits ou de moins de 50 véhicules, bien que ce groupe compte pour 40 % de l'ensemble des commissions scolaires.

La taille des organismes a été considérée comme un troisième critère dans la sélection et a été retenue uniquement à des fins de comparaison des services. De fait, plusieurs des organismes qui ont été choisis sont de taille similaire et pourront faire l'objet d'un rapprochement au moment d'étudier les caractéristiques propres à leur niveau de services.

Enfin, 17 des 29 commissions scolaires sélectionnées effectuaient du transport intégré en plus du transport exclusif en 1989-1990 alors que huit, principalement dans la région de Montréal, effectuaient du transport pour les classes d'accueil. De plus, la plupart des administrations scolaires (26 services sur 29) avaient des élèves handicapés et en difficulté d'adaptation et d'apprentissage inscrits au programme de l'année 1989-1990.

b. L'analyse des 29 commissions scolaires sélectionnées

Dans cette section, on trouvera l'analyse des 29 commissions scolaires sélectionnées. À chaque commission scolaire correspond une fiche regroupant les principales caractéristiques de l'établissement ainsi qu'une analyse relative à chaque situation particulière.

À partir des tableaux 108 à 121 illustrant l'évolution entre 1984-1985 et 1991-1992 des clientèles (nombre d'élèves inscrits et pourcentage d'augmentation selon les ajustements prévus aux règles budgétaires, nombre d'élèves transportés et pourcentage d'augmentation par rapport à l'année précédente, rapport entre les élèves transportés et les élèves inscrits), des véhicules (nombre de véhicules et pourcentage d'augmentation par rapport à l'année précédente), de la situation financière (rapport entre le solde normalisé et les subventions reçues, solde normalisé, allocation de base, dépenses pour le transport quotidien), des indices financiers (coût moyen par élève transporté, coût annuel par véhicule, coût moyen au kilomètre) et des ratios de performance (nombre

d'élèves transportés par véhicule, kilomètre quotidien par véhicule, élèves transportés par place disponible), nous avons d'abord fait ressortir les principales caractéristiques des établissements scolaires et tenté de situer les éléments clés de la problématique. L'évolution du mode d'attribution des contrats a également été prise en considération dans l'établissement de ces fiches synthèses.

Par la suite, à l'aide de tableaux regroupant les principales données évolutives de chaque commission scolaire depuis 1982-1983, première année du présent régime financier, nous avons procédé pour chacun des cadres financiers à une analyse critique de leur évolution, dans le but premier de mettre en lumière les causes apparentes des surplus et des déficits budgétaires, et aussi pour faire ressortir le plus clairement possible le profil type de chaque organisme quant au développement de son transport scolaire. Cette analyse factuelle des données colligées depuis dix ans a de plus mis au jour certaines lacunes concernant le transport du midi, le transport des EHDAA ou d'autres particularités dignes de mention.

Dans le but de préserver la confidentialité des informations financières des commissions scolaires sélectionnées, nous avons délibérément exclu du document les analyses détaillées de chaque organisme, pour ne présenter que les constatations générales tirées des regroupements de commissions scolaires.

c. Principales constatations

L'analyse détaillée de la situation financière des 29 commissions scolaires sélectionnées nous a permis de dresser un portrait assez précis pour chaque organisme étudié. Par la suite, nous avons pu effectuer des regroupements à partir des principales causes communes des problèmes décelés. C'est ainsi que les 29 commissions scolaires sélectionnées au départ ont pu être réparties

en sept groupes. Cependant, précisons que ces groupes ne sont pas mutuellement exclusifs.

c.1 Regroupements

c.1.1 Groupe 1

Les quatre commissions scolaires de ce groupe présentent un profil quasi identique. On y observe une stabilité ou une baisse de la clientèle inscrite, une stabilité ou une baisse de la clientèle transportée, de légers mouvements du parc de véhicules, et enfin, des surplus budgétaires constants.

De façon générale, leurs allocations ont progressé au même rythme que leurs dépenses, ou ont été supérieures. Ces organismes effectuent une gestion efficace, dans un contexte favorable, il est vrai. Le cas de ces commissions scolaires illustre bien que dans une situation de stabilité ou de décroissance de la clientèle, le système actuel d'enveloppe fermée est efficace et permet la création d'une marge de manoeuvre suffisante pour assurer une bonne gestion, et un service de transport adéquat pour la clientèle.

c.1.2 Groupe 2

Les cinq commissions scolaires de ce groupe connaissent depuis plusieurs années des surplus annuels réguliers, mais à la différence des commissions scolaires traitées précédemment, celles-ci ont dû ajouter des véhicules à leur organisation, d'où une pression graduelle sur les coûts de transport.

Bien que connaissant une baisse de la clientèle inscrite, ces organismes ont connu pour la plupart une croissance de la clientèle transportée et du kilométrage effectué par les véhicules, ce qui les a incité à ajouter des véhicules.

Ces commissions scolaires étaient toutes bien positionnées au début du régime financier et quelques-unes ont même bénéficié d'une marge de manoeuvre intéressante pour entreprendre leurs activités. Par exemple, certaines furent avantagées lors du partage des actifs de la régionale, tandis que d'autres profitèrent financièrement de l'abandon de leur activité de transport intégré.

Par la suite, ces organismes ont dû faire preuve d'imagination pour équilibrer leur budget, ce qui révèle une gestion efficace. Parmi les moyens utilisés, on trouve notamment :

- la négociation avec un organisme de transport en commun pour une réduction des coûts du transport intégré;

- une marge de manoeuvre acquise la première année d'un nouveau cadre grâce à la négociation du prix des contrats;

- des négociations fructueuses lors du renouvellement des contrats avec les transporteurs;

- l'utilisation de la soumission publique pour le renouvellement des contrats;

- l'utilisation plus importante du transport intégré.

Le suivi de la situation financière de ces commissions scolaires est intéressant, puisqu'il montre que le système peut être viable même lorsqu'il y a hausse de la clientèle transportée. Ces organismes ont maintenu leurs surplus budgétaires année après année; ils ont utilisé les avantages mis à leur disposition pour contrôler leurs dépenses de transport et ils ont fait une gestion efficace.

c.1.3 Groupe 3

Les trois commissions scolaires de ce groupe auraient facilement pu être classées dans le premier groupe (décroissance des clientèles), n'eût été d'événements qui les plongèrent dans une situation déficitaire au deuxième cadre financier.

Un des organismes a été pénalisé en 1985-1986, au moment où son enveloppe fut ajustée sur les dépenses moyennes provinciales par un véhicule sous contrat exclusif. D'ailleurs, on observe un déficit pour la durée du deuxième cadre couvrant les années 1985 à 1988.

Les autres commissions scolaires ont connu des déficits à la suite de leur création en 1986-1987, au moment de la fin des activités de la régionale. La négociation des contrats et une augmentation du nombre de véhicules seraient vraisemblablement les causes de ces déficits.

Étant donné qu'une des commissions scolaires est un organisme de petite taille, qui a un nombre relativement peu élevé d'élèves inscrits et transportés, les fluctuations de la clientèle inscrite ont permis au Ministère d'effectuer trois ajustements d'enveloppe. Ces ajustements ont contribué au rétablissement de la situation financière aux troisième et quatrième cadres.

Quant aux deux autres commissions scolaires, les diminutions constantes du nombre des élèves inscrits et transportés et des négociations pour obtenir un taux d'indexation moindre au début des cadres financiers leur ont permis de contrôler l'augmentation des dépenses, de diminuer légèrement leur parc de véhicules et de retrouver une situation financière caractérisée par des surplus normalisés non négligeables. Ces cas s'apparentent beaucoup à ceux des commissions scolaires du premier groupe.

c.1.4 Groupe 4

Le prochain regroupement, de sept commissions scolaires, se caractérise par des soldes normalisés alternant entre le négatif et le positif, mais surtout par une situation financière pouvant être améliorée par une rationalisation du service de transport. En effet, cinq commissions scolaires sont en mesure d'adopter un plan de redressement pouvant améliorer grandement leur santé financière, alors que les deux autres ont déjà procédé à une rationalisation en 1991-1992. Avec un minimum d'effort de leur part, toutes ces commissions scolaires sont sur la voie de l'équilibre budgétaire pour les années à venir.

Deux des commissions scolaires étaient en situation de surplus au deuxième cadre et ont connu des déficits normalisés au troisième cadre à la suite de l'acquisition de véhicules, sans qu'il y ait eu d'augmentation significative de la clientèle ou du kilométrage parcouru. Il semble que cette décision d'ajouter des véhicules au parc existant ait été prise par les autorités des commissions scolaires dans le but d'améliorer la qualité des services offerts à la clientèle. Une des commissions scolaires a toutefois rationalisé son réseau en 1991-1992 et se dirige vers des surplus financiers pour les prochaines années. Quant à l'autre, la baisse des indicateurs de performance indique qu'elle aurait un intérêt certain à procéder à un redressement le plus rapidement possible.

La situation de la troisième commission scolaire est semblable à celle des deux autres, sauf que l'acquisition de véhicules a été motivée par une légère augmentation de la clientèle transportée en exclusif. L'évolution des indicateurs de performance indique cependant qu'il y a place pour une rationalisation de ce service de transport, d'autant plus qu'on remarque une diminution de l'utilisation du transport en commun au profit du transport exclusif.

Quant aux deux autres commissions scolaires, leur situation financière a été déficitaire entre 1986-1987 et 1990-1991, et ce n'est qu'en 1991-1992 qu'elles ont enregistré un solde normalisé positif. On estime que le déficit de l'un des organismes provient, d'une part, d'un mauvais partage des actifs de la régionale et, d'autre part, de l'acquisition de véhicules malgré une baisse de la clientèle. Cependant, au cours du troisième cadre, les allocations ont augmenté plus rapidement que les dépenses, de sorte que la situation s'est améliorée au point de permettre un surplus normalisé en 1991-1992. Avec un bon exercice de rationalisation du réseau, tout porte à croire que l'organisme pourrait redresser sa situation financière au cours des prochaines années.

Les déficits d'une commission scolaire semblent provenir du remplacement d'une quantité importante de berlines par des autobus, qui fit augmenter les dépenses du transport exclusif plus rapidement que les revenus pour un certain temps. Elle procéda cependant à une importante rationalisation du service en 1991-1992, et le tout se solda par un surplus normalisé.

Dans le cas des trois commissions scolaires, on ne peut que déplorer la récupération de 50 % du solde normalisé qu'elles ont subi en 1991-1992, alors qu'elles s'apprêtaient à résorber une partie de leur déficit accumulé. Une restriction devrait être apportée aux règles pour exclure de la récupération les commissions scolaires qui procèdent elles-mêmes à un rétablissement de leur situation financière par la voie de la rationalisation.

Enfin, les deux dernières commissions scolaires se caractérisent par une situation déficitaire depuis plusieurs années. L'une a choisi d'ajouter des véhicules à son organisation, malgré une légère baisse de la clientèle, et a augmenté de 100 % le transport d'élèves résidant à moins de 1,6 kilomètre de l'école. Il s'agit d'un choix de la commission scolaire pour améliorer les services offerts à la clientèle. Étant donné que les déficits ne sont pas trop importants, nous

croyons qu'un minimum d'efforts de la part de l'organisme permettrait de rééquilibrer la situation financière dans un court laps de temps. Le cas de l'autre commission scolaire est un peu différent, puisque son déficit initial semble provenir d'un réaménagement de sa flotte affectant la capacité des véhicules et d'une négociation du prix des contrats en 1985-1986. Par la suite, l'organisme dut ajouter des véhicules conséquemment à une hausse de la clientèle transportée, mais il n'a eu droit à aucun ajustement d'enveloppe. De plus, il a fait augmenter de 65 % le nombre d'élèves transportés résidant à moins de 1,6 kilomètre de l'école. La baisse des ratios de performance de cette commission scolaire indique qu'elle pourrait rationaliser son service de transport à l'instar des autres organismes de ce regroupement.

c.1.5 Groupe 5

Les trois commissions scolaires de ce groupe se caractérisent par une hausse marquée du kilométrage parcouru par les véhicules. Ces organismes, qui connaissent des déficits annuels relativement élevés, ont tous été contraints d'ajouter des véhicules à leur organisation, non pour faire face à l'accroissement de leur clientèle, mais plutôt en raison du prolongement des parcours des véhicules et de l'augmentation du nombre de kilomètres. Vu le faible taux d'augmentation de la clientèle inscrite, ces organismes n'ont pas eu droit aux ajustements de l'enveloppe de base prévus pour les hausses sensibles de la clientèle.

On constate que les règles budgétaires actuelles ne prévoient pas de modification du service de transport scolaire basée sur le déplacement des clientèles, conséquence directe des fermetures d'écoles et de l'étalement urbain. Étant donné que certaines commissions scolaires sont déjà touchées par le phénomène et que d'autres risquent d'être pénalisées à l'avenir, nous croyons

que certains assouplissements pourraient être apportés aux règles de façon à tenir compte du problème.

Toutefois, mentionnons que même si le Ministère améliore son aide financière pour s'ajuster aux réalités des années 90, certains organismes devront faire leur part pour améliorer eux-mêmes leur situation en adoptant un plan de redressement. Dans ce sens, une des commissions scolaires a déjà procédé partiellement à une rationalisation en 1991-1992, et sa santé financière s'en est trouvée grandement améliorée. Quant aux autres, elles seraient en mesure de le faire en autant qu'elles y mettent les efforts nécessaires.

c.1.6 Groupe 6

Cinq autres commissions scolaires peuvent être regroupées en raison de caractéristiques similaires. Elle présentent toutes des déficits normalisés depuis plusieurs années et un manque à gagner relativement important à la suite d'ajustements de l'enveloppe de base après une augmentation de la clientèle inscrite. D'autres déficits sont à prévoir au cours des prochaines années si aucun correctif n'est apporté pour améliorer leur situation budgétaire.

Les problèmes financiers de deux de ces commissions scolaires sont apparus à la suite de l'acquisition de plusieurs véhicules en raison des hausses importantes de la clientèle transportée. Le Ministère a ajusté leur enveloppe de la façon prévue aux règles budgétaires, c'est-à-dire sur la base d'un coût moyen par élève transporté de 400 à 430 $ et d'un pourcentage d'élèves transportés de 60 %. Le suivi financier de chacun des organismes a montré que ces données, tirées de moyennes provinciales, ne correspondaient pas à leur réalité, et c'est pourquoi on constate un manque à gagner par rapport aux subventions reçues. Une des commissions scolaires a cependant choisi d'ajou-

ter plusieurs berlines à son parc (45 % de l'ensemble des véhicules), de sorte que son organisation a perdu en efficacité. Son déficit n'aurait peut-être pas été aussi élevé si elle avait choisi d'autres options. Quoi qu'il en soit, cet organisme devra effectuer une bonne rationalisation de son réseau de transport au cours des prochaines années s'il veut améliorer sa situation financière, puisqu'une éventuelle intervention du Ministère ne pourrait être suffisante pour régler tous ses problèmes.

L'origine des déficits normalisés des trois autres commissions scolaires est différente. Pour l'une d'entre elles, le déficit est apparu en 1985-1986, au moment du réajustement de l'enveloppe sur les dépenses réelles. Le Ministère a réduit les dépenses admissibles de l'organisme après une analyse de ses revenus disponibles. Le premier déficit d'une des deux autres serait apparemment dû à une mauvaise négociation avec les transporteurs, alors que celui de la troisième proviendrait d'un partage inéquitable des actifs de la régionale. Par la suite, ces commissions scolaires ont toutes eu droit à des ajustements de leur enveloppe à la suite d'augmentations de la clientèle et ont aussi connu des manques à gagner par rapport aux montants versés. Enfin, mentionnons que certaines commissions scolaires font présentement l'objet d'un suivi particulier de la part du ministère de l'Éducation concernant le déficit accumulé de l'ensemble de leurs activités.

c.1.7 Groupe 7

Les deux dernières commissions scolaires ont connu une évolution différente de leur service de transport en ce sens que la clientèle transportée y a augmenté. Elles ont dû ajouter des véhicules, mais n'ont pu avoir droit à des ajustements d'enveloppe, puisque pour la même période leur clientèle inscrite a diminué. La clause d'ajustement de clientèle ne pouvait donc pas s'appli-

quer, puisqu'elle ne concerne pas la hausse de la clientèle transportée, mais bien de la clientèle inscrite.

Cette situation fut particulièrement remarquée dans le cas de l'une des commissions scolaires qui, sur une période de dix ans, a vu sa clientèle inscrite diminuer de 7,7 % et sa clientèle transportée augmenter de 76,3 %. Ces organismes furent donc pénalisés encore plus que ceux du groupe précédent. C'est pourquoi on prévoit des déficits pour les années à venir si aucune correction n'est apportée au système.

c.2 Synthèse

Rappelons que sur les 29 commissions scolaires retenues pour une analyse particulière de leur situation budgétaire, 12 avaient été choisies parce qu'elles présentaient une situation déficitaire inquiétante depuis plusieurs années, dix pour leur historique de bonne santé financière sur un long terme et sept pour leur alternance entre des soldes positifs et des soldes négatifs. L'analyse démontre que 19 commissions scolaires devraient, au cours des prochaines années, connaître des surplus budgétaires en continuant, pour certaines, leurs activités de la même façon et, pour d'autres, en adoptant des mesures de rationalisation. Par ailleurs, dix organismes auraient besoin d'une aide supplémentaire pour retrouver leur équilibre budgétaire, bien que trois d'entre eux seraient aussi en mesure de rationaliser leurs activités, ce qui les aiderait à retrouver une bonne santé financière. Mentionnons également que quatre des dix commissions scolaires font aussi l'objet d'un suivi financier de la part du ministère de l'Éducation pour les déficits accumulés au 30 juin 1992 concernant l'ensemble de leurs activités. Ce n'est donc pas seulement le volet transport qui pose un problème dans ces administrations scolaires.

Par ailleurs, mentionnons que des 29 commissions scolaires retenues quatre ont procédé à une rationalisation importante de leur service en 1991-1992 et que huit autres pourraient facilement le faire au cours des prochaines années.

De plus, le Règlement sur le transport des écoliers permet aux commissions scolaires de négocier avec les transporteurs des taux d'indexation inférieurs à la première année d'un nouveau cadre financier. Cinq commissions scolaires se sont créés ainsi une marge de manoeuvre financière au début des troisième et quatrième cadres. Onze autres commissions scolaires ont profité de cet avantage de négociation pour un seul cadre financier. Notons que treize commissions scolaires ont offert aux transporteurs en 1988-1989 et 1991-1992 une indexation égale à celle reçue du ministère des Transports et que cinq d'entre elles connaissent des difficultés financières importantes.

Quant à l'évolution du parc de véhicules, dix commissions scolaires ont fait augmenter plus rapidement le nombre de leurs berlines par rapport aux véhicules d'autre capacité. Aux fins de la compilation, nous avons retenu les organismes ayant un écart de plus de cinq points entre la proportion de berlines au début de la période et la proportion à la fin. Par contre, une commission scolaire a suivi le cheminement inverse en diminuant le pourcentage de ses berlines de 43 à 18 %. Les autres commissions scolaires du groupe n'ont pas eu de mouvements significatifs à ce chapitre.

Notons également que neuf des commissions scolaires ont enregistré des écarts importants du nombre d'élèves EHDAA transportés. Il serait intéressant de connaître les raisons qui expliquent les mouvements importants de cette clientèle.

Enfin, on observe certaines irrégularités dans la compilation des données sur le transport du dîner de trois des commissions scolaires. Il s'agit plutôt d'élèves de niveau maternelle.

3.4 Perspectives d'avenir

L'avenir du transport scolaire est directement lié aux grands objectifs du ministère de l'Éducation, tant en termes de principes que d'orientations en matière d'éducation. À court ou à moyen terme, outre l'évolution de l'effectif scolaire, plusieurs facteurs peuvent avoir des conséquences sur l'organisation et le financement du transport scolaire.

Pensons au phénomène de l'étalement urbain, de la sécurité dans le transport scolaire, de la formation professionnelle de la main-d'oeuvre, de l'éducation permanente, du décrochage scolaire, de l'immigration, de la paupérisation croissante de certains secteurs de la société, dont les enfants sont souvent les premières victimes. Autant d'éléments qui, pris isolément, pourront orienter d'une manière ou d'une autre les choix collectifs et orienter ainsi les priorités du ministère des Transports en matière de transport scolaire.

Dans cette dernière partie de l'évaluation nous tenterons de tracer un portrait global de ces éléments et de mettre en évidence les intentions gouvernementales dans ces différents domaines, tout en axant la réflexion sur les incidences possibles dans le domaine des transports.

a. Évolution de la population québécoise

a.1 Vieillissement de la population

Tous les pays occidentaux connaissent depuis plusieurs années une baisse générale de leur taux de natalité et le Québec n'échappe pas à ce phénomène. Le Québec possède, en effet, un des taux les plus bas après l'Allemagne et l'Italie[54]. Le taux de natalité, qui était de 3,76 enfants par femme en âge de procréer en 1960, n'était plus que de 1,35 en 1987[55]. De plus, le Québec a longtemps enregistré un solde migratoire négatif; le solde est positif seulement depuis 1985. Ces deux facteurs ont donc contribué à une baisse dramatique du taux de croissance global de la population. En effet, ce taux est passé de 14,1 % entre 1951-1956 à 1,6 % entre 1981-1986, soit sur une période de 30 ans.

Les conséquences sur la structure d'âge de la population sont donc importantes. Prenons l'exemple de la population active, où en 1979 la tranche d'âge des 15-24 ans représentait 29,3 % des 15-64 ans, alors qu'en 2001 ce pourcentage ne sera plus que de 18,8 %. Pendant ce temps, les 25-44 représenteront 44 % de la population active. Enfin, la tranche des 45-64 ans, qui est passée de 27,9 % en 1979 à 29,5 % en 1989, atteindra 37,7 % en 2002[56].

---

54. GOUVERNEMENT DU QUÉBEC. Ministère de la Main-d'oeuvre, de la Sécurité du revenu et de la Formation professionnelle, Direction de la recherche, *Le développement des compétences*, Québec, juin 1991, p. 38.

55. *Ibid.*

56. *Ibid.*, p. 39.

a.2 Évolution de l'effectif scolaire

Il est évident que le vieillissement généralisé de la population ne peut qu'avoir une influence directe sur l'évolution de l'effectif scolaire. En effet, selon les prévisions à long terme du ministère de l'Éducation[57, 58], la diminution de l'effectif scolaire se poursuivra au cours des deux prochaines décennies pour l'ensemble des ordres d'enseignement. Ainsi, à la maternelle (4-5 ans) on remarque que l'effectif passera de 92 738 en 1989-1990 à 73 784 en 2011-2012, soit une baisse de 20,4 %. Au primaire la diminution sera de 24,3 %. De fait, on prévoit qu'elle passera de 580 288 à 439 141 élèves au cours de la même période (Tableau 122).

Par contre, le phénomène est relativement moins important au secondaire. En effet, en analysant les données du tableau 122, on constate une légère augmentation de l'effectif scolaire entre 1989-1990 et 1995-1996 : de 464 959, il grimpe à 494 662. Toutefois, il baisse par la suite pour se retrouver à 395 619 en 2011-2012. Si l'on se fie à ces prévisions, l'effectif secondaire connaîtra une diminution de près de 15 % entre 1996-1997 et 2011-2012.

En analysant maintenant ces données selon le type de formation, on observe que c'est le secteur général qui absorbera l'ensemble de la baisse de l'effectif du secondaire. Ce secteur subira, en effet, une diminution de 16,3 % de son

---

57. Les prévisions ont été réalisées à l'aide de la méthode des taux de scolarisation, en se basant sur trois scénarios de prévision de la population élaborés par le Bureau de la statistique du Québec. Le scénario moyen propose une stabilisation de la fécondité à 1,4 enfant par femme et un solde migratoire positif de 11 600 personnes, et il comprend une augmentation de l'immigration internationale et une réduction des pertes migratoires internationales.

58. Les données utilisées dans cette partie sont extraites d'un document réalisé en novembre 1989 par la Direction générale de la recherche et du développement du ministère de l'Éducation sur la prévision à long terme de l'évolution du nombre d'élèves de l'éducation préscolaire et de l'enseignement primaire et secondaire au Québec.

effectif entre 1989-1990 et 2011-2012, tandis que le secteur professionnel verra son effectif augmenter de 14,7 % au cours de la même période[59].

Quant au secteur privé, le secondaire y connaîtra une croissance positive jusqu'aux alentours de 1998-1999 et se stabilisera à 81 966 par la suite (Tableau 124). De son côté, l'effectif du primaire se maintiendra à 24 041 élèves tout au long de la période de prévision. Par ailleurs, d'ici à l'an 2011-2012, la proportion d'élèves fréquentant des établissements d'enseignement privé du secondaire ira en augmentant. En effet, elle gagnera quatre points pour atteindre 20 % de l'effectif total du secondaire, après avoir représenté 16,5 % en 1989-1990 (Tableau 124). Cette augmentation trouve cependant son explication dans la diminution de l'effectif du secteur public plutôt que dans l'accroissement de celui du secteur privé.

Quoi qu'il en soit, l'effectif total inscrit subira une importante diminution, de 20,1 %, entre 1989-1990 et 2011-2012, c'est-à-dire qu'il passera de 1 137 985 à 908 544. Si l'on compare avec l'année 1974-1975, où le Québec avait atteint un sommet dans le nombre d'élèves inscrits, la baisse est de près de 36 %[60].

Le premier constat quant à l'évolution démographique du Québec est le vieillissement de la population et la transformation graduelle du tissu social. De ce constat, on pourrait facilement conclure que la demande en transport scolaire baissera au cours des prochaines années. Toutefois, pour porter un tel

---

59. Il est important de noter que ces données ne tiennent pas compte des efforts faits par le gouvernement du Québec pour valoriser davantage ce secteur d'enseignement et des nouvelles politiques qui pourront être adoptées au cours des prochaines années. Il y a donc une forte possibilité que l'on assiste à un déclin encore plus important du secteur général au cours des prochaines années.

60. GOUVERNEMENT DU QUÉBEC. Ministère des Transports, Direction du développement du transport terrestre des personnes, *Transport scolaire, Analyse du système québécois*, Québec, janvier 1988, 139 p.

jugement on ne peut se limiter qu'aux facteurs de l'évolution démographique, qui ne sont pas les seules variables pouvant avoir une incidence sur la demande en transport scolaire. En effet, comme on l'a remarqué dans les parties précédentes, la diminution de l'effectif scolaire ne signifie pas automatiquement une baisse du pourcentage de la clientèle transportée.

b. Situation socio-économique et orientations du système d'éducation

Outre l'évolution démographique, les pays occidentaux subissent des modifications globales de leur structure économique, ce qui n'est pas sans entraîner des changements socio-politiques importants. Pensons, à la mondialisation des marchés, à la déréglementation, à la libéralisation de la concurrence et à l'entente de libre-échange nord-américain, autant d'éléments qui peuvent influencer directement la structure socio-économique de la société québécoise.

Ainsi, la population est de plus en plus consciente que le système d'éducation est directement lié au développement économique de la société. En effet, la libéralisation de la concurrence et l'abolition des barrières tarifaires imposent aux entreprises une compétitivité accrue et un renforcement de leurs forces productives afin de répondre aux exigences du marché.

Avant tout, le système d'éducation a pour rôle de former une main-d'oeuvre apte à répondre aux exigences de l'industrie et capable de s'insérer rapidement dans un processus de production en constante mutation. Par ailleurs, on imagine facilement, pour les prochaines décennies, la mise en place d'une formation continue pour une bonne partie de la main-d'oeuvre afin de maintenir la compétitivité des entreprises québécoises.

Malgré les progrès considérables réalisés en matière d'éducation au cours des années 60-70, il apparaît que le système d'éducation a du mal à s'adapter aux nouvelles réalités socio-économiques du Québec. Les études actuelles montrent des carences importantes en éducation de base[61]; près de 24 % de la population québécoise âgée de 15 ans est analphabète, c'est-à-dire qu'elle ne possède pas les compétences suffisantes pour pouvoir fonctionner de manière autonome. En Ontario ce taux s'élève à 14,6 %.

Ces carences se reflètent dans la population active. Ainsi, on note que le taux de chômage est beaucoup plus élevé chez les travailleurs les moins scolarisés. De fait, en 1987, en pleine période de croissance économique, 13 % des travailleurs ne possédant pas une 9^{e} année se trouvaient en chômage, comparativement à 4,7 % chez ceux qui possédaient un diplôme universitaire. Il est clair que les personnes les moins bien préparées à affronter le marché du travail sont celles qui sont les plus touchées en période de décroissance économique ou lorsque les entreprises opèrent une restructuration de leur production. Chez les 15-24 ans, le taux de chômage des moins scolarisés est de 27,1 %.

Par ailleurs, on remarque que les programmes mis en place pour améliorer le niveau de scolarité des québécois nécessitent des ajustements. Par exemple, au milieu des années 80, les programmes de formation destinés aux adultes rejoignaient à peine 20 % des adultes possédant une formation primaire ou secondaire, tandis que plus de 70 % de l'effectif avait une formation collégiale ou universitaire[62].

---

61. *Ibid.*, p. 42.

62. *Ibid.*, p. 46.

Ces quelques données illustrent bien les défis auxquels est confronté le système d'éducation québécois. Ainsi, il lui faudra s'adapter rapidement aux nouvelles exigences du marché du travail et ajuster ses programmes en conséquence. S'il parvient ainsi à rejoindre une part plus grande de l'effectif potentiel, en contrepartie il lui faudra s'assurer d'offrir la meilleure accessibilité possible aux lieux d'enseignement, d'où une pression plus forte sur la demande en transport scolaire.

b.1 Le décrochage scolaire

Actuellement, près de 40 % des élèves inscrits au secondaire abandonnent leurs études avant l'obtention du diplôme[63]. Une des priorités gouvernementales est de juguler ce phénomène. À cet effet, le ministère de l'Éducation a proposé des orientations et un plan d'action visant à hausser, d'ici à cinq ans, le taux de diplômation du secondaire à 80 %[64].

Un retour en force de ces jeunes dans le réseau de l'éducation pourrait augmenter sensiblement la demande en transport au cours des prochaines années. Ces orientations impliquent également la formation des adultes qui, au cours des prochaines années, se réinscriront au secondaire dans le but d'obtenir un diplôme. Le transport scolaire sera donc appelé à s'adapter à ces nouvelles réalités.

---

63. GOUVERNEMENT DU QUÉBEC. Ministère de la Main-d'oeuvre, de la Sécurité du revenu et de la Formation professionnelle, *Partenaires pour un Québec compétent et compétitif*, Bibliothèque nationale du Québec, 4e trimestre 1991, Québec, 1991, p. 32.

64. *Ibid.*, p. 21.

b.2 La formation professionnelle et la formation permanente

La principale préoccupation du gouvernement concernant la formation professionnelle est de favoriser fortement le développement de ce secteur tant pour la population jeune que pour la population adulte. En effet, pour le gouvernement, cette dernière est un moteur du développement économique du Québec. Là aussi, le ministère des Transports sera peut-être appelé à s'adapter à cette nouvelle réalité afin de tenir compte de l'effectif adulte, tant au secteur professionnel que général, et à lui offrir des services adéquats.

b.3 Immigration

En 1986, lors du recensement, 8 % de la population québécoise affirmait être née à l'étranger, tandis que 16 % donnait une origine autre que francophone, britannique ou autochtone[65]. Devant l'évolution marquée de la société québécoise vers la pluralité ethnique, la priorité gouvernementale est de favoriser le plus possible l'intégration harmonieuse des nouveaux arrivants de toutes origines à la communauté francophone[66].

Par ailleurs, compte tenu du vieillissement prévu de la population québécoise, le Québec devra augmenter l'immigration à 55 000 nouveaux arrivants par année jusqu'en 2026 afin, d'une part, de maintenir et d'augmenter sensiblement la population totale et, d'autre part, de contrer le phénomène du vieillis-

---

65. GOUVERNEMENT DU QUÉBEC. Ministère des Communautés culturelles et de l'Immigration, *Au Québec pour bâtir ensemble : Plan d'action gouvernemental en matière d'immigration et d'intégration (1991-1994)*, Dépôt légal, 2e trimestre, Bibliothèque nationale du Québec, Québec, 1991, p. 4.

66. *Ibid.*, p. 6.

sement. En 1989, le Québec accueillait 33 602 immigrants, ce nombre devra donc augmenter au cours des prochaines années[67].

Accroître l'accessibilité et les services d'apprentissage du français demeure donc une priorité, puisque malgré les efforts du gouvernement au cours des dernières années, seulement 35 % des immigrants possèdent une connaissance suffisante de la langue de la majorité. De plus, l'État entend également augmenter les possibilités d'apprentissage du français pour ceux qui sont déjà installés au Québec.

Les classes d'accueil constituent le moyen à privilégier pour répondre favorablement aux besoins. Le développement de ces dernières devra cependant s'intensifier particulièrement en région. En 1988-1989, les classes d'accueil recevaient 9 000 élèves répartis dans 17 commissions scolaires concentrées principalement dans la région de Montréal. On constate également que seulement 12,8 % des nouveaux Québécois s'installent en région, d'où l'intérêt du gouvernement à favoriser une meilleure répartition sur l'ensemble du territoire.

Dans ce dossier, une bonne coordination de tous les intervenants est essentielle afin de répondre adéquatement à ces objectifs, qui pourront, au cours des années, venir modifier la demande en transport pour cette clientèle spéciale.

c. Autres facteurs déterminant l'évolution du transport scolaire

D'autres facteurs peuvent également influencer l'avenir du transport scolaire au Québec et son financement. Pensons, en effet, aux orientations gouverne-

---

67. *Ibid.*, p. 10.

mentales en matière de finances publiques, à l'amélioration des politiques de sécurité dans le transport scolaire, à l'occupation de l'espace par la population et aux coûts sociaux qui en découlent.

c.1 Évolution des politiques de sécurité dans le transport scolaire

La sécurité dans le transport scolaire, tout comme son organisation, relève de la responsabilité des commissions scolaires. Cependant, selon la *Loi sur le ministère des Transports*, le Ministère a la responsabilité de «promouvoir le développement et la mise en oeuvre de programmes de sécurité et de prévention des accidents»[68]. Il peut donc être amené à s'impliquer davantage dans la promotion de la sécurité dans le transport.

Pensons à l'impact de «l'enquête du coroner Bouliane» et aux pressions effectuées dans le but de modifier de manière significative l'organisation du transport scolaire à la fois par des modifications de parcours, le type d'autobus utilisés et la présence obligatoire d'un brigadier adulte dans les autobus lorsque les élèves ont entre 5 et 8 ans[69]. Ces recommandations impliqueraient des débours importants de plusieurs millions de dollars pour les finances publiques.

Même si le Ministère n'a pas jugé nécessaire de retenir l'ensemble des recommandations de l'enquête, il apparaît évident qu'advenant d'autres accidents impliquant des enfants où le transport scolaire serait mis en cause, le ministère des Transports pourrait être appelé à modifier sa politique et à l'ajuster à des besoins jugés essentiels par le pouvoir politique, et ce, même si la sécu-

---

68. GOUVERNEMENT DU QUÉBEC. *Loi sur le ministère des Transports*, chapitre M-28.

69. GOUVERNEMENT DU QUÉBEC. *Rapport d'enquête du coroner*, Bureau du coroner, Québec, 1993, p. 46.

rité dans le transport scolaire demeure la responsabilité des commissions scolaires.

c.2 Régionalisation des responsabilités dans le transport scolaire

L'état des finances publiques et les orientations futures du gouvernement du Québec en matière de responsabilisation et de besoins des clientèles laissent présager que le processus de régionalisation et de décentralisation des programmes va se poursuivre au cours des prochaines années. C'est-à-dire que le Ministère risque de se désengager graduellement du transport scolaire et de laisser de plus en plus la responsabilité de la gestion du programme aux gouvernements locaux.

Le ministère des Transports pourrait donc être dans l'obligation de modifier sensiblement son programme dans une perspective de décentralisation du transport scolaire, tout en conservant ses responsabilités quant au respect des grands principes en matière de transport scolaire.

c.3 Modification du statut des commissions scolaires

Le gouvernement du Québec adopte en 1988 la loi n° 107 abrogeant le statut de confessionnalité des commissions scolaires sur l'ensemble du territoire québécois pour le remplacer par une division d'ordre linguistique. Par la suite, le gouvernement fait examiner la constitutionnalité de sa loi par la Cour suprême du Canada. Enfin, cette dernière a rendu les conclusions de son interprétation le 17 juin 1993; jugement qui confirme la légalité de la loi votée par l'Assemblée nationale.

Cependant, des commissions scolaires confessionnelles devront être maintenues expressément sur les territoires de Québec et de Montréal afin de respecter la constitution canadienne. De plus, le gouvernement devra également respecter le droit à la dissidence pour les organismes scolaires situés sur le territoire des autres municipalités. Dans les faits, on pourrait assister à une multiplication du nombre de commissions scolaires sur un même territoire. Ainsi, pour la Ville de Montréal seulement, on verrait la création de six commissions scolaires différentes : une commission scolaire francophone, une anglophone, une catholique francophone, une catholique anglophone, une protestante anglophone et une protestante francophone.

Il est actuellement trop tôt pour connaître tous les impacts d'un tel jugement, tant sur l'organisation et le financement des commissions scolaires que sur l'ensemble des questions touchant le transport des élèves. De plus, le gouvernement a déjà annoncé que la nouvelle loi entrera en vigueur en 1996 et il n'écarte pas la possibilité d'y apporter des amendements afin d'amoindrir les conséquences de son application. Il faudra donc attendre que ce dernier précise ses intentions sur l'organisation des nouvelles commissions scolaires.

Quoi qu'il en soit, le ministère des Transports devra suivre avec attention l'évolution de ce dossier afin d'évaluer les impacts de la loi n° 107 sur l'organisation et le financement du transport scolaire.

c.4 L'étalement urbain

Le phénomène de l'étalement urbain correspond à l'évolution globale de nos sociétés, au mode de développement économique et aux lois du marché. Le phénomène existe dans toutes les sociétés occidentales; il est plus important en Amérique qu'en Europe, mais partout la ville s'étend et sa structure traditionnelle se modifie. Par ailleurs, l'étalement urbain ne constitue pas un mal

en soi, la ville, pour assurer son développement, doit sortir de ses limites; la ville est le reflet de la société et elle ne peut évoluer que dans le respect global du mode de développement.

C'est pour cette raison que l'étalement ne constitue pas le véritable problème de la ville, mais plutôt le développement sauvage, uniquement fait dans une perspective d'investissement et de développement, sans égard à l'organisation ou aux plans de zonage et aux schémas d'aménagement. C'est présentement la situation de la majorité des villes américaines et, dans une moindre mesure, québécoises[70].

L'augmentation de l'utilisation de l'automobile, l'augmentation importante des infrastructures de transport au cours des dernières décennies et la modification du mode d'habitation ont grandement contribué à l'éclatement du rôle de la ville-centre. En effet, on constate de plus en plus une tendance à la dévalorisation de la ville-centre au profit de la création de plusieurs petits centres-villes en banlieue, où les entreprises et les services tentent de se rapprocher de leur clientèle, d'où l'augmentation de la superficie urbanisée et l'augmentation des coûts économiques et sociaux d'un tel type de développement. Mentionnons seulement les coûts importants des infrastructures liées au développement urbain, tels les services d'aqueduc et d'égout, la construction d'écoles, etc.

Selon les analyses, le phénomène se poursuivra au cours des prochaines années. Il va s'en dire que le transport scolaire subit les contrecoups de l'étalement urbain, principalement par l'augmentation de la clientèle transportée. En fait, la clientèle est moins nombreuse dans la ville-centre, mais plus nombreuse en périphérie. Il résulte également une augmentation de la distance

---

70. Michel, BARCELO. *L'étalement urbain : Qu'en est-il? Le définir avant même de tenter de le gérer*, Colloque international, Transport et étalement urbain, Montréal, octobre 1992.

parcourue, du nombre d'autobus utilisés et des coûts. C'est sans parler des fermetures d'écoles dans certains secteurs et de l'obligation de construire des infrastructures dans les secteurs en développement.

Le Ministère a peu d'emprise sur ce phénomène. Il s'agit avant tout d'un mode de vie caractéristique de nos sociétés, lié à l'automobile et à l'accès à la propriété individuelle. Il en résulte un déplacement important de population vers une multitude de centres dispersés autour du centre traditionnel. De plus, l'abandon des centres-villes n'est pas compensé par une augmentation de la population, et le vieillissement démographique accentue l'effet «trou de beigne».

Contrôler l'étalement urbain est donc de la responsabilité de l'ensemble des acteurs socio-économiques, dans une volonté de gérer efficacement et au meilleur coût l'aménagement de l'espace. Toutefois, il est probable que la proportion de la clientèle scolaire transportée continuera de croître au cours des prochaines années, et plus particulièrement autour des centres urbains.

Le transport scolaire est un outil essentiel dans le système d'éducation. L'organisation semble répondre sensiblement aux besoins actuels de base du système. Toutefois, plusieurs éléments peuvent modifier d'une façon ou d'une autre la demande d'organisation et de financement du transport scolaire.

Une organisation flexible du transport et un mode de financement adaptés aux besoins et aux grandes orientations gouvernementales sont essentiels afin d'assurer à l'ensemble de la société le maintien de ses acquis et sa place dans le développement des marchés et la circulation des biens et services.

d. Principales constatations

L'analyse des éléments de prospective nous permet de devancer les besoins prévisibles dans ce secteur au cours des prochaines années et de prévoir l'orientation à donner au programme d'aide dans le futur. Ainsi, les prochaines années seront caractérisées par un vieillissement marqué de la population et une diminution importante de l'effectif scolaire. L'analyse de ces deux seuls facteurs nous porterait à prévoir une diminution de la demande en transport scolaire au cours des prochaines années. Cependant, d'autres facteurs tels que l'évolution de la structure socio-économique du Québec, le raccrochage scolaire, les nouvelles politiques du gouvernement en matière de formation professionnelle, la formation permanente et l'immigration, l'évolution des politiques de sécurité dans le transport scolaire et l'étalement urbain viendront exercer une pression à la hausse sur la demande en transport scolaire. C'est cet éventail de facteurs que les concepteurs des politiques en transport scolaire devront avoir à l'esprit lorsqu'ils réviseront le programme d'aide actuel.

♦ ♦ ♦ ♦ ♦

CONCLUSION

Au moment de la planification de l'évaluation, nous avions reçu le mandat d'évaluer le programme d'aide au transport scolaire, son mode de financement ainsi que son efficacité. Cette évaluation devait nous aider à proposer les correctifs à apporter pour adapter le programme aux besoins actuels. Plus spécifiquement, elle devait nous fournir des éléments de réponse aux questions que nous nous posions en début de mandat, à savoir : jusqu'à quel point le mode de financement actuel correspond-il toujours aux besoins des commissions scolaires, dans quelle mesure les objectifs du programme et le mode de financement actuel sont-ils compatibles, et doivent-ils être réajustés afin de répondre aux besoins d'aujourd'hui?

Le suivi de 29 commissions scolaires a permis de se positionner sur l'actuel régime financier, dont le principe repose sur l'indexation annuelle du coût historique de ces organismes. À la suite de l'analyse de la situation financière de chacune de ces commissions scolaires, nous avons réparti les organismes en sept groupes, en fonction des causes de leur surplus ou déficit budgétaire.

Le premier groupe rassemble quatre commissions scolaires qui ont profité d'un contexte favorable de stabilité ou de baisse de la clientèle pour jouir des avantages du régime financier actuel. On y dénote de légers mouvements dans le parc de véhicules et des surplus budgétaires constants.

De façon générale, leurs allocations ont progressé au même rythme que leurs dépenses ou ont été supérieures. Ces organismes effectuent une gestion efficace, dans un contexte favorable, il est vrai. Le cas de ces commissions scolaires montre bien que dans une situation de stabilité ou de décroissance de la clientèle, le système actuel d'enveloppe fermée est efficace et permet la

création d'une marge de manoeuvre suffisante pour assurer une bonne gestion et un service de transport adéquat pour la clientèle.

Rappelons que le choix des commissions scolaires étudiées ne s'est pas fait de façon aléatoire, mais qu'il était basé sur des critères de sélection rigoureux devant permettre la réalisation des objectifs de l'étude d'évaluation. Puisque la méthode de sélection des 29 commissions scolaires favorisait en grande partie le choix d'organismes présentant des déficits budgétaires chroniques, et par conséquent la majorité des cas problèmes, les commissions scolaires ayant des surplus ont été sous-représentées. Les quatre organismes du premier groupe reflètent donc la situation financière d'un très grand nombre de commissions scolaires.

Les cinq commissions scolaires du deuxième groupe ont connu des augmentations de la clientèle et des acquisitions de véhicules, mais elles ont su conserver leur équilibre budgétaire en faisant preuve d'imagination et en adoptant des mesures de gestion efficaces. Parmi les moyens utilisés, on trouve notamment la négociation avec un organisme de transport en commun pour la réduction des coûts du transport intégré, une marge de manoeuvre acquise la première année d'un nouveau cadre grâce à la négociation du prix des contrats, l'utilisation de la soumission publique pour le renouvellement des contrats et le recours au transport intégré.

Le suivi de la situation financière de ces commissions scolaires est intéressant, puisqu'il montre que le système peut être viable même lorsqu'il y a hausse de la clientèle transportée. Les organismes ont maintenu leur surplus budgétaire année après année; ils ont utilisé les avantages mis à leur disposition pour contrôler leurs dépenses de transport et ont fait une gestion efficace.

Le troisième regroupement met en lumière la situation de trois commissions scolaires qui ont eu des déficits normalisés, mais qui ont retrouvé par la suite l'équilibre budgétaire en profitant de la décroissance de leur clientèle. Ces cas s'apparentent beaucoup à ceux des commissions scolaires du premier groupe.

Le quatrième regroupement, composé de sept commissions scolaires, se caractérise par des soldes normalisés alternant entre le négatif et le positif, mais surtout par une situation financière susceptible d'être améliorée par une rationalisation du service de transport. On remarque, en effet, que cinq organismes sont en mesure d'adopter un plan de redressement pouvant améliorer grandement leur santé financière, alors que les deux autres ont déjà procédé à une rationalisation en 1991-1992. Avec un minimum d'efforts de leur part, toutes ces commissions scolaires sont sur la voie de l'équilibre budgétaire pour les années à venir.

Mentionnons que trois des commissions scolaires de ce quatrième groupe ont été en situation de surplus budgétaire en 1991-1992, après avoir connu plusieurs années des soldes normalisés déficitaires. Étant donné que ces commissions scolaires ont amélioré d'elles-mêmes leur situation financière en adoptant des mesures de rationalisation et après avoir fait des efforts évidents de gestion, on ne peut que déplorer la récupération de 50 % du solde normalisé qu'elles ont subi en 1991-1992, alors qu'elles s'apprêtaient à résorber une partie de leur déficit accumulé.

Le cinquième groupe, composé de trois commissions scolaires, fait ressortir un nouveau problème qu'ont certains organismes dans l'organisation du transport scolaire, soit des mouvements de la clientèle qui exigent des parcours plus longs pour les véhicules et éventuellement l'acquisition de véhicules. Les règles budgétaires du Ministère étant conçues pour répondre uniquement aux

augmentations de la clientèle, ce nouveau phénomène, issu de l'étalement urbain et des fermetures d'écoles, crée une pression sur les commissions scolaires et, dans certains cas, cause des déficits normalisés importants. Étant donné que certaines commissions sont déjà touchées par le phénomène et que d'autres risquent d'être pénalisées à l'avenir, nous croyons que certains assouplissements pourraient être apportés par le Ministère de façon à tenir compte du problème. Par ailleurs, il faut garder à l'esprit que les commissions scolaires réalisent des économies ailleurs que le transport à la suite des fermetures d'écoles, et c'est pourquoi un effort de réaménagement budgétaire est souhaitable dans leur cas.

Les cinq commissions scolaires qui sont regroupées dans le sixième groupe ont connu une croissance importante de la clientèle inscrite et transportée et ont toutes bénéficié d'ajustements de leur enveloppe. L'analyse montre cependant que ces ajustements n'ont pas été suffisants pour compenser les augmentations importantes des coûts du transport quotidien, puisqu'ils étaient basés sur des données moyennes provinciales qui ne correspondaient pas à la réalité des organismes concernés, c'est-à-dire sur la base d'un coût moyen par élève transporté de 400 à 430 $ et d'un pourcentage d'élèves transportés de 60 %.

Enfin, le dernier groupe, composé de deux commissions scolaires, présente la situation où la clause d'ajustement de la clientèle ne pouvait même pas s'appliquer en raison de la baisse de la clientèle inscrite. Pour les deux organismes, l'augmentation de la clientèle transportée a entraîné l'acquisition de véhicules, d'où la hausse des coûts de transport et des soldes normalisés négatifs. Comme nous l'avons constaté pour les commissions scolaires du cinquième groupe, la modification du territoire de ces organismes provient de l'étalement urbain, des fermetures d'écoles et du déplacement de la clientèle.

Par ailleurs, le Règlement sur le transport des écoliers permet aux commissions scolaires de négocier avec les transporteurs des taux d'indexation inférieurs la première année d'un nouveau cadre financier. À la suite de l'analyse, on constate que cinq commissions scolaires se sont créé une marge de manoeuvre financière au début des troisième et quatrième cadres, alors que onze autres ont profité de l'avantage de la négociation pour un seul cadre financier. Notons que treize commissions scolaires ont offert aux transporteurs, en 1988-1989 et 1991-1992, une indexation égale à celle reçue du Ministère et que cinq d'entre elles connaissent des difficultés financières graves.

Quant aux possibilités qu'ont les 29 commissions scolaires de rationaliser leur service de transport, l'analyse fait ressortir que quatre organismes ont procédé à cet exercice de resserrement en 1991-1992 et que huit autres pourraient facilement le faire au cours des prochaines années.

Rappelons que sur les 29 commissions scolaires retenues pour une analyse particulière de leur situation budgétaire, douze avaient été choisies parce qu'elles présentaient une situation déficitaire inquiétante depuis plusieurs années; **il s'agissait des cas les plus graves.** En 1989-1990, seulement 19 commissions scolaires sur un total de 144 présentaient des soldes normalisés inférieurs à - 1 %, alors que 60 présentaient des soldes supérieurs à 1 %. Par ailleurs, dix commissions scolaires ont été sélectionnées pour leur historique de bonne santé financière sur un long terme et sept pour leur alternance entre des soldes positifs et des soldes négatifs.

Le suivi de chaque organisme montre que 19 commissions scolaires devraient, au cours des prochaines années, connaître des surplus budgétaires en continuant, pour certaines, leurs activités de la même façon et, pour d'autres, en adoptant des mesures de rationalisation visant une meilleure utilisation des ressources financières disponibles. Par ailleurs, dix organismes auraient

besoin d'une aide supplémentaire pour les aider à retrouver leur équilibre budgétaire, bien que trois d'entre eux seraient aussi en mesure de rationaliser leurs activités, ce qui les aiderait à retrouver une bonne santé financière. Mentionnons également que quatre des dix commissions scolaires font aussi l'objet d'un suivi financier de la part du ministère de l'Éducation pour les déficits accumulés au 30 juin 1992 concernant l'ensemble de leurs activités. Ce n'est donc pas seulement le volet transport qui pose problème dans ces administrations scolaires.

À la lecture de ces données, il est aisé de conclure que ce régime ainsi que les objectifs qui le sous-tendent sont viables et devraient être conservés dans l'ensemble. En effet, l'analyse montre que 19 commissions scolaires fonctionnent bien dans le système actuel, même si certaines ont besoin d'adopter des mesures de rationalisation pour équilibrer leur situation budgétaire. Évidemment, une dizaine d'organismes auraient besoin d'une aide additionnelle pour retrouver une bonne santé financière, mais cette aide pourrait leur être apportée grâce à des modifications de certains chapitres des règles budgétaires, sans qu'il soit nécessaire de rejeter tout le système. **Rappelons à ce sujet que lorsque nous avons choisi les 12 commissions scolaires qui présentaient des déficits normalisés depuis plusieurs années, nous avons pris soin de sélectionner la plupart des organismes où se posaient des problèmes.** Aux fins d'adapter le régime financier aux besoins des commissions scolaires, nous proposons les recommandations suivantes :

RECOMMANDATIONS

Recommandation n° 1

Considérant que la méthode de sélection des 29 commissions scolaires favorisait en grande partie le choix d'organismes présentant des déficits budgétaires chroniques, et par conséquent la majorité des cas problèmes;

Considérant que l'analyse montre que la grande majorité des commissions scolaires étudiées performent bien dans le système actuel d'aide financière, nonobstant le fait que certaines devront rationaliser leurs activités afin de maintenir l'équilibre budgétaire;

Considérant que parmi les commissions scolaires qui auraient besoin d'une aide financière additionnelle pour les aider à retrouver l'équilibre budgétaire, trois seraient en mesure de rationaliser leurs services de transport et quatre font l'objet d'un suivi financier de la part du ministère de l'Éducation concernant l'ensemble de leurs activités;

Nous recommandons :

> «Que pour la durée du cinquième cadre budgétaire, on laisse évoluer le coût historique dans sa forme actuelle et que l'on ne réajuste pas, de façon systématique, l'enveloppe de base des organismes d'après leurs dépenses réelles.»

Recommandation n° 2

Considérant qu'il y aurait lieu que le ministère des Transports corrige certaines faiblesses constatées dans les règles budgétaires;

Considérant que l'analyse montre que plusieurs des commissions scolaires étudiées pourraient procéder à une rationalisation importante de leur organisation du transport scolaire;

Considérant que parmi les commissions scolaires qui n'ont pas profité des avantages de la négociation la première année d'un nouveau cadre financier, un certain nombre connaissent des difficultés financières sérieuses;

Nous recommandons :

> «Que les commissions scolaires qui sont en mesure de rationaliser leurs activités, de resserrer leur gestion et de profiter des avantages de la négociation de contrats, comme le permet le Règlement sur le transport des écoliers, adoptent des mesures de rationalisation visant une meilleure utilisation des ressources financières disponibles.»

Recommandation n° 3

Considérant que certaines commissions scolaires ont connu dans les années passées une récupération de 50 % de leur solde normalisé positif après avoir connu pendant plusieurs années des situations budgétaires difficiles;

Considérant que ces commissions scolaires ont amélioré par elles-mêmes leur situation financière en adoptant des mesures de rationalisation de leurs services et après avoir fait des efforts de gestion évidents;

Nous recommandons :

> «Que les organismes qui, après avoir connu des déficits pendant plusieurs années, enregistrent un surplus normalisé, puissent éliminer leur déficit normalisé accumulé avant l'application de la formule de récupération»*

Recommandation n° 4

Considérant la situation de certaines commissions scolaires qui ont enregistré des manques à gagner importants à la suite des ajustements de l'enveloppe de base après une augmentation de la clientèle inscrite;

Considérant que l'analyse montre que pour ces organismes, les ajustements ont été insuffisants parce qu'ils avaient été basés sur des données moyennes provinciales, soit un coût moyen indexé de 400 $ par élève transporté et un rapport de 60 % d'élèves transportés, et que ces données ne correspondaient pas à leur réalité;

---

* Cette recommandation est partiellement appliquée, puisque le Conseil du trésor a déjà autorisé le MTQ à ne pas récupérer, en 1993-1994, les surplus normalisés des commissions scolaires en difficulté financière pour la durée de leur plan de redressement.

Considérant que d'autres déficits sont à prévoir au cours des prochaines années si aucun correctif n'est apporté pour améliorer la situation budgétaire de ces commissions scolaires;

Nous recommandons :

> «De façon à permettre un meilleur équilibre entre les revenus des organismes en termes d'allocations financières et leurs dépenses de transport quotidien, que la clause d'ajustement de la clientèle inscrite soit accordée en fonction de la situation de ces commissions scolaires, et qu'en ce sens elle s'applique en tenant compte de la proportion réelle d'élèves transportés par chacun des organismes, et qu'en plus, elle prenne en considération le coût moyen indexé par élève transporté des commissions scolaires concernées pour l'année précédente.»

Recommandation n° 5

Considérant la situation des commissions scolaires qui ont dû augmenter le nombre de leurs véhicules en raison du prolongement des parcours et de l'augmentation du nombre de kilomètres, sans toutefois bénéficier d'un ajustement de leur enveloppe;

Considérant la situation des autres commissions scolaires que la hausse de la clientèle transportée a forcé à augmenter le nombre de véhicules alors qu'il y avait baisse de la clientèle inscrite, ce qui les privait ainsi de tout ajustement d'enveloppe;

Considérant que la modification du territoire de ces deux groupes d'organismes provient de l'étalement urbain, des fermetures d'écoles et du déplacement des clientèles;

Considérant que le Ministère ne peut pas agir de façon spécifique dans les règles budgétaires pour régler tous les problèmes locaux;

Considérant les économies réalisées par les commissions scolaires dans les secteurs autres que le transport à la suite de fermetures d'écoles;

Nous recommandons :

> «Que le Ministère accorde une marge de manoeuvre supplémentaire aux commissions scolaires pour faire face en partie aux problèmes locaux d'organisation du transport, mais en autant que l'autre partie des dépenses soit couverte par les économies réalisées par les organismes à la suite des réaménagements de leurs établissements scolaires.»

Recommandation n° 6

Considérant que le vieillissement de la population, la formation professionnelle et la formation permanente, l'immigration, l'évolution des politiques de sécurité dans le transport scolaire et l'étalement urbain sont des facteurs qui peuvent influencer à court et moyen terme la demande en transport et les coûts du programme d'aide;

Nous recommandons :

> «Lors de la révision du prochain cadre budgétaire, que l'on prenne en considération l'ensemble de ces facteurs, mais en portant une attention particulière à ceux qui peuvent influencer immédiatement la demande en transport.»

Recommandation n° 7

Considérant que la présente analyse s'appuie principalement sur les données statistiques et financières contenues dans les répertoires statistiques du ministère des Transports ainsi que dans la banque de données du transport scolaire;

Considérant que la justesse des interprétations faites à l'aide de ces données est tributaire de leur fiabilité;

Considérant les quelques faiblesses que nous avons notées dans les données dont nous disposions pour procéder aux analyses, notamment la clientèle utilisée pour calculer l'ajustement fait à la suite des variations de la clientèle, les méthodes de calcul des indices financiers et des indicateurs de performance et la détermination de l'allocation de base apparaissant au répertoire statistique;

Nous recommandons :

> «De façon à ce que la banque de données du Ministère reflète bien la réalité des commissions scolaires et pour améliorer le contenu du répertoire, de réviser périodiquement les formulaires utilisés et de revoir la méthode servant à colliger les données de transport et celle permettant le calcul des indices financiers et des indicateurs de performance.»

♦ ♦ ♦ ♦ ♦

ANNEXE 1

ÉVOLUTION DES RÈGLES BUDGÉTAIRES 1982-1983 À 1992-1993

Règles budgétaires 1982-1983 (1er cadre triennal)

Allocation de base	Allocations supplémentaires	Allocations spécifiques
• L'allocation est composée des variables suivantes : 1. Établissement du coût historique normalisé de l'année 1981-1982 : - véhicules requis x coût moyen d'un véhicule; plus : ajustement pour tenir compte des variations de kilométrage; plus : ajustement pour tenir compte du nombre de jours supérieurs à 180 jours; plus : coût du transport intégré. 2. Variation annuelle de la clientèle inscrite : - détermination du facteur d'évolution de la clientèle inscrite avec coefficient de pondération de 50 %. 3. Taux d'indexation retenu : - (50 % de l'IPC et 50 % de l'IPT) moins une compression de 2 % (12,85 %). Il est à noter que certaines commissions scolaires ont subi une compression de 4 %. • Montant défini a priori. • Allocation transférable.	1. Transport destiné aux classes d'accueil : - 250 $ par élève supplémentaire à l'année 1981-1982; - ce montant s'ajoute à l'allocation de base. 2. Transport complémentaire : - montant de 2 $ par élève inscrit. 3. Transport interécoles : - dépense réelle de 1981-1982 ajustée selon le taux d'indexation retenu pour l'allocation de base, assortie d'une compression de 4 %. 4. Programme maternelle-maison et animation : - montant de 390 $ par élève inscrit. • Montants définis a priori. • Allocations transférables.	• Transport périodique : - coût moyen réel de 1981-1982 ajusté selon le taux d'indexation retenu pour l'allocation de base. 2. Transport des EDAA : - coût réel supplémentaire résultant des nouveaux besoins en transport pour l'année 1982-1983; - autorisés préalablement par le MTQ; - mesure transitoire pour l'année en cours. • Montants définitifs des allocations définis a posteriori. • Allocations non transférables.

SOURCE : GOUVERNEMENT DU QUÉBEC. Ministère des Transports, Direction générale du transport terrestre des personnes, Règles budgétaires du ministre des Transports concernant le transport des élèves, Québec, années scolaires 1982-1983 à 1992-1993.

Dispositions particulières	Subventions aux institutions privées	
1. Commissions scolaires du Nouveau-Québec et du Littoral : - coût réel jusqu'à un maximum de 725 $ par élève transporté. 2. Commission scolaire de Fermont : - coût réel jusqu'à un maximum de 725 $ par élève transporté; - transport intégré = coûts réels de 1981-1982 indexés selon le taux retenu pour l'allocation de base.	• Critères: - institution déclarée d'intérêt public; - transport matin et soir. Sauf pourEDAA : - niveau secondaire; - institution localisée hors des territoires de la : - CECQ; - CECM; - CEPGM. 1. Entente avec une commission scolaire autorisée : subvention incluse à l'allocation de base de la commission scolaire. 2. Institution autorisée à organiser le transport : - subvention de 1981-1982 ajustée à l'augmentation de clientèle inscrite (coefficient de pondération de 50 %) indexée selon le taux d'indexation retenu pour l'allocation de base, assortie d'une compression de 4 %.	

Règles budgétaires 1983-1984 (1er cadre triennal)

Allocation de base	Allocations supplémentaires	Allocations spécifiques
• L'allocation est composée des variables suivantes : 1. Allocation de base de 1982-1983. 2. Variation annuelle de la clientèle inscrite (méthodologie analogue à celle utilisée par le MEQ) : - détermination du facteur d'évolution de la clientèle inscrite avec coefficient de pondération de 50 %. 3. Taux d'indexation retenu : - 50 % de l'IPC et 50 % de l'IPT moins une compression de 3 % (12,4 %). • Montant de l'allocation défini a priori. • Allocation transférable.	1. Transport des élèves fréquentant les classes d'accueil : - montant de 290 $ par élève supplémentaire à l'année 1981-1982; - ce montant s'ajoute à l'allocation de base. 2. Transport complémentaire : - montant de 1,50 $ par élève inscrit. 3. Transport interécoles : - crédits alloués pour 1982-1983 ajustés selon le taux d'indexation retenu. 4. Programme maternelle-maison et animation : - montant de 440 $ par élève inscrit. • Montants définis a priori. • Allocations transférables.	1. Transport pédiodique : - coût moyen réel jusqu'à concurrence des crédits alloués en 1982-1983 ajustés selon le taux d'indexation retenu. 2. Transport des EDAA : a) allocation des demandes acceptées en 1982-1983 indexée selon un taux de 12,4 %; b) coût réel supplémentaire résultant des nouveaux besoins en transport pour l'année 1983-1984; - services autorisés préalablement par le MTQ. • Montants définitifs des allocations définis a posteriori. • Allocations non transférables.

Dispositions particulières	Subventions aux institutions privées	
1. Commissions scolaires du Nouveau-Québec et du Littoral : - coût réel jusqu'au maximum de 815 $ par élève transporté. 2. Commission scolaire de Fermont : - coût réel jusqu'au maximum de 815 $ par élève transporté; - transport intégré = coûts réels de 1982-1983 indexés de 12,4 %.	• Critères : - institution déclarée d'intérêt public; - transport matin et soir; Sauf pour EDAA : - niveau secondaire; - institution localisée hors des territoires de la : - CECQ; - CECM; - CEPGM. 1. Entente avec une commission scolaire autorisée : - subvention incluse à l'allocation de base de la commission scolaire. 2. Institution autorisée à organiser le transport : - subvention de 1982-1983 ajustée à l'augmentation de clientèle inscrite (coefficient de pondération de 50 %) indexée selon le taux retenu, assortie d'une compression de 3 % (12,4 %). 3. Institution autorisée à organiser le transport des EDAA : - subvention de 1982-1983 ajustée à l'augmentation de clientèle transportée (coefficient de pondération de 50 %) indexée selon le taux retenu, assortie d'une compression de 3 % (12,4 %).	

Allocation de base	Allocations supplémentaires	Allocations spécifiques
. Elle est composée des variables suivantes : 1. Allocation de base de 1983-1984. 2. Variation annuelle de la clientèle inscrite (méthodologie analogue à celle utilisée par le MEQ) : - détermination du facteur d'évolution de la clientèle inscrite avec coefficient de pondération de 50 %. 3. Taux d'indexation retenu : - 50 % de l'IPC et 50 % de l'IPT moins une compression de 3 % (1,9 %). • Montant de l'allocation défini a priori. • Allocation transférable.	1. Transport des élèves fréquentant les classes d'accueil : - montant de 305 $ par élève supplémentaire à l'année 1981-1982. 2. Transport complémentaire : - montant de 1,00 $ par élève inscrit. 3. Transport interécoles : - crédits alloués pour 1983-1984 ajustés selon le taux d'indexation retenu. 4. Programme maternelle-maison et animation : - montant de 460 $ par élève inscrit. • Montants définis a priori. • Allocations transférables.	1. Transport périodique : - coût moyen réel de 1983-1984 ajusté selon le taux d'indexation retenu, jusqu'à concurrence du coût moyen réel 1984-1985 de la commission autorisée. 2. Transport des EDAA : a) demandes acceptées en 1983-1984 peuvent être reconduites en 1984-1985; b) coût réel supplémentaire résultant des nouveaux besoins en transport pour l'année 1984-1985; services autorisés préalablement par le MTQ; c) nouvelle demande d'acquisition d'équipements et accessoires, dont le coût d'achat est inférieur à 1 000 $, n'est pas admissible. • Montants des allocations définis a posteriori. • Allocations non transférables.

Dispositions particulières	Subventions aux institutions privées	
• Commissions scolaires du Nouveau-Québec et du Littoral : - coût réel jusqu'au maximum de 830 $ par élève transporté.	• Critères : - institution déclarée d'intérêt public; - transport matin et soir. Sauf pour EDAA : - niveau secondaire; - institutions localisées hors des territoires de la : - CECQ; - CECM; - CEPGM. 1. Entente avec une commission scolaire autorisée : - subvention incluse à l'allocation de base de la commission scolaire. 2. Institution autorisée à organiser le transport : - subvention de 1983-1984 ajustée à l'augmentation de la clientèle inscrite (coefficient de pondération de 50 %) indexée selon le taux retenu, assortie d'une compression de 3 % (1,9 %). 3. Institution autorisée à organiser le transport des EDAA : - subvention de 1983-1984 ajustée à l'augmentation de clientèle transportée (coefficient de pondération de 50 %) indexée selon le taux retenu, assortie d'une compression de 3 % (1,9 %).	

Allocation de base	Allocations supplémentaires	Allocations spécifiques pour EDAA
• Elle est composée des variables suivantes : 1. Coût historique de 1984-1985 ajusté sur la base de la dépense réelle encourue en 1983-1984 incluant l'indexation (1,9 %), la variation de la clientèle inscrite de 1984-1985 et la variation des coûts de transport des EDAA pour 1984-1985. On sépare la dépense du transport exclusif de celle du transport intégré. 2. Taux d'indexation retenu : a) transport exclusif : 40 % de l'IPC et 60 % de l'IPT; b) transport intégré : taux moyen d'augmentation du coût du laissez-passer à tarif étudiant des organismes publics de transport (7,65 %). 3. Facteur provisionnel : - provision de 1 % du coût historique ajusté majoré du taux d'indexation pour l'année 1985-1986. • Montant de l'allocation défini a priori. • Allocation transférable.	1. Transport complémentaire : - montant de 1,00 $ par élève inscrit. 2. Transport interécoles : - dépenses réelles de 1983-1984 indexées de 4,9 % et ajustées au taux d'indexation de 1985-1986 ainsi qu'à un facteur provisionnel de 1 %. 3. Programme maternelle-maison et animation : - dépenses réelles de 1983-1984 indexées de 4,9 % et ajustés au taux d'indexation de 1985-1986. On ajuste également pour chaque élève de plus ou de moins inscrit au programme initial, d'un montant équivalent au coût moyen obtenu en divisant la dépense établie précédemment par le nombre d'élèves. - 1re approbation du MEQ : montant de 360 $ par élève inscrit. 4. Transport périodique : - dépenses réelles de 1983-1984 indexées de 4,9 % et ajustées au taux d'indexation de 1985-1986 ainsi qu'à un facteur provisionnel de 1 %. • Montants définis a priori. • Allocations transférables.	- Coût réel supplémentaire résultant des nouveaux besoins en transport pour l'année scolaire 1985-1986; services autorisés préalablement par le MTQ (transport quotidien). - Nouvelle demande d'acquisition d'équipements et accessoires, dont le coût d'achat est inférieur à 1 000 $, n'est pas admissible. • Le montant des allocations est défini a posteriori. • Les allocations sont non transférables.

Règles budgétaires 1985-1986 (2e cadre triennal)

Dispositions particulières	Subventions aux institutions privées	Ajustement suite à une variation de clientèle
• Commissions scolaires du Nouveau-Québec et du Littoral : - coût réel jusqu'à un maximum de 1 200 $ par élève transporté.	• Critères : - institution déclarée d'intérêt public; - transport matin et soir. Sauf pour EDAA : - niveau secondaire; - institutions localisées hors des territoires de la : - CTCRO; - STCUM; - CTCUQ; - STL; - STRSM. 1. Entente avec une commission scolaire autorisée : - subvention incluse à l'allocation de base de la commission scolaire. 2. Institution autorisée à organiser le transport : - 80 % des dépenses réelles de 1983-1984 indexées de 1,9 % et ajustées à l'augmentation de clientèle inscrite en 1984-1985 et l'augmentation de clientèle inscrite en 1985-1986 (coefficient de pondération de 50 %); le résultat est indexé selon le taux retenu (40 % de l'IPC et 60 % de l'IPT). 3. Institution autorisée à organiser le transport des EDAA : - dépenses réelles de 1983-1984 indexées de 1,9 % et ajustées à l'augmentation de clientèle transportée en 1984-1985 (coefficient de pondération de 50 %). On additionne ensuite les crédits EDAA autorisés en 1984-1985 moins la dépense subventionnée de 1983-1984, laquelle est indexée de 1,9 %. Le total est ajusté à l'augmentation de clientèle transportée en 1985-1986 (coefficient de pondération de 50 %), indexé selon le taux retenu (40 % de l'IPC et 60 % de l'IPT) et d'un facteur provisionnel de 1 %.	• Critères : - variation de clientèle inscrite supérieure à 5 % entre l'année de référence 1984-1985 et l'année 1985-1986. • Ajustement non récurrent de l'allocation de base. • N.B. : la méthode d'ajustement n'est pas décrite aux règles budgétaires.

Allocation de base	Allocations supplémentaires	Allocations spécifiques pour EHDAA
• Elle est composée des variables suivantes : 1. L'allocation de base 1985-1986 affectée au transport exclusif des élèves indexée selon le taux retenu, soit 40 % de l'IPC et 60 % de l'IPT. 2. L'allocation de base 1985-1986 affectée au transport intégré des élèves indexée du taux moyen d'augmentation du coût de l'ensemble des laissez-passer à tarif étudiant émis par les organismes publics de transport (9,15 %). • Montant de l'allocation défini a priori. • Allocation transférable.	1. Transport complémentaire : - montant de 1,00 $ par élève inscrit. 2. Transport interécoles : - crédits alloués pour 1985-1986 ajustés selon le taux retenu pour l'indexation de l'allocation de base du transport exclusif. 3. Programme maternelle-maison et animation : - crédits alloués pour 1985-1986 ajustés selon le taux retenu pour l'indexation de l'allocation de base du transport exclusif. On ajuste également pour chaque élève de plus ou de moins inscrit au programme initial, d'un montant équivalent à l'allocation établie précédemment, divisé par le nombre d'élèves. - 1re approbation de MEQ : montant de 375 $ par élève inscrit. 4. Transport périodique : - crédits alloués pour 1985-1986 ajustés selon le taux retenu pour l'indexation de l'allocation de base du transport exclusif. • Montants définis a priori. • Allocations transférables.	• Double volet : transport quotidien et transport périodique 1. Transport quotidien : - coût réel supplémentaire des services de transport, pour l'année scolaire 1986-1987, à ce qui est déjà considéré dans l'allocation de base, ou - ensemble des coûts réels de 1985-1986 ajustés selon le taux d'indexation de l'allocation de base du transport exclusif; on ajoute le coût supplémentaire de transport autorisé en 1985-1986 et reconduit en 1986-1987. Les services doivent être préalablement autorisés par le MTQ. - Nouveau critère : la commission scolaire doit démontrer que les moyens de transport existants sont insuffisants ou que l'ajout de véhicules améliore de façon significative la qualité et la sécurité du service. - Nouvelle demande d'acquisition d'équipements et d'accessoires dont le coût d'achat est inférieur à 1 000 $ n'est pas admissible. 2. Transport périodique : - Condition : la commission scolaire doit au préalable arrêter un plan de service adapté à chacun de ces élèves. - L'allocation représente la totalité du coût réel supplémentaire à ce qui est déjà considéré à l'allocation supplémentaire de transport périodique. • Restriction : l'allocation spécifique est réduite du surplus net réalisé au niveau de l'allocation de base et des allocations supplémentaires, exception faite de l'allocation au transport complémentaire. • Les montants des allocations spécifiques sont définis a posteriori. • Ces allocations sont non transférables.

Dispositions particulières	Subventions aux institutions privées	Ajustement suite à une variation de clientèle
• Commissions scolaires du Nouveau-Québec et du Littoral : - coût réel jusqu'à concurrence d'un montant de 1 250 $ par élève transporté.	• Critères : - institution déclarée d'intérêt public; - transport matin et soir. Sauf pour EDAA : - niveau secondaire ; - institutions localisées hors des territoires de la : - CTCRO; - STCUM; - CTCUQ; - STL; - STRSM. 1. Entente avec une commission scolaire autorisée : - subvention incluse à l'allocation de base de la commission scolaire. 2. Institution autorisée à organiser le transport : - allocation de 1985-1986 ajustée à l'augmentation de clientèle inscrite (coefficient de pondération de 50 %) indexée selon le taux retenu pour déterminer l'allocation de base relative au transport exclusif. 3. Institution autorisée à organiser le transport des EDAA : - allocation de 1985-1986 ajustée à l'augmentation de clientèle transportée (coefficient de pondération de 50 %) indexée selon le taux retenu pour déterminer l'allocation de base du transport exclusif.	• Critère : - variation de clientèle inscrite supérieure à 5 % entre l'année de référence 1984-1985 et l'année 1986-1987. • Ajustement non récurrent de l'allocation de base. • N.B. : la méthode d'ajustement n'est pas décrite aux règles budgétaires.

Allocation de base	Allocations supplémentaires	Allocations spécifiques pour EDAA
• Elle est composée des variables suivantes : 1. L'allocation de base 1986-1987 affectée au transport exclusif des élèves indexée selon le taux retenu, soit 40 % de l'IPC et 60 % de l'IPT. 2. L'allocation de base 1986-1987 affectée au transport intégré des élèves indexée au taux d'augmentation du coût des laissez-passer à tarif étudiant émis par le principal organisme public de transport opérant sur le territoire de la commission autorisée. • Montant de l'allocation défini a priori. • Allocation transférable.	1. Transport complémentaire : - montant de 1,00 $ par élève inscrit. 2. Transport interécoles : - crédits alloués pour 1986-1987 ajustés selon le taux retenu pour l'indexation de l'allocation de base du transport exclusif. 3. Programme maternelle-maison et animation : - crédits alloués pour 1986-1987 ajustés selon le taux retenu pour l'indexation de l'allocation de base du transport exclusif. On ajuste également pour chaque élève de plus ou de moins inscrit au programme initial, d'un montant équivalent à l'allocation établie précédemment, divisé par le nombre d'élèves. - 1re approbation du MEQ : montant de 390 $ par élève inscrit. 4. Transport périodique : - crédits alloués pour 1986-1987 ajustés selon le taux retenu pour l'indexation de l'allocation de base du transport exclusif. • Montants définis a priori. • Allocations transférables.	• Triple volet : transport quotidien, transport périodique et acquisition d'équipements et d'accessoires pour le transport quotidien. • Les allocations spécifiques sont réduites du surplus net réalisé au niveau de l'allocation de base et des allocations supplémentaires, exception faite de l'allocation au transport complémentaire. 1. Transport quotidien : - Critères : entente de scolarisation (élève qui fréquente une institution située à l'extérieur du territoire de la commission scolaire); ajout de véhicules adaptés. Allocation pour 1987-1988 : - coûts supplémentaires à l'ensemble des coûts réels pour 1986-1987 indexés selon le taux retenu pour l'allocation de base du transport exclusif; ou - le moindre de la dépense réelle ou du montant autorisé en 1985-1986, indexé de 4,47 % et du taux retenu pour l'allocation de base du transport exclusif; - le MTQ peut ajouter ou soustraire la différence entre les coûts admissibles en 1986-1987 et ceux de 1985-1986 indexés de 4,47 %. La différence est indexée selon le taux retenu pour l'allocation de base du transport exclusif. Les services doivent être préalablement autorisés par le MTQ. La commission scolaire doit démontrer que les moyens de transport existants sont insuffisants ou que l'ajout de véhicules améliore de façon significative la qualité et la sécurité du service.

Allocation de base	Allocations supplémentaires	Allocations spécifiques pour EDAA (suite)
		2. Transport périodique : - Condition : la commission scolaire doit au préalable arrêter un plan de service adapté à chacun de ces élèves. - L'allocation représente le coût supplémentaire à la subvention moyenne par élève allouée dans le cadre de l'allocation supplémentaire de transport périodique. L'allocation est réduite du surplus net réalisé au niveau de l'allocation supplémentaire pour le transport périodique. 3. Acquisition d'équipements et d'accessoires : - les dépenses relatives à l'acquisition d'équipements et d'accessoires, pour le transport quotidien d'EDAA, sont admissibles à l'allocation sauf si le coût est inférieur à 1 000 $.

Dispositions particulières	Subventions aux institutions privées	Ajustement suite à une variation de clientèle
. Commissions scolaires du Nouveau-Québec et du Littoral : - coût réel jusqu'à concurrence d'un montant de 1 300 $ par élève transporté.	• Critères : - institution déclarée d'intérêt public; - transport matin et soir. Sauf pour EDAA : - niveau secondaire; - institutions localisées hors des territoires de la : - CTCRO; - STCUM; - CTCUQ; - STL; - STRSM. 1. Entente avec une commission scolaire autorisée : - subvention incluse à l'allocation de base de la commission scolaire. 2. Institution autorisée à organiser le transport : - allocation de 1986-1987 ajustée à l'augmentation de clientèle inscrite (coefficient de pondération de 50 %) indexée selon le taux retenu pour déterminer l'allocation de base relative au transport exclusif. 3. Institution autorisée à organiser le transport des EDAA : - allocation de 1986-1987 ajustée à l'augmentation de clientèle transportée (coefficient de pondération de 50 %) indexée selon le taux retenu pour déterminer l'allocation de base relative au transport exclusif.	• Critère : - variation de clientèle inscrite supérieure à 5 % entre l'année de référence 1984-1985 et l'année 1987-1988. • Ajustement non récurrent de l'allocation de base. • N.B. : la méthode d'ajustement n'est pas décrite aux règles budgétaires.

Allocation de base	Allocations supplémentaires	Allocations spécifiques pour EDAA
• L'allocation de base vise à couvrir les coûts de transport suivants : - le transport quotidien des élèves; - le transport interécoles; - le transport périodique. Elle est composée des variables suivantes : - l'allocation de base 1987-1988 affectée au transport exclusif des élèves; - les allocations spécifiques 1987-1988 affectées au transport quotidien et périodique des EDAA et révisées en fonction des dépenses réelles normalisées; - l'allocation supplémentaire 1987-1988 affectée au transport interécoles des élèves; - l'allocation supplémentaire 1987-1988 affectée au transport périodique des élèves; - le total indexé selon le taux retenu, soit 40 % de l'IPC et 60 % de l'IPT; - l'allocation de base 1987-1988 affectée au transport intégré des élèves indexée au taux de variation du coût des laissez-passer à tarif étudiant émis par le principal organisme public de transport opérant sur le territoire de la commission scolaire autorisée. • Les montants des allocations sont définis a priori. • Allocations transférables.	1. Transport complémentaire : - montant de 1,00 $ par élève inscrit. 2. Programme maternelle-maison et animation : - crédits alloués pour 1987-1988 ajustés selon le taux d'indexation du transport exclusif. On ajuste également pour chaque élève de plus ou de moins inscrit au programme initial, d'un montant équivalent à l'allocation établie précédemment, divisé par le nombre d'élèves; - 1re approbation du MEQ : montant de 405 $ par élève inscrit. • Montants définis a priori. • Allocations transférables.	1. Transport quotidien : - Critères : entente de scolarisation; ajout de véhicules adaptés. - Allocation 1988-1989 : coûts supplémentaires à l'ensemble des coûts réels de 1987-1988 indexés selon le taux retenu pour l'allocation de base du transport exclusif. Ces coûts supplémentaires doivent être préalablement approuvés par le MTQ. Démonstration de la commission scolaire : moyens de transport existants insuffisants et ajout de véhicules améliore la qualité et la sécurité. 2. Transport périodique : - Critères : 1) entente de scolarisation; 2) plan de service adapté à chacun des élèves. - Allocation 1988-1989 : coûts supplémentaires à l'ensemble des coûts réels de 1987-1988 indexés selon le taux retenu pour l'allocation de base du transport exclusif. Ces coûts supplémentaires doivent être préalablement approuvés par le MTQ. 3. Acquisition d'équipements et d'accessoires : Ces dépenses sont admissibles à l'allocation sauf si le coût est inférieur à 1 000 $. • Les montants des allocations spécifiques font l'objet de contrôle a posteriori. • Ces allocations sont non transférables.

Dispositions particulières	Subventions aux institutions privées	Ajustements
• La Commission scolaire du Littoral : coût réel jusqu'à concurrence de 1 300 $ par élève transporté.	• Critères : - institution déclarée d'intérêt public; - transport matin et soir; Sauf pour EDAA : - niveau secondaire; - institution localisée hors des territoires de la : - STCUM; - CTCUQ. 1. Entente avec une commission scolaire autorisée : subvention incluse à l'allocation de base de la commission scolaire. Modification si : - augmentation de places disponibles de l'institution; - augmentation des élèves externes. Ajustement récurrent de l'allocation de base : coûts supplémentaires à l'ensemble des coûts réels 1987-1988 indexés selon le taux du transport exclusif. 2. Institution autorisée à organiser le transport : - allocation de 1987-1988 ajustée à l'augmentation de clientèle inscrite (coefficient de pondération de 50 %) indexée selon le taux retenu pour déterminer l'allocation de base relative au transport exclusif. 3. Institution autorisée à organiser le transport des EDAA : - allocation de 1987-1988 plus allocation spécifique de 1987-1988 versée à l'institution et révisée en fonction des dépenses réelles normalisées. La somme est ajustée à l'augmentation de clientèle transportée et indexée selon le taux retenu, soit 40 % de l'IPC et 60 % de l'IPT.	1. Augmentation des élèves fréquentant les classes d'accueil : - montant de 400 $ par élève supplémentaire à l'année 1987-1988; - ajustement non récurrent. 2. Récupération d'une partie du solde normalisé : - Condition : solde normalisé supérieur ou égal à 1 % de l'enveloppe allouée et à 20 000 $. - récupération de 30 % du surplus. 3. Augmentation de clientèle : - Critère : augmentation de clientèle inscrite égale ou supérieure à 1,25 % entre 1987-1988 et 1988-1989. - Ajustement de l'allocation de base : 400 $ multiplié par 60 % de l'augmentation de clientèle. - Ajustement récurrent de l'allocation de base.

Dispositions particulières	Subventions aux institutions privées (suite)	Ajustements
	4. Nouvelle institution autorisée : - clientèle inscrite multipliée par le coût moyen 1987-1988 par élève transporté (matin et soir) de la commission scolaire qui dessert le territoire de l'institution; ce coût moyen est indexé selon le taux retenu, soit 40 % de l'IPC et 60 % de l'IPT. Le total est multiplié par 80 %.	

Allocation de base	Allocations supplémentaires	Allocations spécifiques pour EDAA
• L'allocation de base vise à couvrir les coûts de transport suivant : - le transport quotidien des élèves; - le transport interécoles; - le transport périodique. • Elle est composée des variables suivantes : - l'allocation de base 1988-1989 affectée au transport exclusif des élèves, indexée selon le taux retenu, soit 40 % de l'IPC et 60 % de l'IPT; - l'allocation de base 1988-1989 affectée au transport intégré des élèves indexée au taux d'augmentation du coût des laissez-passer à tarif étudiant émis par le principal organisme public de transport opérant sur le territoire de la commission autorisée. Si le transport intégré est effectué par un titulaire de permis de transport par autobus, le pourcentage est égal au taux d'indexation du transport exclusif. • Les montants des allocations sont définis a priori. • Allocations transférables.	1. Transport complémentaire : - montant de 1,00 $ par élève inscrit. 2. Programme maternelle-maison et animation : - crédits alloués pour 1988-1989 ajustés selon le taux d'indexation du transport exclusif. On ajuste également pour chaque élève de plus ou de moins inscrit au programme initial, d'un montant équivalent à l'allocation établie précédemment, divisé par le nombre d'élèves. - 1re approbation du MEQ : montant de 405 $ par élève inscrit. • Montants définis a priori. • Allocations transférables.	1. Transport quotidien : - Critères : entente de scolarisation; ajout de véhicules adaptés. - Allocation de 1989-1990 : variation entre les coûts réels de 1989-1990 et 1988-1989 indexés selon le taux utilisé pour le transport exclusif, plus la variation entre les coûts réels de 1988-1989 et 1987-1988 indexés au taux de 3,68 %. La variation est indexée au taux du transport exclusif de 1989-1990. - Approbation préalable du MTQ; démonstration de la commission scolaire que les moyens de transport existants sont insuffisants et que l'ajout de véhicules améliore qualité et sécurité. 2. Transport périodique : - Critère : entente de scolarisation entre établissements et un plan de service adapté à chacun des élèves. - Allocation 1989-1990 : calculs identiques à l'allocation du transport quotidien. 3. Acquisition d'équipements et d'accessoires : Ces dépenses sont admissibles à l'allocation sauf si le coût est inférieur à 1 000 $. - Réserve : si le véhicule appartient au transporteur, il doit être âgé de moins de 4 ans et avoir moins de 60 000 km. • Les allocations spécifiques font l'objet de contrôle a posteriori. • Les allocations sont non transférables.

Dispositions particulières	Subventions aux institutions privées	Ajustements
• Commission scolaire du Littoral : coût réel jusqu'à concurrence de 1 300 $ par élève transporté.	• Critères : - institution déclarée d'intérêt public; - transport matin et soir; Sauf pour EDAA : - niveau secondaire; - institution localisée hors des territoires de la : - STCUM; - CTCUQ. 1. Entente avec une commission scolaire autorisée : subvention incluse à l'allocation de base de la commission scolaire. Modification si : - augmentation de places disponibles de l'institution; - augmentation des élèves externes. Ajustement récurrent de l'allocation de base : coûts supplémentaires à l'ensemble des coûts réels 1988-1989 indexés selon le taux du transport exclusif. 2. Institution autorisée à organiser le transport : - allocation de 1988-1989 ajustée à l'augmentation de clientèle inscrite (75 % du pourcentage de l'augmentation) indexée selon le taux retenu, soit 40 % de l'IPC et 60 % de l'IPT. 3. Institution subventionnée organisant le transport des EDAA : - allocation de 1988-1989 ajustée à l'augmentation de clientèle transportée indexée selon le taux de retenu, soit 40 % de l'IPC et 60 % de l'IPT. Remboursement des dépenses relatives à l'acquisition d'équipements et d'accessoires.	1. Augmentation des élèves fréquentant les classes d'accueil : - montant de 400 $ par élève supplémentaire à l'année 1987-1988. - ajustement non récurrent. 2. Récupération d'une partie du solde normalisé : - Condition : solde normalisé supérieur ou égal à 1 % de l'enveloppe allouée et à 20 000 $. - Récupération de 30 % du surplus. 3. Augmentation de clientèle : - Critère : augmentation de clientèle inscrite égale ou supérieure à 1,25 % entre 1989-1990 et le nombre le plus élevé des années 1987-1988 ou 1988-1989. - Ajustement de l'allocation de base : 410 $ multiplié par 60 % de l'augmentation de clientèle; ajustement récurrent de l'allocation de base.

Dispositions particulières	Subventions aux institutions privées (suite)	Ajustements
	4. Nouvelle institution déclarée DIP ou dont le nombre d'élèves augmente : - clientèle inscrite multipliée par le coût moyen 1988-1989 (matin et soir) par élève inscrit de la commission scolaire qui dessert le territoire de l'institution. Ce coût moyen est indexé selon le taux retenu, soit 40 % de l'IPC et 60 % de l'IPT. Si la commission scolaire est desservie par un OPT, le coût moyen 1988-1989 est celui du transport intégré par élève transporté et indexé au taux prévu pour déterminer l'allocation de base du transport intégré. Le total est ensuite multiplié par 80 %. 5. Nouvelle institution organisant le transport des élèves résidant à l'extérieur du territoire de la commission scolaire où elle est située : - clientèle inscrite (à l'extérieur du territoire de la commission scolaire) multipliée par le coût moyen 1988-1989 (matin et soir) par élève transporté de la commission scolaire qui dessert le territoire où est située l'institution. Ce coût moyen est indexé selon le taux retenu, soit 40 % de l'IPC et 60 % de l'IPT. Si la commission scolaire est desservie par un OPT, le coût moyen 1988-1989 est celui du transport intégré par élève transporté et indexé au taux prévu pour déterminer l'allocation de base du transport intégré. Le total est ensuite multiplié par 80 %.	

Allocation de base	Allocations supplémentaires	Allocations spécifiques pour EDAA
• L'allocation de base vise à couvrir les coûts de transport suivant : - le transport quotidien des élèves; - le transport interécoles; - le transport périodique. • Elle est composée des variables suivantes : - l'allocation de base 1989-1990 affectée au transport exclusif des élèves indexée selon le taux retenu, soit 40 % de l'IPC et 60 % de l'IPT; - l'allocation de base 1989-1990 affectée au transport intégré des élèves indexée au taux de variation du coût des laissez-passer à tarif étudiant émis par le principal OPT opérant sur le territoire de la commission autorisée. Si le transport intégré est effectué par un titulaire de permis de transport par autobus, le pourcentage est égal au taux d'indexation du transport exclusif. • Les montants des allocations sont définis a priori. • Les allocations sont transférables.	• Programme maternelle-maison et animation : - crédits alloués pour 1989-1990 ajustés selon le taux d'indexation du transport exclusif. On ajuste également pour chaque élève inscrit au programme initial, d'un montant équivalent à l'allocation établie précédemment, divisé par le nombre d'élèves. - 1re approbation du MEQ : montant de 405 $ par élève inscrit. • Le montant est défini a priori. • L'allocation est transférable.	1. Transport quotidien : - Critères : entente de scolarisation; ajout de véhicules adaptés. - Allocation 1990-1991 : la variation entre les coûts réels 1990-1991 et ceux de 1989-1990 indexés selon le taux du transport exclusif, plus la variation entre les coûts réels 1989-1990 et ceux de 1988-1989 indexés de 2,55 %. La variation est indexée au taux du transport exclusif de 1990-1991. Plus, la variation entre les coûts réels 1988-1989 et ceux de 1987-1988 indexés de 3,68 %. Cette variation est indexée de 2,55 % et au taux du transport exclusif de 1990-1991. - Approbation préalable du M.T.Q; démonstration de la commission scolaire que les moyens de transport existants sont insuffisants et que l'ajout de véhicules améliore la qualité et la sécurité du service. 2. Transport périodique : - Critère : entente de scolarisation entre les établissements et un plan de service adapté à chacun des élèves. - Allocation 1990-1991 : calculs identiques à l'allocation du transport quotidien. 3. Acquisition d'équipements et d'accessoires : Ces dépenses sont admissibles à l'allocation sauf si le coût est inférieur à 1 000 $. Réserve : si le véhicule appartient au transporteur, il doit être agé de moins de 4 ans et avoir moins de 60 000 km. • Les allocations spécifiques font l'objet de contrôle a posteriori. • Les allocations sont non transférables.

Dispositions particulières	Subventions aux institutions privées	Ajustements
• Commission scolaire du Littoral : coût réel jusqu'à concurrence de 1 300 $ par élève transporté.	• Critères : - institution déclarée d'intérêt public; - transport matin et soir. Sauf pour EDAA : - niveau secondaire; - institution localisée hors des territoires de la STCUM et la CTCUQ. 1. Entente avec une commission scolaire autorisée : subvention incluse à l'allocation de base de la commission scolaire. Modification si : - augmentation des places disponibles de l'institution; - augmentation du nombre d'élèves externes. - ajustement récurrent de l'allocation de base : coûts supplémentaires à l'ensemble des coûts réels 1989-1990 indexés selon le taux du transport exclusif. 2. Institution subventionnée organisant le transport : - allocation de 1989-1990 ajustée à l'augmentation de clientèle inscrite (75 % du pourcentage d'augmentation) indexée selon le taux retenu, soit 40 % de l'IPC et 60 % de l'IPT. 3. Institution subventionnée organisant le transport des EDAA : - allocation de 1989-1990 ajustée à l'augmentation de clientèle transportée indexée selon le taux retenu, soit 40 % de l'IPC et 60 % de l'IPT. Remboursement des dépenses relatives à l'acquisition d'équipements et d'accessoires.	1. Augmentation des élèves fréquentant les classes d'accueil : - montant de 400 $ par élève supplémentaire à l'année 1987-1988; - ajustement non récurrent. 2. Récupération d'une partie du solde normalisé : - Condition : solde normalisé supérieur ou égal à 1 % de l'enveloppe allouée et à 20 000 $. - Récupération de 30 % du surplus. 3. Augmentation de clientèle : - Critère : augmentation de clientèle inscrite égale ou supérieure à 1,25 % entre 1990-1991 et le nombre le plus élevé des années 1987-1988, 1988-1989 et 1989-1990. - Ajustement de l'allocation de base : 415 $ multiplié par 60 % de l'augmentation de clientèle; ajustement récurrent de l'allocation de base.

Dispositions particulières	Subventions aux institutions privées (suite)	Ajustements
	4. Nouvelle institution DIP ou qui passe de pensionnat à externat : - clientèle inscrite multipliée par le coût moyen 1989-1990 (matin et soir) par élève inscrit de la commission scolaire qui dessert le territoire de l'institution. Ce coût moyen est indexé selon le taux retenu, soit 40 % de l'IPC et 60 % de l'IPT. Si la commission scolaire est desservie par un OPT, le coût moyen 1989-1990 estcelui du transport intégré par élève transporté et indexé autaux prévu pour déterminer l'allocation de base du transport intégré. Le total obtenu est ensuite multiplié par 80 %. 5. Nouvelle institution organisant le transport des élèves résidant à l'extérieur du territoire de la commission autorisée où elle est située : - clientèle inscrite (à l'extérieur du territoire de la commission scolaire) multipliée par le coût moyen 1989-1990 (matin et soir) par élève transporté de la commission scolaire qui dessert le territoire où est située l'institution. Ce taux moyen est indexé selon le taux retenu, soit 40 % de l'IPC et 60 % de l'IPT. Si la commission scolaire est desservie par un OPT, le coût moyen 1989-1990 est celui du transport intégré par élève transporté et indexé au taux prévu pour déterminer l'allocation de base du transport intégré. Le total obtenu est ensuite multiplié par 80 %.	

Règles budgétaires 1991-1992 (4e cadre triennal)

Allocation de base	Allocations supplémentaires	Allocations spécifiques pour EDAA
• L'allocation de base vise à couvrir les coûts de transport suivants : - le transport quotidien des élèves; - le transport interécoles; - le transport périodique. • Elle est composée des variables suivantes : - l'allocation de base 1990-1991 affectée au transport exclusif des élèves s'additionne aux allocations spécifiques 1990-1991 affectées au transport quotidien et périodique des EDAA (excluant l'acquisition d'équipements et d'accessoires). Le total est indexé selon le taux retenu, soit 50 % de l'IPC et 50 % de l'IPT; - l'allocation de base 1990-1991 affectée au transport intégré des élèves indexée au taux de variation du coût des laissez-passer à tarif étudiant émis par le principal OPT opérant sur le territoire de la commission autorisée. Si le transport intégré est effectué par un titulaire de permis de transport par autobus, le pourcentage est égal au taux d'indexation du transport exclusif. • Ces montants sont définis a priori. • Les allocations sont transférables.	• Programme maternelle-maison et animation : - crédits alloués pour 1990-1991 ajustés selon le taux d'indexation du transport exclusif. On ajuste également pour chaque élève de plus ou de moins inscrit au programme initial, d'un montant équivalent à l'allocation établie précédemment, divisé par le nombre d'élèves. - 1re approbation du MEQ : montant de 405 $ par élève inscrit. • Le montant est défini a priori. • L'allocation est transférable.	• Critère : entente de scolarisation. 1. Transport quotidien : Coûts supplémentaires (excluant TPS et TVQ) enregistrés cette année suite à une augmentation nette de clientèle entre 1991-1992 et 1990-1991. Ces coûts supplémentaires doivent être approuvés par le MTQ. 2. Transport périodique : Coûts supplémentaires (excluant TPS et TVQ) enregistrés cette année suite à une augmentation nette de clientèle entre 1991-1992 et 1990-1991. Ces coûts supplémentaires doivent être approuvés par le MTQ. Ce dernier se réserve le droit d'exiger la production d'un plan d'intervention adapté aux besoins de chacun des élèves. 3. Acquisition d'équipements et d'accessoires : Ces dépenses (excluant TPS et TVQ) sont admissibles à l'allocation sauf si le coût est inférieur à 1 000 $. - Réserve : si le véhicule appartient au transporteur, il doit être âgé de moins de 4 ans et avoir moins de 60 000 km. • L'allocation spécifique fait l'objet de contrôle a posteriori. • L'allocation n'est pas transférable.

Dispositions particulières	Subventions aux institutions privées	Ajustements
• Commission scolaire du Littoral : coût réel jusqu'à concurrence de 1 500 $ par élève transporté.	• Critères : - institution déclarée d'intérêt public; - transport matin et soir; Sauf pour EHDAA : - niveau secondaire; - institution localisée hors des territoires de la STCUM et de la CTCUQ. 1. Entente avec une commission scolaire autorisée : subvention incluse à l'allocation de base de la commission scolaire. Modification si : - augmentation des places disponibles de l'institution; - augmentation du nombre d'élèves externes. - Ajustement récurrent de l'allocation de base : coûts supplémentaires à l'ensemble des coûts réels 1990-1991 indexés selon le taux du transport exclusif. 2. Institution subventionnée organisant le transport : - allocation de 1990-1991 ajustée à l'augmentation de clientèle inscrite (75 % du pourcentage d'augmentation) indexée selon le taux retenu pour le transport exclusif. 3. Institution subventionnée organisant le transport des EHDAA : - allocation de 1990-1991 ajustée à l'augmentation de clientèle transportée indexée selon le taux du transport exclusif. Remboursement des dépenses relatives à l'acquisition d'équipements et d'accessoires. 4. Nouvelle institution DIP n'ayant pu conclure une entente : - clientèle inscrite multipliée par le coût moyen 1990-1991 (matin et soir) par élève transporté de la commission scolaire qui dessert le territoire de l'institution. Ce coût moyen est indexé selon le taux retenu pour le transport exclusif.	1. Augmentation des élèves fréquentant les classes d'accueil : - Critère : élèves inscrits à l'enseignement en français pour la 1re fois, inadmissibles à l'enseignement en anglais selon la loi, résidant au Québec depuis moins de 5 ans et méconnaissance de la langue française pour suivre les cours dans une classe ordinaire. - Ajustement non récurrent de l'allocation de base : nombre d'élèves supplémentaires à l'année 1987-1988 multiplié par le coût moyen 1990-1991 par élève transporté (transport exclusif matin et soir) de la commission scolaire indexé selon le taux retenu pour le transport exclusif. 2. Récupération d'une partie du solde normalisé : - Condition : solde normalisé supérieur ou égal à 1 % de l'enveloppe allouée et à 20 000 $. - Récupération de 50 % du surplus. 3. Augmentation de clientèle : - Critère : augmentation de clientèle inscrite égale ou supérieure à 1,25 % entre 1991-1992 et 1990-1991. - Ajustement de l'allocation de base : 430 $ multiplié par 60 % de l'augmentation de clientèle; ajustement non récurrent.

Dispositions particulières	Subventions aux institutions privées (suite)	Ajustements
	Si la commission scolaire est desservie par un OPT, le coût moyen 1990-1991 est celui du transport intégré par élève transporté et indexé au taux prévu pour déterminer l'allocation de base du transport intégré. Le total obtenu est ensuite multiplié par 80 %. 5. Nouvelle institution organisant le transport des élèves résidant à l'extérieur du territoire de la commission autorisée où elle est située : - clientèle inscrite (à l'extérieur des territoires de la commission scolaire, de la STCUM et de la CTCUQ multipliée par le coût moyen 1990-1991 (matin et soir) par élève transporté de la commission scolaire qui dessert le territoire de l'institution. Ce coût moyen est indexé selon le taux retenu pour le transport exclusif. Si la commission scolaire est desservie par un OPT, le coût moyen 1990-1991 est celui du transport intégré par élève transporté et indexé au taux prévu pour déterminer l'allocation de base du transport intégré. Le total obtenu est ensuite multiplié par 80 %.	

Allocation de base	Allocations supplémentaires	Allocations spécifiques pour EDAA
• L'allocation de base vise à couvrir les coûts de transport suivants : - le transport quotidien des élèves; - le transport interécoles; - le transport périodique. • Elle est composée des variables suivantes : - l'allocation de base 1991-1992 affectée au transport exclusif des élèves indexée selon le taux retenu, soit 50 % de l'IPC et 50 % de l'IPT; - l'allocation de base 1991-1992 affectée au transport intégré des élèves indexée au taux de variation du coût du laissez-passer à tarif étudiant ou à tarif réduit le moins cher émis par les OPT et valide sur le territoire de la commission scolaire autorisée. Si le transport intégré est effectué par un titulaire de permis de transport par autobus, le pourcentage est égal au taux d'indexation du transport exclusif. • Ces montants sont définis a priori. • Les allocations sont transférables.	• Programme maternelle-maison et animation : - clientèle inscrite au programme en 1992-1993 multipliée par le coût moyen par élève inscrit en 1990-1991 indexé de 4,56 % et au taux retenu pour le transport exclusif. - 1re approbation du MEQ : montant de 225 $ par élève inscrit. • Le montant est défini a priori. • L'allocation est transférable.	• Critère : entente de scolarisation. 1. Transport quotidien : coûts supplémentaires (excluant TPS et TVQ) enregistrés suite à une augmentation nette de clientèle entre 1992-1993 et la plus élevée des années 1991-1992 ou 1990-1991. Allocation de 1992-1993 : excédent des coûts totaux de 1992-1993 sur 1991-1992 indexés au taux du transport exclusif; allocation de 1991-1992 indexée selon le taux du transport exclusif. Ces coûts supplémentaires doivent être approuvés par le MTQ 2. Transport périodique : (calculs identiques à l'établissement de l'allocation du transport quotidien). 3. Acquisition d'équipements et d'accessoires : - Ces dépenses (excluant la TPS et TVQ) sont admissibles à l'allocation sauf si le coût est inférieur à 1 000 $. - Réserve : si le véhicule appartient au transporteur, il doit être âgé de moins de 4 ans et avoir moins de 60 000 km. • L'allocation spécifique fait l'objet de contrôle a posteriori. • L'allocation n'est pas transférable.

Dispositions particulières	Subventions aux institutions privées	Ajustements
• Commission scolaire du Littoral : coût réel jusqu'à concurrence de 1 600 $ par élève transporté.	• Critères : - institution déclarée d'intérêt public; - transport matin et soir. Sauf pour EHDAA : - niveau secondaire; - institution localisée hors des territoires de la STCUM et de la CTCUQ. 1. Entente avec une commission scolaire autorisée : subvention incluse à l'allocation de base de la commission scolaire. - Modification si : - augmentation des places disponibles de l'institution; - augmentation du nombre d'élèves externes. - Ajustement récurrent de l'allocation de base : coûts supplémentaires à l'ensemble des coûts réels 1991-1992 indexés selon le taux du transport exclusif. 2. Institution subventionnée organisant le transport : - allocation de 1991-1992 ajustée à l'augmentation de clientèle inscrite (75 % du pourcentage d'augmentation) indexée selon le taux retenu pour le transport exclusif. 3. Institution subventionnée organisant le transport des EHDAA : - allocation de 1991-1992 ajustée à l'augmentation de clientèle transportée indexée au taux du transport exclusif. Remboursement des dépenses relatives à l'acquisition d'équipements et d'accessoires.	1. Augmentation des élèves fréquentant les classes d'accueil : - Critère : élèves inscrits à l'enseignement en français pour la première fois, inadmissibles à l'enseignement en anglais selon la loi, résidant au Québec depuis moins de 5 ans et méconnaissance de la langue anglaise pour suivre les cours dans une classe ordinaire. - Ajustement non récurrent de l'allocation de base : nombre d'élèves supplémentaires à l'année 1987-1988 multiplié par le coût moyen 1991-1992 (transport exclusif matin et soir) par élève transporté de la commission scolaire indexé selon le taux retenu pour le transport exclusif. 2. Récupération d'une partie du solde normalisé : - Condition : solde normalisé supérieur ou égal à 1 % de l'enveloppe allouée et à 20 000 $. - Récupération de 50 % des surplus. 3. Augmentation de la clientèle: - Critère : augmentation de clientèle inscrite égale ou supérieure à 1,25 % entre 1992-1993 et 1990-1991. - Ajustement de l'allocation de base : 450 $ multiplié par 60 % de l'augmentation de clientèle; ajustement non récurrent.

Dispositions particulières	Subventions aux institutions privées (suite)	Ajustements
	4. Nouvelle institution DIP n'ayant pu conclure une entente : - Clientèle inscrite multipliée par le coût moyen 1991-1992 (matin et soir) par élève transporté de la commission scolaire qui dessert le territoire de l'institution. Ce coût moyen est indexé selon le taux retenu par le transport explusif. Si la commission scolaire est desservie par un OPT, le coûtmoyen 1991-1992 est celui du transport intégré par élève transporté et indexé au taux prévu pour déterminer l'allocation de base du transport intégré. Le total obtenu est ensuite multiplié par 80 %. 5. Nouvelle institution organisant le transport des élèves résidant à l'extérieur du territoire de la commission autorisée où elle est située : - Clientèle inscrite (à l'extérieur des territoires de la commission scolaire autorisée, de la STCUM et de la CTCUQ) multipliée par le coût moyen 1991-1992 (matin et soir) par élève transporté de la commission scolaire qui dessert le territoire de l'institution. Ce coût moyen est indexé selon le taux retenu pour le transport exclusif. Si la commission scolaire est desservie par un OPT, le coût moyen 1991-1992 est celui du transport intégré par élève transporté et indexé au taux prévu pour déterminer l'allocation de base du transport intégré. Le total obtenu est ensuite multiplié par 80 %.	

ANNEXE 2

TABLEAUX STATISTIQUES

Tableau 1

ÉVOLUTION DU NOMBRE D'ÉLÈVES INSCRITS ET TRANSPORTÉS MATIN ET SOIR
DANS LES COMMISSIONS SCOLAIRES CATHOLIQUES ET PROTESTANTES DU QUÉBEC ENTRE 1982-1983 ET 1991-1992
ET PROPORTION DES ÉLÈVES INSCRITS ET TRANSPORTÉS
(INTÉGRÉ ET EXCLUSIF)
(CLIENTÈLE RÉGULIÈRE, EHDAA ET EN CLASSES D'ACCUEIL)

Clientèle	1982-1983	1983-1984	1984-1985	1985-1986	1986-1987	1987-1988	1988-1989	1989-1990	1990-1991	1991-1992
Commissions scolaires	85	85	85	90	105	107	109	114	114	124
Élèves inscrits (1)	1 086 170	1 061 715	1 059 535	1 045 004	1 041 311	1 040 005	1 041 595	1 040 999	1 040 713	1 041 781
Transportés en exclusif	592 889	591 555	594 699	597 870	601 428	604 334	611 768	618 714	630 809	638 949
Transportés en intégré	59 869	62 786	57 995	54 040	51 509	52 717	52 262	51 554	53 620	51 816
Total élèves transportés (2)	652 758	654 341	652 694	651 910	652 937	657 051	664 030	670 268	684 429	690 765
	60,1%	61,6%	61,6%	62,4%	62,7%	63,2%	63,8%	64,4%	65,8%	66,3%
% élèves transportés/inscrits	60,1%	61,6%	61,6%	62,4%	62,7%	63,2%	63,8%	64,4%	65,8%	66,3%
% transportés en intégré/total transportés	9,2%	9,6%	8,9%	8,3%	7,9%	8,0%	7,9%	7,7%	7,8%	7,5%
	9,2%	9,6%	8,9%	8,3%	7,9%	8,0%	7,9%	7,7%	7,8%	7,5%

Source : Banque de données de la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes pour les années 1982-1983 à 1991-1992.
Données extraites du TE-102.

1. La clientèle inscrite comprend les élèves de la maternelle (maison et 4-5 ans), du primaire et du secondaire. Elle inclut également les élèves transportés pour d'autres commissions scolaires. Cependant, elle ne comprend pas les élèves des commissions scolaires Crie, Kativik et du Littoral, les élèves du privé transportés par entente, les élèves d'une commission scolaire donnée transportés par d'autres commissions scolaires et les autres élèves (RFS, CEGEP, etc.).

2. La clientèle transportée comprend les élèves de la maternelle (maison et 4-5 ans), du primaire et du secondaire. Elle inclut également les élèves transportés pour d'autres commissions scolaires, les élèves du privé transportés par entente et les autres élèves (RFS, CEGEP, etc.). Cependant, elle ne comprend pas les élèves des commissions scolaires Crie, Kativik et du Littoral et les élèves d'une commission scolaire donnée transportés par d'autres commissions scolaires.

Tableau 2

ÉVOLUTION DU NOMBRE D'ÉLÈVES INSCRITS ET TRANSPORTÉS MATIN ET SOIR DANS LES COMMISSIONS SCOLAIRES CATHOLIQUES DU QUÉBEC ENTRE 1982-1983 ET 1991-1992 ET PROPORTION DES ÉLÈVES INSCRITS ET TRANSPORTÉS (INTÉGRÉ ET EXCLUSIF) (CLIENTÈLE RÉGULIÈRE, EHDAA ET EN CLASSES D'ACCUEIL)

Clientèle	1982-1983	1983-1984	1984-1985	1985-1986	1986-1987	1987-1988	1988-1989	1989-1990	1990-1991	1991-1992
Commissions scolaires	72	72	72	77	92	94	96	101	101	111
Élèves inscrits (1)	1 002 159	980 166	978 111	965 209	960 733	958 295	958 415	956 915	956 415	957 261
Transportés en exclusif	548 591	547 094	550 402	550 445	552 330	555 322	561 097	565 974	577 288	582 856
Transportés en intégré	48 941	51 727	48 317	44 199	41 784	41 056	41 618	40 761	42 758	41 857
Total élèves transportés (2)	597 532	598 821	598 719	594 644	594 114	596 378	602 715	606 735	620 046	624 713
% élèves transportés/inscrits	59,6%	61,1%	61,2%	61,6%	61,8%	62,2%	62,9%	63,4%	64,8%	65,3%
% transportés en intégré/total transportés	8,2%	8,6%	8,1%	7,4%	7,0%	6,9%	6,9%	6,7%	6,9%	6,7%

Source : Banque de données de la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes pour les années 1982-1983 à 1991-1992.
Données extraites du TE-102.

1. La clientèle inscrite comprend les élèves de la maternelle (maison et 4-5 ans), du primaire et du secondaire. Elle inclut également les élèves transportés pour d'autres commissions scolaires. Cependant, elle ne comprend pas les élèves des commissions scolaires Crie, Kativik et du Littoral, les élèves du privé transportés par entente, les élèves d'une commission scolaire donnée transportés par d'autres commissions scolaires et les autres élèves (RFS, CEGEP, etc.).

2. La clientèle transportée comprend les élèves de la maternelle (maison et 4-5 ans), du primaire et du secondaire. Elle inclut également les élèves transportés pour d'autres commissions scolaires, les élèves du privé transportés par entente et les autres élèves (RFS, CEGEP, etc.). Cependant, elle ne comprend pas les élèves des commissions scolaires Crie, Kativik et du Littoral et les élèves d'une commission scolaire donnée transportés par d'autres commissions scolaires.

Tableau 3

ÉVOLUTION DU NOMBRE D'ÉLÈVES INSCRITS ET TRANSPORTÉS MATIN ET SOIR
DANS LES COMMISSIONS SCOLAIRES PROTESTANTES DU QUÉBEC ENTRE 1982-1983 ET 1991-1992
ET PROPORTION DES ÉLÈVES INSCRITS ET TRANSPORTÉS
(INTÉGRÉ ET EXCLUSIF)
(CLIENTÈLE RÉGULIÈRE, EHDAA ET EN CLASSES D'ACCUEIL)

Clientèle	1982-1983	1983-1984	1984-1985	1985-1986	1986-1987	1987-1988	1988-1989	1989-1990	1990-1991	1991-1992
Commissions scolaires	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13
Élèves inscrits (1)	84 011	81 549	81 424	79 795	80 578	81 710	83 180	84 084	84 298	84 520
Transportés en exclusif	44 298	44 461	44 297	47 425	49 098	49 012	50 671	52 740	53 521	56 093
Transportés en intégré	10 928	11 059	9 678	9 841	9 725	11 661	10 644	10 793	10 862	9 959
Total élèves transportés (2)	55 226	55 520	53 975	57 266	58 823	60 673	61 315	63 533	64 383	66 052
% élèves transportés/inscrits	65,7%	68,1%	66,3%	71,8%	73,0%	74,3%	73,7%	75,6%	76,4%	78,1%
% transportés en intégré/total transportés	19,8%	19,9%	17,9%	17,2%	16,5%	19,2%	17,4%	17,0%	16,9%	15,1%

Source : Banque de données de la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes pour les années 1982-1983 à 1991-1992.
Données extraites du TE-102.

1. La clientèle inscrite comprend les élèves de la maternelle (maison et 4-5 ans), du primaire et du secondaire. Elle inclut également les élèves transportés pour d'autres commissions scolaires. Cependant, elle ne comprend pas les élèves des commissions scolaires Crie, Kativik et du Littoral, les élèves du privé transportés par entente, les élèves d'une commission scolaire donnée transportés par d'autres commissions scolaires et les autres élèves (RFS, CEGEP, etc.).

2. La clientèle transportée comprend les élèves de la maternelle (maison et 4-5 ans), du primaire et du secondaire. Elle inclut également les élèves transportés pour d'autres commissions scolaires, les élèves du privé transportés par entente et les autres élèves (RFS, CEGEP, etc.). Cependant, elle ne comprend pas les élèves des commissions scolaires Crie, Kativik et du Littoral et les élèves d'une commission scolaire donnée transportés par d'autres commissions scolaires.

Tableau 4

PROPORTION DES ÉLÈVES TRANSPORTÉS (1) MATIN ET SOIR DANS LES COMMISSIONS SCOLAIRES CATHOLIQUES ET PROTESTANTES DU QUÉBEC ENTRE 1982-1983 ET 1991-1992 PAR RÉGION ADMINISTRATIVE (INTÉGRÉ ET EXCLUSIF) (CLIENTÈLE RÉGULIÈRE, EHDAA ET EN CLASSES D'ACCUEIL)

Région administrative / Année scolaire	Bas St-Laurent/Gaspésie			Saguenay/Lac St-Jean			Québec			Mauricie/Bois-Francs			Estrie			Montréal		
	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C
1982-1983	8,2%	5,6%	0,0%	5,9%	6,0%	0,2%	15,3%	17,6%	8,5%	5,9%	8,3%	4,4%	2,4%	4,7%	4,0%	30,6%	36,2%	29,2%
1983-1984	8,2%	5,6%	0,0%	5,9%	5,9%	1,7%	15,3%	17,8%	12,2%	5,9%	8,9%	4,1%	2,4%	4,7%	4,1%	30,6%	35,7%	28,1%
1984-1985	8,2%	5,5%	0,0%	5,9%	6,0%	2,0%	15,3%	18,2%	13,8%	5,9%	9,0%	4,3%	2,4%	4,6%	3,7%	31,8%	35,9%	30,8%
1985-1986	7,8%	5,5%	0,0%	5,6%	6,0%	2,2%	16,7%	18,4%	13,8%	8,9%	9,0%	4,6%	2,2%	4,6%	3,6%	30,0%	35,7%	29,8%
1986-1987	7,6%	5,4%	0,0%	4,8%	6,1%	2,1%	17,1%	18,2%	14,4%	7,6%	8,9%	4,8%	7,6%	4,7%	3,5%	25,7%	36,0%	31,2%
1987-1988	7,5%	5,3%	0,0%	4,7%	6,0%	2,1%	16,8%	18,1%	13,3%	8,4%	8,9%	5,0%	7,5%	4,7%	3,5%	25,2%	36,4%	31,2%
1988-1989	7,3%	5,1%	0,0%	4,6%	5,9%	2,6%	17,4%	18,0%	13,2%	8,3%	8,9%	5,0%	7,3%	4,6%	3,7%	25,7%	37,0%	33,8%
1989-1990	7,0%	5,0%	0,0%	4,4%	5,8%	2,7%	18,4%	18,1%	13,7%	7,9%	8,9%	5,3%	7,0%	4,7%	3,8%	27,2%	37,1%	34,1%
1990-1991	7,0%	4,9%	0,0%	4,4%	5,8%	2,7%	18,4%	17,8%	13,8%	7,9%	8,9%	5,2%	7,0%	4,6%	4,0%	27,2%	37,2%	34,5%
1991-1992	7,3%	4,8%	0,0%	4,0%	5,8%	3,0%	21,0%	17,7%	14,4%	8,9%	9,1%	5,9%	6,5%	4,6%	4,0%	25,0%	37,4%	33,6%

Source : Banque de données de la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes pour les années 1982-1983 à 1991-1992.
Données extraites du TE-102.

1. La clientèle transportée comprend les élèves de la maternelle (maison et 4-5 ans), du primaire et du secondaire. Elle inclut également les élèves transportés pour d'autres commissions scolaires, les élèves du privé transportés par entente et les autres élèves (RFS, CEGEP, etc.). Cependant, elle ne comprend pas les élèves des commissions scolaires Crie, Kativik et du Littoral et les élèves d'une commission scolaire donnée transportés par d'autres commissions scolaires.

A : Proportion des commissions scolaires.
B : Clientèle transportée dans la région par rapport à l'ensemble de la clientèle transportée.
C : Clientèle transportée en intégré dans la région par rapport à l'ensemble de la clientèle transportée en intégré.

Tableau 4 (suite)

PROPORTION DES ÉLÈVES TRANSPORTÉS (1) MATIN ET SOIR DANS LES COMMISSIONS SCOLAIRES CATHOLIQUES ET PROTESTANTES DU QUÉBEC ENTRE 1982-1983 ET 1991-1992 PAR RÉGION ADMINISTRATIVE (INTÉGRÉ ET EXCLUSIF) (CLIENTÈLE RÉGULIÈRE, EHDAA ET EN CLASSES D'ACCUEIL)

Région administrative / Année scolaire	Île de Montréal			Outaouais			Abitibi/Témiscamingue			Côte-Nord			Total		
	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C
1982-1983	9,4%	10,6%	46,8%	5,9%	6,0%	6,0%	7,1%	3,3%	0,8%	9,4%	1,8%	0,0%	100%	100%	100%
1983-1984	9,4%	10,8%	44,7%	5,9%	5,5%	3,9%	7,1%	3,3%	0,8%	9,4%	1,8%	0,4%	100%	100%	100%
1984-1985	9,4%	10,0%	41,3%	5,9%	5,5%	3,5%	7,1%	3,5%	0,1%	8,2%	1,7%	0,4%	100%	100%	100%
1985-1986	8,9%	10,4%	43,0%	5,6%	5,4%	3,0%	7,8%	3,3%	0,0%	6,7%	1,7%	0,0%	100%	100%	100%
1986-1987	7,6%	10,5%	41,1%	7,6%	5,4%	2,9%	6,7%	3,4%	0,0%	7,6%	1,6%	0,0%	100%	100%	100%
1987-1988	7,5%	10,6%	42,5%	7,5%	5,3%	2,4%	7,5%	3,3%	0,0%	7,5%	1,6%	0,0%	100%	100%	100%
1988-1989	7,3%	10,2%	38,6%	7,3%	5,2%	3,1%	7,3%	3,3%	0,0%	7,3%	1,6%	0,0%	100%	100%	100%
1989-1990	7,0%	10,4%	37,9%	7,0%	5,3%	2,5%	7,0%	3,2%	0,0%	7,0%	1,6%	0,0%	100%	100%	100%
1990-1991	7,0%	10,6%	37,4%	7,0%	5,3%	2,4%	7,0%	3,2%	0,0%	7,0%	1,6%	0,0%	100%	100%	100%
1991-1992	6,5%	10,7%	36,4%	6,5%	5,3%	2,7%	8,1%	3,2%	0,0%	6,5%	1,6%	0,0%	100%	100%	100%

Source : Banque de données de la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes pour les années 1982-1983 à 1991-1992.
Données extraites du TE-102.

1. La clientèle transportée comprend les élèves de la maternelle (maison et 4-5 ans), du primaire et du secondaire. Elle inclut également les élèves transportés pour d'autres commissions scolaires, les élèves du privé transportés par entente et les autres élèves (RFS, CEGEP, etc.). Cependant, elle ne comprend pas les élèves des commissions scolaires Crie, Kativik et du Littoral et les élèves d'une commission scolaire donnée transportés par d'autres commissions scolaires.

A : Proportion des commissions scolaires.
B : Clientèle transportée dans la région par rapport à l'ensemble de la clientèle transportée.
C : Clientèle transportée en intégré dans la région par rapport à l'ensemble de la clientèle transportée en intégré.

Tableau 5

PROPORTION DES ÉLÈVES TRANSPORTÉS (1) MATIN ET SOIR DANS LES COMMISSIONS SCOLAIRES CATHOLIQUES DU QUÉBEC ENTRE 1982-1983 ET 1991-1992 PAR RÉGION ADMINISTRATIVE (INTÉGRÉ ET EXCLUSIF) (CLIENTÈLE RÉGULIÈRE, EHDAA ET EN CLASSES D'ACCUEIL)

Région administrative / Année scolaire	Bas St-Laurent/Gaspésie			Saguenay/Lac St-Jean			Québec			Mauricie/Bois-Francs			Estrie			Montréal		
	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C
1982-1983	8,3%	5,8%	0,0%	5,6%	6,5%	0,3%	16,7%	19,0%	10,0%	6,9%	9,1%	5,4%	1,4%	4,6%	4,9%	29,2%	35,7%	30,5%
1983-1984	8,3%	5,8%	0,0%	5,6%	6,4%	2,1%	16,7%	19,3%	14,4%	6,9%	9,7%	5,0%	1,4%	4,6%	4,9%	29,2%	35,2%	29,4%
1984-1985	8,3%	5,7%	0,0%	5,6%	6,6%	2,4%	16,7%	19,7%	16,1%	6,9%	9,8%	5,2%	1,4%	4,5%	4,5%	30,6%	35,5%	33,8%
1985-1986	7,8%	5,7%	0,0%	5,2%	6,6%	2,7%	18,2%	19,9%	16,3%	10,4%	9,9%	5,6%	1,3%	4,6%	4,3%	28,6%	35,3%	33,6%
1986-1987	7,6%	5,7%	0,0%	4,3%	6,7%	2,6%	18,5%	19,8%	17,1%	8,7%	9,7%	5,9%	7,6%	4,7%	4,3%	23,9%	35,9%	35,5%
1987-1988	7,4%	5,6%	0,0%	4,3%	6,6%	2,7%	18,1%	19,7%	16,3%	9,6%	9,8%	6,4%	7,4%	4,6%	4,5%	23,4%	36,3%	37,0%
1988-1989	7,3%	5,4%	0,0%	4,2%	6,5%	3,3%	18,8%	19,7%	15,9%	9,4%	9,8%	6,3%	7,3%	4,6%	4,6%	24,0%	36,9%	38,9%
1989-1990	6,9%	5,3%	0,0%	4,0%	6,4%	3,4%	19,8%	19,7%	16,7%	8,9%	9,8%	6,7%	6,9%	4,6%	4,7%	25,7%	37,0%	39,3%
1990-1991	6,9%	5,2%	0,0%	4,0%	6,4%	3,4%	19,8%	19,5%	16,7%	8,9%	9,8%	6,5%	6,9%	4,6%	5,0%	25,7%	37,2%	39,5%
1991-1992	7,2%	5,1%	0,0%	3,6%	6,4%	3,7%	22,5%	19,4%	17,1%	9,9%	10,0%	7,3%	6,3%	4,5%	4,9%	23,4%	37,3%	38,9%

Source : Banque de données de la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes pour les années 1982-1983 à 1991-1992.
Données extraites du TE-102.

1. La clientèle transportée comprend les élèves de la maternelle (maison et 4-5 ans), du primaire et du secondaire. Elle inclut également les élèves transportés pour d'autres commissions scolaires, les élèves du privé transportés par entente et les autres élèves (RFS, CEGEP, etc.). Cependant, elle ne comprend pas les élèves des commissions scolaires Crie, Kativik et du Littoral et les élèves d'une commission scolaire donnée transportés par d'autres commissions scolaires.

A : Proportion des commissions scolaires.
B : Clientèle transportée dans la région par rapport à l'ensemble de la clientèle transportée.
C : Clientèle transportée en intégré dans la région par rapport à l'ensemble de la clientèle transportée en intégré.

Tableau 5 (suite)

PROPORTION DES ÉLÈVES TRANSPORTÉS (1) MATIN ET SOIR DANS LES COMMISSIONS SCOLAIRES CATHOLIQUES DU QUÉBEC ENTRE 1982-1983 ET 1991-1992 PAR RÉGION ADMINISTRATIVE (INTÉGRÉ ET EXCLUSIF) (CLIENTÈLE RÉGULIÈRE, EHDAA ET EN CLASSES D'ACCUEIL)

Région administrative / Année scolaire	Île de Montréal			Outaouais			Abitibi/Témiscamingue			Côte-Nord			Total		
	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C
1982-1983	8,3%	8,0%	42,1%	5,6%	5,8%	5,9%	8,3%	3,6%	1,0%	9,7%	1,9%	0,0%	100%	100%	100%
1983-1984	8,3%	8,0%	39,3%	5,6%	5,4%	3,5%	8,3%	3,6%	1,0%	9,7%	1,9%	0,5%	100%	100%	100%
1984-1985	8,3%	7,3%	34,2%	5,6%	5,3%	3,2%	8,3%	3,8%	0,1%	8,3%	1,8%	0,5%	100%	100%	100%
1985-1986	7,8%	7,3%	34,5%	5,2%	5,2%	2,9%	9,1%	3,7%	0,1%	6,5%	1,8%	0,0%	100%	100%	100%
1986-1987	6,5%	7,0%	31,8%	7,6%	5,2%	2,7%	7,6%	3,7%	0,1%	7,6%	1,7%	0,0%	100%	100%	100%
1987-1988	6,4%	7,0%	30,5%	7,4%	5,1%	2,6%	8,5%	3,6%	0,1%	7,4%	1,7%	0,0%	100%	100%	100%
1988-1989	6,3%	6,7%	27,7%	7,3%	5,1%	3,3%	8,3%	3,6%	0,1%	7,3%	1,7%	0,0%	100%	100%	100%
1989-1990	5,9%	6,7%	26,4%	6,9%	5,1%	2,8%	7,9%	3,6%	0,0%	6,9%	1,7%	0,0%	100%	100%	100%
1990-1991	5,9%	6,9%	26,5%	6,9%	5,2%	2,5%	7,9%	3,6%	0,0%	6,9%	1,7%	0,0%	100%	100%	100%
1991-1992	5,4%	6,9%	25,1%	6,3%	5,2%	2,9%	9,0%	3,5%	0,0%	6,3%	1,7%	0,0%	100%	100%	100%

Source : Banque de données de la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes pour les années 1982-1983 à 1991-1992.
Données extraites du TE-102.

1. La clientèle transportée comprend les élèves de la maternelle (maison et 4-5 ans), du primaire et du secondaire. Elle inclut également les élèves transportés pour d'autres commissions scolaires, les élèves du privé transportés par entente et les autres élèves (RFS, CEGEP, etc.). Cependant, elle ne comprend pas les élèves des commissions scolaires Crie, Kativik et du Littoral et les élèves d'une commission scolaire donnée transportés par d'autres commissions scolaires.

A : Proportion des commissions scolaires.
B : Clientèle transportée dans la région par rapport à l'ensemble de la clientèle transportée.
C : Clientèle transportée en intégré dans la région par rapport à l'ensemble de la clientèle transportée en intégré.

Tableau 6

PROPORTION DES ÉLÈVES TRANSPORTÉS (1) MATIN ET SOIR
DANS LES COMMISSIONS SCOLAIRES PROTESTANTES DU QUÉBEC ENTRE 1982-1983 ET 1991-1992
PAR RÉGION ADMINISTRATIVE
(INTÉGRÉ ET EXCLUSIF)
(CLIENTÈLE RÉGULIÈRE, EHDAA ET EN CLASSES D'ACCUEIL)

Région administrative / Année scolaire	Bas St-Laurent/Gaspésie			Saguenay/Lac St-Jean			Québec			Mauricie/Bois-Francs			Estrie			Montréal		
	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C
1982-1983	7,7%	3,2%	0,0%	7,7%	0,1%	0,0%	7,7%	1,8%	2,1%	S.O.			7,7%	6,5%	0,0%	38,5%	40,9%	23,6%
1983-1984	7,7%	3,1%	0,0%	7,7%	0,1%	0,0%	7,7%	1,8%	2,1%	S.O.			7,7%	6,0%	0,0%	38,5%	41,2%	22,4%
1984-1985	7,7%	3,0%	0,0%	7,7%	0,1%	0,0%	7,7%	2,0%	2,5%	S.O.			7,7%	5,8%	0,0%	38,5%	40,9%	15,9%
1985-1986	7,7%	2,6%	0,0%	7,7%	0,0%	0,0%	7,7%	2,1%	2,5%	S.O.			7,7%	5,5%	0,0%	38,5%	39,2%	12,7%
1986-1987	7,7%	2,5%	0,0%	7,7%	0,0%	0,0%	7,7%	2,1%	2,8%	S.O.			7,7%	5,3%	0,0%	38,5%	37,2%	12,4%
1987-1988	7,7%	2,3%	0,0%	7,7%	0,1%	0,0%	7,7%	2,2%	2,8%	S.O.			7,7%	5,2%	0,0%	38,5%	37,5%	10,8%
1988-1989	7,7%	2,2%	0,0%	7,7%	0,0%	0,0%	7,7%	2,2%	2,6%	S.O.			7,7%	5,2%	0,0%	38,5%	38,6%	14,1%
1989-1990	7,7%	2,0%	0,0%	7,7%	0,1%	0,0%	7,7%	2,1%	2,6%	S.O.			7,7%	5,2%	0,0%	38,5%	37,7%	14,4%
1990-1991	7,7%	2,0%	0,0%	7,7%	0,1%	0,0%	7,7%	2,0%	2,6%	S.O.			7,7%	4,9%	0,0%	38,5%	37,9%	14,8%
1991-1992	7,7%	1,8%	0,0%	7,7%	0,1%	0,0%	7,7%	2,0%	2,8%	S.O.			7,7%	5,0%	0,0%	38,5%	37,8%	11,3%

Source : Banque de données de la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes pour les années 1982-1983 à 1991-1992.
Données extraites du TE-102.

1. La clientèle transportée comprend les élèves de la maternelle (maison et 4-5 ans), du primaire et du secondaire. Elle inclut également les élèves transportés pour d'autres commissions scolaires, les élèves du privé transportés par entente et les autres élèves (RFS, CEGEP, etc.). Cependant, elle ne comprend pas les élèves des commissions scolaires Crie, Kativik et du Littoral et les élèves d'une commission scolaire donnée transportés par d'autres commissions scolaires.

A : Proportion des commissions scolaires.
B : Clientèle transportée dans la région par rapport à l'ensemble de la clientèle transportée.
C : Clientèle transportée en intégré dans la région par rapport à l'ensemble de la clientèle transportée en intégré.

S.O. : Sans objet.

Tableau 6 (suite)

PROPORTION DES ÉLÈVES TRANSPORTÉS (1) MATIN ET SOIR DANS LES COMMISSIONS SCOLAIRES PROTESTANTES DU QUÉBEC ENTRE 1982-1983 ET 1991-1992 PAR RÉGION ADMINISTRATIVE (INTÉGRÉ ET EXCLUSIF) (CLIENTÈLE RÉGULIÈRE, EHDAA ET EN CLASSES D'ACCUEIL)

Région administrative / Année scolaire	Île de Montréal			Outaouais			Abitibi/Témiscamingue			Côte-Nord			Total		
	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C
1982-1983	15,4%	38,9%	67,8%	7,7%	8,0%	6,5%	S.O.			7,7%	0,6%	0,0%	100%	100%	100%
1983-1984	15,4%	40,0%	69,7%	7,7%	7,2%	5,8%	S.O.			7,7%	0,7%	0,0%	100%	100%	100%
1984-1985	15,4%	40,2%	76,9%	7,7%	7,6%	4,7%	S.O.			7,7%	0,4%	0,0%	100%	100%	100%
1985-1986	15,4%	42,6%	81,2%	7,7%	7,6%	3,5%	S.O.			7,7%	0,5%	0,0%	100%	100%	100%
1986-1987	15,4%	44,9%	81,0%	7,7%	7,5%	3,7%	S.O.			7,7%	0,5%	0,0%	100%	100%	100%
1987-1988	15,4%	45,4%	84,5%	7,7%	6,7%	2,0%	S.O.			7,7%	0,6%	0,0%	100%	100%	100%
1988-1989	15,4%	44,5%	81,2%	7,7%	6,7%	2,2%	S.O.			7,7%	0,6%	0,0%	100%	100%	100%
1989-1990	15,4%	45,7%	81,3%	7,7%	6,7%	1,8%	S.O.			7,7%	0,6%	0,0%	100%	100%	100%
1990-1991	15,4%	46,0%	80,6%	7,7%	6,7%	2,0%	S.O.			7,7%	0,5%	0,0%	100%	100%	100%
1991-1992	15,4%	46,4%	84,0%	7,7%	6,5%	1,9%	S.O.			7,7%	0,5%	0,0%	100%	100%	100%

Source : Banque de données de la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes pour les années 1982-1983 à 1991-1992.
Données extraites du TE-102.

1. La clientèle transportée comprend les élèves de la maternelle (maison et 4-5 ans), du primaire et du secondaire. Elle inclut également les élèves transportés pour d'autres commissions scolaires, les élèves du privé transportés par entente et les autres élèves (RFS, CEGEP, etc.). Cependant, elle ne comprend pas les élèves des commissions scolaires Crie, Kativik et du Littoral et les élèves d'une commission scolaire donnée transportés par d'autres commissions scolaires.

A : Proportion des commissions scolaires.
B : Clientèle transportée dans la région par rapport à l'ensemble de la clientèle transportée.
C : Clientèle transportée en intégré dans la région par rapport à l'ensemble de la clientèle transportée en intégré.

S.O. : Sans objet.

Tableau 7

IMPORTANCE RELATIVE DES DIFFÉRENTS TYPES DE CLIENTÈLES SCOLAIRES INSCRITES MATIN ET SOIR DANS LES COMMISSIONS SCOLAIRES CATHOLIQUES ET PROTESTANTES DU QUÉBEC ENTRE 1982-1983 ET 1991-1992 (INTÉGRÉ ET EXCLUSIF)

Élèves inscrits	1982-1983	1983-1984	1984-1985	1985-1986	1986-1987	1987-1988	1988-1989	1989-1990	1990-1991	1991-1992
Commissions scolaires	85	85	85	90	105	107	109	114	114	124
Clientèle totale	1 086 170	1 061 715	1 059 535	1 045 004	1 041 311	1 040 005	1 041 595	1 040 999	1 040 713	1 041 781
Clientèle régulière	1 024 381	1 001 797	1 000 287	982 964	974 300	970 996	969 699	960 501	953 527	944 358
Clientèle EHDAA	57 722	56 192	55 552	58 122	63 148	64 062	66 222	74 195	79 700	90 137
Clientèle en classes d'accueil	4 067	3 726	3 696	3 918	3 863	4 947	5 674	6 303	7 486	7 286
% Clientèle régulière	94,3%	94,4%	94,4%	94,1%	93,6%	93,4%	93,1%	92,3%	91,6%	90,6%
% Clientèle EHDAA	5,3%	5,3%	5,2%	5,6%	6,1%	6,2%	6,4%	7,1%	7,7%	8,7%
% Clientèle en classes d'accueil	0,4%	0,4%	0,3%	0,4%	0,4%	0,5%	0,5%	0,6%	0,7%	0,7%

Source : Banque de données de la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes pour les années 1982-1983 à 1991-1992.
Données extraites du TE-102.

Tableau 8

IMPORTANCE RELATIVE DES DIFFÉRENTS TYPES DE CLIENTÈLES SCOLAIRES TRANSPORTÉES MATIN ET SOIR DANS LES COMMISSIONS SCOLAIRES CATHOLIQUES ET PROTESTANTES DU QUÉBEC ENTRE 1982-1983 ET 1991-1992 (INTÉGRÉ ET EXCLUSIF)

Élèves transportés (exclusif et intégré)		1982-1983	1983-1984	1984-1985	1985-1986	1986-1987	1987-1988	1988-1989	1989-1990	1990-1991	1991-1992
Total:	Transportés en exclusif	592 889	591 555	594 699	597 870	601 428	604 334	611 768	618 714	630 809	638 949
	Transportés en intégré	59 869	62 786	57 995	54 040	51 509	52 717	52 262	51 554	53 620	51 816
	Total élèves transportés	652 758	654 341	652 694	651 910	652 937	657 051	664 030	670 268	684 429	690 765
Régulier:	Transportés en exclusif	565 334	565 058	567 402	568 216	565 992	566 804	575 802	572 920	581 842	582 395
	Transportés en intégré	58 963	61 058	56 880	51 940	48 718	49 528	48 985	47 138	46 595	46 384
	Total élèves transportés	624 297	626 116	624 282	620 156	614 710	616 332	624 787	620 058	628 437	628 779
EHDAA:	Transportés en exclusif	24 548	23 919	24 917	27 327	33 169	34 376	32 236	41 571	43 817	51 786
	Transportés en intégré	704	970	918	1 490	1 958	2 119	2 120	2 800	5 294	3 836
	Total élèves transportés	25 252	24 889	25 835	28 817	35 127	36 495	34 356	44 371	49 111	55 622
Cl. d'accueil:	Transportés en exclusif	3 007	2 578	2 380	2 327	2 267	3 154	3 730	4 223	5 150	4 768
	Transportés en intégré	202	758	197	610	833	1 070	1 157	1 616	1 731	1 596
	Total élèves transportés	3 209	3 336	2 577	2 937	3 100	4 224	4 887	5 839	6 881	6 364
% Régulier:	Transportés en exclusif	95,4%	95,5%	95,4%	95,0%	94,1%	93,8%	94,1%	92,6%	92,2%	91,1%
	Transportés en intégré	98,5%	97,2%	98,1%	96,1%	94,6%	94,0%	93,7%	91,4%	86,9%	89,5%
	Total élèves transportés	95,6%	95,7%	95,6%	95,1%	94,1%	93,8%	94,1%	92,5%	91,8%	91,0%
% EHDAA:	Transportés en exclusif	4,1%	4,0%	4,2%	4,6%	5,5%	5,7%	5,3%	6,7%	6,9%	8,1%
	Transportés en intégré	1,2%	1,5%	1,6%	2,8%	3,8%	4,0%	4,1%	5,4%	9,9%	7,4%
	Total élèves transportés	3,9%	3,8%	4,0%	4,4%	5,4%	5,6%	5,2%	6,6%	7,2%	8,1%
% Cl. d'accueil:	Transportés en exclusif	0,5%	0,4%	0,4%	0,4%	0,4%	0,5%	0,6%	0,7%	0,8%	0,7%
	Transportés en intégré	0,3%	1,2%	0,3%	1,1%	1,6%	2,0%	2,2%	3,1%	3,2%	3,1%
	Total élèves transportés	0,5%	0,5%	0,4%	0,5%	0,5%	0,6%	0,7%	0,9%	1,0%	0,9%

Source : Banque de données de la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes pour les années 1982-1983 à 1991-1992.
Données extraites du TE-102.

Tableau 9

PROPORTION DES DIFFÉRENTS TYPES DE CLIENTÈLES SCOLAIRES INSCRITES ET TRANSPORTÉES MATIN ET SOIR DANS LES COMMISSIONS SCOLAIRES CATHOLIQUES ET PROTESTANTES DU QUÉBEC ENTRE 1982-1983 ET 1991-1992 (INTÉGRÉ ET EXCLUSIF)

Clientèle	1982-1983	1983-1984	1984-1985	1985-1986	1986-1987	1987-1988	1988-1989	1989-1990	1990-1991	1991-1992
Clientèle totale										
% élèves transportés/inscrits	60,1%	61,6%	61,6%	62,4%	62,7%	63,2%	63,8%	64,4%	65,8%	66,3%
% transportés en intégré/total transportés	9,2%	9,6%	8,9%	8,3%	7,9%	8,0%	7,9%	7,7%	7,8%	7,5%
Clientèle régulière										
% élèves transportés/inscrits	60,9%	62,5%	62,4%	63,1%	63,1%	63,5%	64,4%	64,6%	65,9%	66,6%
% transportés en intégré/total transportés	9,4%	9,8%	9,1%	8,4%	7,9%	8,0%	7,8%	7,6%	7,4%	7,4%
Clientèle EHDAA										
% élèves transportés/inscrits	43,7%	44,3%	46,5%	49,6%	55,6%	57,0%	51,9%	59,8%	61,6%	61,7%
% transportés en intégré/total transportés	2,8%	3,9%	3,6%	5,2%	5,6%	5,8%	6,2%	6,3%	10,8%	6,9%
Clientèle en classes d'accueil										
% élèves transportés/inscrits	78,9%	89,5%	69,7%	75,0%	80,2%	85,4%	86,1%	92,6%	91,9%	87,3%
% transportés en intégré/total transportés	6,3%	22,7%	7,6%	20,8%	26,9%	25,3%	23,7%	27,7%	25,2%	25,1%

Source : Banque de données de la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes pour les années 1982-1983 à 1991-1992.
Données extraites du TE-102.

Tableau 10

ÉVOLUTION DU NOMBRE D'ÉLÈVES INSCRITS ET TRANSPORTÉS MATIN ET SOIR DANS LES COMMISSIONS SCOLAIRES CATHOLIQUES ET PROTESTANTES DU QUÉBEC ENTRE 1982-1983 ET 1991-1992 ET PROPORTION DES ÉLÈVES INSCRITS ET TRANSPORTÉS (INTÉGRÉ ET EXCLUSIF) (CLIENTÈLE RÉGULIÈRE)

Clientèle	1982-1983	1983-1984	1984-1985	1985-1986	1986-1987	1987-1988	1988-1989	1989-1990	1990-1991	1991-1992
Commissions scolaires	85	85	85	90	105	107	109	114	114	124
Élèves inscrits (1)	1 024 381	1 001 797	1 000 287	982 964	974 300	970 996	969 699	960 501	953 527	944 358
Transportés en exclusif	565 334	565 058	567 402	568 216	565 992	566 804	575 802	572 920	581 842	582 395
Transportés en intégré	58 963	61 058	56 880	51 940	48 718	49 528	48 985	47 138	46 595	46 384
Total élèves transportés (2)	624 297	626 116	624 282	620 156	614 710	616 332	624 787	620 058	628 437	628 779
	60,9%	62,5%	62,4%	63,1%	63,1%	63,5%	64,4%	64,6%	65,9%	66,6%
% élèves transportés/inscrits	60,9%	62,5%	62,4%	63,1%	63,1%	63,5%	64,4%	64,6%	65,9%	66,6%
% transportés en intégré/total transportés	9,4%	9,8%	9,1%	8,4%	7,9%	8,0%	7,8%	7,6%	7,4%	7,4%
	9,4%	9,8%	9,1%	8,4%	7,9%	8,0%	7,8%	7,6%	7,4%	7,4%

Source : Banque de données de la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes pour les années 1982-1983 à 1991-1992.
Données extraites du TE-102.

1. La clientèle inscrite comprend les élèves de la maternelle (maison et 4-5 ans), du primaire et du secondaire. Elle inclut également les élèves transportés pour d'autres commissions scolaires. Cependant, elle ne comprend pas les élèves des commissions scolaires Crie, Kativik et du Littoral, les élèves du privé transportés par entente, les élèves d'une commission scolaire donnée transportés par d'autres commissions scolaires et les autres élèves (RFS, CEGEP, etc.).

2. La clientèle transportée comprend les élèves de la maternelle (maison et 4-5 ans), du primaire et du secondaire. Elle inclut également les élèves transportés pour d'autres commissions scolaires, les élèves du privé transportés par entente et les autres élèves (RFS, CEGEP, etc.). Cependant, elle ne comprend pas les élèves des commissions scolaires Crie, Kativik et du Littoral et les élèves d'une commission scolaire donnée transportés par d'autres commissions scolaires.

3. Dans certaines commissions scolaires, le nombre d'élèves transportés est supérieur au nombre d'élèves inscrits.

Tableau 11

ÉVOLUTION DU NOMBRE D'ÉLÈVES INSCRITS ET TRANSPORTÉS MATIN ET SOIR DANS LES COMMISSIONS SCOLAIRES CATHOLIQUES DU QUÉBEC ENTRE 1982-1983 ET 1991-1992 ET PROPORTION DES ÉLÈVES INSCRITS ET TRANSPORTÉS (INTÉGRÉ ET EXCLUSIF) (CLIENTÈLE RÉGULIÈRE)

Clientèle	1982-1983	1983-1984	1984-1985	1985-1986	1986-1987	1987-1988	1988-1989	1989-1990	1990-1991	1991-1992
Commissions scolaires	72	72	72	77	92	94	96	101	101	111
Élèves inscrits (1)	944 648	925 428	922 510	906 715	899 018	893 730	891 961	882 289	877 051	868 744
Transportés en exclusif	523 130	522 318	525 028	523 108	519 523	520 796	528 345	524 008	533 223	532 751
Transportés en intégré	48 256	50 399	47 335	42 163	39 182	38 115	38 601	36 903	36 259	37 269
Total élèves transportés (2)	571 386	572 717	572 363	565 271	558 705	558 911	566 946	560 911	569 482	570 020
% élèves transportés/inscrits	60,5%	61,9%	62,0%	62,3%	62,1%	62,5%	63,6%	63,6%	64,9%	65,6%
% transportés en intégré/total transportés	8,4%	8,8%	8,3%	7,5%	7,0%	6,8%	6,8%	6,6%	6,4%	6,5%

Source : Banque de données de la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes pour les années 1982-1983 à 1991-1992.
Données extraites du TE-102.

1. La clientèle inscrite comprend les élèves de la maternelle (maison et 4-5 ans), du primaire et du secondaire. Elle inclut également les élèves transportés pour d'autres commissions scolaires. Cependant, elle ne comprend pas les élèves des commissions scolaires Crie, Kativik et du Littoral, les élèves du privé transportés par entente, les élèves d'une commission scolaire donnée transportés par d'autres commissions scolaires et les autres élèves (RFS, CEGEP, etc.).

2. La clientèle transportée comprend les élèves de la maternelle (maison et 4-5 ans), du primaire et du secondaire. Elle inclut également les élèves transportés pour d'autres commissions scolaires, les élèves du privé transportés par entente et les autres élèves (RFS, CEGEP, etc.). Cependant, elle ne comprend pas les élèves des commissions scolaires Crie, Kativik et du Littoral et les élèves d'une commission scolaire donnée transportés par d'autres commissions scolaires.

3. Dans certaines commissions scolaires, le nombre d'élèves transportés est supérieur au nombre d'élèves inscrits.

Tableau 12

ÉVOLUTION DU NOMBRE D'ÉLÈVES INSCRITS ET TRANSPORTÉS MATIN ET SOIR DANS LES COMMISSIONS SCOLAIRES PROTESTANTES DU QUÉBEC ENTRE 1982-1983 ET 1991-1992 ET PROPORTION DES ÉLÈVES INSCRITS ET TRANSPORTÉS (INTÉGRÉ ET EXCLUSIF) (CLIENTÈLE RÉGULIÈRE)

Clientèle	1982-1983	1983-1984	1984-1985	1985-1986	1986-1987	1987-1988	1988-1989	1989-1990	1990-1991	1991-1992
Commissions scolaires	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13
Élèves inscrits (1)	79 733	76 369	77 777	76 249	75 282	77 266	77 738	78 212	76 476	75 614
Transportés en exclusif	42 204	42 740	42 374	45 108	46 469	46 008	47 457	48 912	48 619	49 644
Transportés en intégré	10 707	10 659	9 545	9 777	9 536	11 413	10 384	10 235	10 336	9 115
Total élèves transportés (2)	52 911	53 399	51 919	54 885	56 005	57 421	57 841	59 147	58 955	58 759
% élèves transportés/inscrits	66,4%	69,9%	66,8%	72,0%	74,4%	74,3%	74,4%	75,6%	77,1%	77,7%
% transportés en intégré/total transportés	20,2%	20,0%	18,4%	17,8%	17,0%	19,9%	18,0%	17,3%	17,5%	15,5%

Source : Banque de données de la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes pour les années 1982-1983 à 1991-1992.
Données extraites du TE-102.

1. La clientèle inscrite comprend les élèves de la maternelle (maison et 4-5 ans), du primaire et du secondaire. Elle inclut également les élèves transportés pour d'autres commissions scolaires. Cependant, elle ne comprend pas les élèves des commissions scolaires Crie, Kativik et du Littoral, les élèves du privé transportés par entente, les élèves d'une commission scolaire donnée transportés par d'autres commissions scolaires et les autres élèves (RFS, CEGEP, etc.).

2. La clientèle transportée comprend les élèves de la maternelle (maison et 4-5 ans), du primaire et du secondaire. Elle inclut également les élèves transportés pour d'autres commissions scolaires, les élèves du privé transportés par entente et les autres élèves (RFS, CEGEP, etc.). Cependant, elle ne comprend pas les élèves des commissions scolaires Crie, Kativik et du Littoral et les élèves d'une commission scolaire donnée transportés par d'autres commissions scolaires.

3. Dans certaines commissions scolaires, le nombre d'élèves transportés est supérieur au nombre d'élèves inscrits.

Tableau 13

PROPORTION DES ÉLÈVES TRANSPORTÉS (1) MATIN ET SOIR DANS LES COMMISSIONS SCOLAIRES CATHOLIQUES ET PROTESTANTES DU QUÉBEC ENTRE 1982-1983 ET 1991-1992 PAR RÉGION ADMINISTRATIVE (INTÉGRÉ ET EXCLUSIF) (CLIENTÈLE RÉGULIÈRE)

Région administrative / Année scolaire	Bas St-Laurent/Gaspésie			Saguenay/Lac St-Jean			Québec			Mauricie/Bois-Francs			Estrie			Montréal		
	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C
1982-1983	8,2%	5,7%	0,0%	5,9%	6,0%	0,2%	15,3%	17,8%	8,6%	5,9%	8,3%	4,5%	2,4%	4,9%	4,1%	30,6%	36,3%	29,1%
1983-1984	8,2%	5,6%	0,0%	5,9%	6,0%	1,8%	15,3%	18,2%	12,5%	5,9%	8,9%	4,2%	2,4%	4,9%	4,2%	30,6%	35,8%	28,3%
1984-1985	8,2%	5,6%	0,0%	5,9%	6,2%	2,0%	15,3%	18,6%	14,1%	5,9%	9,0%	4,3%	2,4%	4,7%	3,8%	31,8%	36,0%	30,8%
1985-1986	7,8%	5,6%	0,0%	5,6%	6,2%	2,3%	16,7%	18,7%	14,2%	8,9%	9,0%	4,6%	2,2%	4,8%	3,7%	30,0%	35,6%	30,0%
1986-1987	7,6%	5,5%	0,0%	4,8%	6,3%	2,2%	17,1%	18,8%	15,0%	7,6%	9,0%	5,0%	7,6%	4,8%	3,7%	25,7%	35,5%	31,6%
1987-1988	7,5%	5,4%	0,0%	4,7%	6,2%	2,2%	16,8%	18,7%	14,1%	8,4%	9,1%	5,2%	7,5%	4,8%	3,7%	25,2%	36,3%	31,9%
1988-1989	7,3%	5,3%	0,0%	4,6%	6,1%	2,8%	17,4%	18,5%	14,0%	8,3%	8,9%	5,3%	7,3%	4,7%	3,8%	25,7%	37,1%	35,1%
1989-1990	7,0%	5,3%	0,0%	4,4%	6,0%	3,0%	18,4%	18,7%	15,0%	7,9%	9,0%	5,7%	7,0%	4,5%	3,9%	27,2%	37,3%	35,1%
1990-1991	7,0%	5,2%	0,0%	4,4%	5,9%	3,1%	18,4%	18,3%	11,8%	7,9%	8,9%	5,9%	7,0%	4,4%	4,1%	27,2%	37,8%	36,9%
1991-1992	7,3%	5,1%	0,0%	4,0%	6,1%	3,4%	21,0%	18,6%	16,1%	8,9%	8,8%	6,3%	6,5%	4,2%	4,0%	25,0%	37,7%	34,5%

Source : Banque de données de la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes pour les années 1982-1983 à 1991-1992.
Données extraites du TE-102.

1. La clientèle transportée comprend les élèves de la maternelle (maison et 4-5 ans), du primaire et du secondaire. Elle inclut également les élèves transportés pour d'autres commissions scolaires, les élèves du privé transportés par entente et les autres élèves (RFS, CEGEP, etc.). Cependant, elle ne comprend pas les élèves des commissions scolaires Crie, Kativik et du Littoral et les élèves d'une commission scolaire donnée transportés par d'autres commissions scolaires.

A : Proportion des commissions scolaires.
B : Clientèle transportée dans la région par rapport à l'ensemble de la clientèle transportée.
C : Clientèle transportée en intégré dans la région par rapport à l'ensemble de la clientèle transportée en intégré.

Tableau 13 (suite)

PROPORTION DES ÉLÈVES TRANSPORTÉS (1) MATIN ET SOIR
DANS LES COMMISSIONS SCOLAIRES CATHOLIQUES ET PROTESTANTES DU QUÉBEC ENTRE 1982-1983 ET 1991-1992
PAR RÉGION ADMINISTRATIVE
(INTÉGRÉ ET EXCLUSIF)
(CLIENTÈLE RÉGULIÈRE)

Région administrative / Année scolaire	Île de Montréal			Outaouais			Abitibi/Témiscamingue			Côte-Nord			Total		
	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C
1982-1983	9,4%	10,1%	46,6%	5,9%	5,9%	6,0%	7,1%	3,4%	0,8%	9,4%	1,8%	0,0%	100%	100%	100%
1983-1984	9,4%	10,1%	43,7%	5,9%	5,3%	4,1%	7,1%	3,3%	0,8%	9,4%	1,8%	0,4%	100%	100%	100%
1984-1985	9,4%	9,4%	40,9%	5,9%	5,3%	3,5%	7,1%	3,5%	0,1%	8,2%	1,7%	0,4%	100%	100%	100%
1985-1986	8,9%	9,7%	42,0%	5,6%	5,3%	3,1%	7,8%	3,4%	0,0%	6,7%	1,7%	0,0%	100%	100%	100%
1986-1987	7,6%	9,7%	39,4%	7,6%	5,3%	3,0%	6,7%	3,4%	0,1%	7,6%	1,6%	0,0%	100%	100%	100%
1987-1988	7,5%	9,5%	40,5%	7,5%	5,2%	2,4%	7,5%	3,3%	0,1%	7,5%	1,6%	0,0%	100%	100%	100%
1988-1989	7,3%	9,3%	35,9%	7,3%	5,0%	3,0%	7,3%	3,3%	0,1%	7,3%	1,7%	0,0%	100%	100%	100%
1989-1990	7,0%	9,4%	35,4%	7,0%	4,8%	2,0%	7,0%	3,3%	0,0%	7,0%	1,6%	0,0%	100%	100%	100%
1990-1991	7,0%	9,6%	36,6%	7,0%	4,9%	1,6%	7,0%	3,3%	0,0%	7,0%	1,6%	0,0%	100%	100%	100%
1991-1992	6,5%	9,7%	33,6%	6,5%	4,9%	2,1%	8,1%	3,3%	0,0%	6,5%	1,6%	0,0%	100%	100%	100%

Source : Banque de données de la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes pour les années 1982-1983 à 1991-1992.
Données extraites du TE-102.

1. La clientèle transportée comprend les élèves de la maternelle (maison et 4-5 ans), du primaire et du secondaire. Elle inclut également les élèves transportés pour d'autres commissions scolaires, les élèves du privé transportés par entente et les autres élèves (RFS, CEGEP, etc.). Cependant, elle ne comprend pas les élèves des commissions scolaires Crie, Kativik et du Littoral et les élèves d'une commission scolaire donnée transportés par d'autres commissions scolaires.

A : Proportion des commissions scolaires.
B : Clientèle transportée dans la région par rapport à l'ensemble de la clientèle transportée.
C : Clientèle transportée en intégré dans la région par rapport à l'ensemble de la clientèle transportée en intégré.

Tableau 14

PROPORTION DES ÉLÈVES TRANSPORTÉS (1) MATIN ET SOIR DANS LES COMMISSIONS SCOLAIRES CATHOLIQUES DU QUÉBEC ENTRE 1982-1983 ET 1991-1992 PAR RÉGION ADMINISTRATIVE (INTÉGRÉ ET EXCLUSIF) (CLIENTÈLE RÉGULIÈRE)

Région administrative / Année scolaire	Bas St-Laurent/Gaspésie			Saguenay/Lac St-Jean			Québec			Mauricie/Bois-Francs			Estrie			Montréal		
	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C
1982-1983	8,3%	5,9%	0,0%	5,6%	6,5%	0,3%	16,7%	19,3%	10,0%	6,9%	9,1%	5,5%	1,4%	4,7%	5,0%	29,2%	35,8%	30,3%
1983-1984	8,3%	5,9%	0,0%	5,6%	6,6%	2,1%	16,7%	19,7%	14,7%	6,9%	9,7%	5,1%	1,4%	4,8%	5,0%	29,2%	35,3%	29,5%
1984-1985	8,3%	5,8%	0,0%	5,6%	6,7%	2,4%	16,7%	20,0%	16,4%	6,9%	9,8%	5,2%	1,4%	4,6%	4,6%	30,6%	35,6%	33,7%
1985-1986	7,8%	5,9%	0,0%	5,2%	6,8%	2,9%	18,2%	20,4%	16,9%	10,4%	9,9%	5,7%	1,3%	4,7%	4,6%	28,6%	35,2%	34,0%
1986-1987	7,6%	5,8%	0,0%	4,3%	6,9%	2,7%	18,5%	20,4%	18,0%	8,7%	9,9%	6,3%	7,6%	4,8%	4,6%	23,9%	35,3%	36,3%
1987-1988	7,4%	5,7%	0,0%	4,3%	6,8%	2,9%	18,1%	20,4%	17,5%	9,6%	10,0%	6,7%	7,4%	4,7%	4,8%	23,4%	36,1%	38,2%
1988-1989	7,3%	5,6%	0,0%	4,2%	6,7%	3,6%	18,8%	20,2%	17,1%	9,4%	9,9%	6,7%	7,3%	4,6%	4,8%	24,0%	36,9%	40,7%
1989-1990	6,9%	5,6%	0,0%	4,0%	6,6%	3,8%	19,8%	20,4%	18,4%	8,9%	9,9%	7,2%	6,9%	4,4%	5,0%	25,7%	37,1%	41,0%
1990-1991	6,9%	5,5%	0,0%	4,0%	6,5%	4,0%	19,8%	20,0%	14,4%	8,9%	9,9%	7,5%	6,9%	4,3%	5,3%	25,7%	37,6%	43,2%
1991-1992	7,2%	5,4%	0,0%	3,6%	6,7%	4,2%	22,5%	20,3%	19,2%	9,9%	9,7%	7,9%	6,3%	4,2%	5,0%	23,4%	37,4%	40,3%

Source : Banque de données de la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes pour les années 1982-1983 à 1991-1992.
Données extraites du TE-102.

1. La clientèle transportée comprend les élèves de la maternelle (maison et 4-5 ans), du primaire et du secondaire. Elle inclut également les élèves transportés pour d'autres commissions scolaires, les élèves du privé transportés par entente et les autres élèves (RFS, CEGEP, etc.). Cependant, elle ne comprend pas les élèves des commissions scolaires Crie, Kativik et du Littoral et les élèves d'une commission scolaire donnée transportés par d'autres commissions scolaires.

A : Proportion des commissions scolaires.
B : Clientèle transportée dans la région par rapport à l'ensemble de la clientèle transportée.
C : Clientèle transportée en intégré dans la région par rapport à l'ensemble de la clientèle transportée en intégré.

Tableau 14 (suite)

PROPORTION DES ÉLÈVES TRANSPORTÉS (1) MATIN ET SOIR
DANS LES COMMISSIONS SCOLAIRES CATHOLIQUES DU QUÉBEC ENTRE 1982-1983 ET 1991-1992
PAR RÉGION ADMINISTRATIVE
(INTÉGRÉ ET EXCLUSIF)
(CLIENTÈLE RÉGULIÈRE)

Région administrative / Année scolaire	Île de Montréal			Outaouais			Abitibi/Témiscamingue			Côte-Nord			Total		
	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C
1982-1983	8,3%	7,5%	42,1%	5,6%	5,7%	5,9%	8,3%	3,7%	1,0%	9,7%	1,9%	0,0%	100%	100%	100%
1983-1984	8,3%	7,4%	38,4%	5,6%	5,2%	3,6%	8,3%	3,6%	1,0%	9,7%	1,9%	0,5%	100%	100%	100%
1984-1985	8,3%	6,7%	33,7%	5,6%	5,1%	3,3%	8,3%	3,8%	0,1%	8,3%	1,8%	0,5%	100%	100%	100%
1985-1986	7,8%	6,6%	32,9%	5,2%	5,1%	3,0%	9,1%	3,7%	0,1%	6,5%	1,9%	0,0%	100%	100%	100%
1986-1987	6,5%	6,2%	29,2%	7,6%	5,1%	2,8%	7,6%	3,8%	0,1%	7,6%	1,7%	0,0%	100%	100%	100%
1987-1988	6,4%	5,9%	27,3%	7,4%	5,1%	2,6%	8,5%	3,6%	0,1%	7,4%	1,7%	0,0%	100%	100%	100%
1988-1989	6,3%	5,8%	23,7%	7,3%	4,9%	3,3%	8,3%	3,7%	0,1%	7,3%	1,8%	0,0%	100%	100%	100%
1989-1990	5,9%	5,7%	22,5%	6,9%	4,7%	2,1%	7,9%	3,7%	0,0%	6,9%	1,7%	0,0%	100%	100%	100%
1990-1991	5,9%	6,0%	24,1%	6,9%	4,8%	1,6%	7,9%	3,6%	0,0%	6,9%	1,7%	0,0%	100%	100%	100%
1991-1992	5,4%	6,0%	21,1%	6,3%	4,8%	2,3%	9,0%	3,7%	0,0%	6,3%	1,7%	0,0%	100%	100%	100%

Source : Banque de données de la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes pour les années 1982-1983 à 1991-1992.
Données extraites du TE-102.

1. La clientèle transportée comprend les élèves de la maternelle (maison et 4-5 ans), du primaire et du secondaire. Elle inclut également les élèves transportés pour d'autres commissions scolaires, les élèves du privé transportés par entente et les autres élèves (RFS, CEGEP, etc.). Cependant, elle ne comprend pas les élèves des commissions scolaires Crie, Kativik et du Littoral et les élèves d'une commission scolaire donnée transportés par d'autres commissions scolaires.

A : Proportion des commissions scolaires.
B : Clientèle transportée dans la région par rapport à l'ensemble de la clientèle transportée.
C : Clientèle transportée en intégré dans la région par rapport à l'ensemble de la clientèle transportée en intégré.

Tableau 15

PROPORTION DES ÉLÈVES TRANSPORTÉS (1) MATIN ET SOIR
DANS LES COMMISSIONS SCOLAIRES PROTESTANTES DU QUÉBEC ENTRE 1982-1983 ET 1991-1992
PAR RÉGION ADMINISTRATIVE
(INTÉGRÉ ET EXCLUSIF)
(CLIENTÈLE RÉGULIÈRE)

Région administrative / Année scolaire	Bas St-Laurent/Gaspésie			Saguenay/Lac St-Jean			Québec			Mauricie/Bois-Francs			Estrie			Montréal		
	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C
1982-1983	7,7%	3,3%	0,0%	7,7%	0,1%	0,0%	7,7%	1,9%	2,1%	S.O.			7,7%	6,7%	0,0%	38,5%	41,1%	23,9%
1983-1984	7,7%	3,2%	0,0%	7,7%	0,1%	0,0%	7,7%	1,9%	2,2%	S.O.			7,7%	6,1%	0,0%	38,5%	41,5%	22,5%
1984-1985	7,7%	3,1%	0,0%	7,7%	0,1%	0,0%	7,7%	2,1%	2,6%	S.O.			7,7%	6,0%	0,0%	38,5%	40,9%	16,1%
1985-1986	7,7%	2,7%	0,0%	7,7%	0,0%	0,0%	7,7%	2,1%	2,5%	S.O.			7,7%	5,6%	0,0%	38,5%	39,7%	12,8%
1986-1987	7,7%	2,6%	0,0%	7,7%	0,0%	0,0%	7,7%	2,2%	2,9%	S.O.			7,7%	5,4%	0,0%	38,5%	37,3%	12,0%
1987-1988	7,7%	2,4%	0,0%	7,7%	0,1%	0,0%	7,7%	2,3%	2,8%	S.O.			7,7%	5,3%	0,0%	38,5%	38,4%	10,9%
1988-1989	7,7%	2,3%	0,0%	7,7%	0,0%	0,0%	7,7%	2,3%	2,6%	S.O.			7,7%	5,4%	0,0%	38,5%	39,9%	14,0%
1989-1990	7,7%	2,1%	0,0%	7,7%	0,1%	0,0%	7,7%	2,2%	2,7%	S.O.			7,7%	5,5%	0,0%	38,5%	38,9%	14,0%
1990-1991	7,7%	2,2%	0,0%	7,7%	0,1%	0,0%	7,7%	2,2%	2,7%	S.O.			7,7%	5,2%	0,0%	38,5%	39,8%	14,7%
1991-1992	7,7%	2,0%	0,0%	7,7%	0,1%	0,0%	7,7%	2,2%	3,1%	S.O.			7,7%	4,2%	0,0%	38,5%	40,6%	10,5%

Source : Banque de données de la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes pour les années 1982-1983 à 1991-1992.
Données extraites du TE-102.

1. La clientèle transportée comprend les élèves de la maternelle (maison et 4-5 ans), du primaire et du secondaire. Elle inclut également les élèves transportés pour d'autres commissions scolaires, les élèves du privé transportés par entente et les autres élèves (RFS, CEGEP, etc.). Cependant, elle ne comprend pas les élèves des commissions scolaires Crie, Kativik et du Littoral et les élèves d'une commission scolaire donnée transportés par d'autres commissions scolaires.

A : Proportion des commissions scolaires.
B : Clientèle transportée dans la région par rapport à l'ensemble de la clientèle transportée.
C : Clientèle transportée en intégré dans la région par rapport à l'ensemble de la clientèle transportée en intégré.

S.O. : Sans objet.

Tableau 15 (suite)

PROPORTION DES ÉLÈVES TRANSPORTÉS (1) MATIN ET SOIR DANS LES COMMISSIONS SCOLAIRES PROTESTANTES DU QUÉBEC ENTRE 1982-1983 ET 1991-1992 PAR RÉGION ADMINISTRATIVE (INTÉGRÉ ET EXCLUSIF) (CLIENTÈLE RÉGULIÈRE)

Région administrative / Année scolaire	Île de Montréal			Outaouais			Abitibi/Témiscamingue			Côte-Nord			Total		
	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C
1982-1983	15,4%	38,0%	67,3%	7,7%	8,3%	6,6%	S.O.			7,7%	0,6%	0,0%	100%	100%	100%
1983-1984	15,4%	39,2%	69,2%	7,7%	7,4%	6,0%	S.O.			7,7%	0,7%	0,0%	100%	100%	100%
1984-1985	15,4%	39,6%	76,5%	7,7%	7,9%	4,8%	S.O.			7,7%	0,4%	0,0%	100%	100%	100%
1985-1986	15,4%	41,5%	81,1%	7,7%	7,8%	3,6%	S.O.			7,7%	0,5%	0,0%	100%	100%	100%
1986-1987	15,4%	44,1%	81,3%	7,7%	7,8%	3,8%	S.O.			7,7%	0,5%	0,0%	100%	100%	100%
1987-1988	15,4%	44,7%	84,3%	7,7%	6,1%	2,0%	S.O.			7,7%	0,6%	0,0%	100%	100%	100%
1988-1989	15,4%	43,5%	81,3%	7,7%	5,9%	2,1%	S.O.			7,7%	0,6%	0,0%	100%	100%	100%
1989-1990	15,4%	44,5%	81,7%	7,7%	6,0%	1,7%	S.O.			7,7%	0,6%	0,0%	100%	100%	100%
1990-1991	15,4%	44,3%	80,7%	7,7%	5,7%	1,9%	S.O.			7,7%	0,6%	0,0%	100%	100%	100%
1991-1992	15,4%	44,9%	84,8%	7,7%	5,5%	1,6%	S.O.			7,7%	0,5%	0,0%	100%	100%	100%

Source : Banque de données de la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes pour les années 1982-1983 à 1991-1992.
Données extraites du TE-102.

1. La clientèle transportée comprend les élèves de la maternelle (maison et 4-5 ans), du primaire et du secondaire. Elle inclut également les élèves transportés pour d'autres commissions scolaires, les élèves du privé transportés par entente et les autres élèves (RFS, CEGEP, etc.). Cependant, elle ne comprend pas les élèves des commissions scolaires Crie, Kativik et du Littoral et les élèves d'une commission scolaire donnée transportés par d'autres commissions scolaires.

A : Proportion des commissions scolaires.
B : Clientèle transportée dans la région par rapport à l'ensemble de la clientèle transportée.
C : Clientèle transportée en intégré dans la région par rapport à l'ensemble de la clientèle transportée en intégré.

S.O. : Sans objet.

Tableau 16

ÉVOLUTION DU NOMBRE D'ÉLÈVES INSCRITS ET TRANSPORTÉS MATIN ET SOIR DANS LES COMMISSIONS SCOLAIRES CATHOLIQUES ET PROTESTANTES DU QUÉBEC ENTRE 1982-1983 ET 1991-1992 ET PROPORTION DES ÉLÈVES INSCRITS ET TRANSPORTÉS (INTÉGRÉ ET EXCLUSIF) (CLIENTÈLE EHDAA)

Clientèle	1982-1983	1983-1984	1984-1985	1985-1986	1986-1987	1987-1988	1988-1989	1989-1990	1990-1991	1991-1992
Commissions scolaires	85	85	85	90	105	107	109	114	114	124
Élèves inscrits (1)	57 722	56 192	55 552	58 122	63 148	64 062	66 222	74 195	79 700	90 137
Transportés en exclusif	24 548	23 919	24 917	27 327	33 169	34 376	32 236	41 571	43 817	51 786
Transportés en intégré	704	970	918	1 490	1 958	2 119	2 120	2 800	5 294	3 836
Total élèves transportés (2)	25 252	24 889	25 835	28 817	35 127	36 495	34 356	44 371	49 111	55 622
	43,7%	44,3%	46,5%	49,6%	55,6%	57,0%	51,9%	59,8%	61,6%	61,7%
% élèves transportés/inscrits	43,7%	44,3%	46,5%	49,6%	55,6%	57,0%	51,9%	59,8%	61,6%	61,7%
% transportés en intégré/total transportés	2,8%	3,9%	3,6%	5,2%	5,6%	5,8%	6,2%	6,3%	10,8%	6,9%
	2,8%	3,9%	3,6%	5,2%	5,6%	5,8%	6,2%	6,3%	10,8%	6,9%

Source : Banque de données de la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes pour les années 1982-1983 à 1991-1992.
Données extraites du TE-102.

1. La clientèle inscrite comprend les élèves de la maternelle (maison et 4-5 ans), du primaire et du secondaire. Elle inclut également les élèves transportés pour d'autres commissions scolaires. Cependant, elle ne comprend pas les élèves des commissions scolaires Crie, Kativik et du Littoral, les élèves du privé transportés par entente, les élèves d'une commission scolaire donnée transportés par d'autres commissions scolaires et les autres élèves (RFS, CEGEP, etc.).

2. La clientèle transportée comprend les élèves de la maternelle (maison et 4-5 ans), du primaire et du secondaire. Elle inclut également les élèves transportés pour d'autres commissions scolaires, les élèves du privé transportés par entente et les autres élèves (RFS, CEGEP, etc.). Cependant, elle ne comprend pas les élèves des commissions scolaires Crie, Kativik et du Littoral et les élèves d'une commission scolaire donnée transportés par d'autres commissions scolaires.

3. Dans certaines commissions scolaires, le nombre d'élèves transportés est supérieur au nombre d'élèves inscrits.

Tableau 17

ÉVOLUTION DU NOMBRE D'ÉLÈVES INSCRITS ET TRANSPORTÉS MATIN ET SOIR
DANS LES COMMISSIONS SCOLAIRES CATHOLIQUES DU QUÉBEC ENTRE 1982-1983 ET 1991-1992
ET PROPORTION DES ÉLÈVES INSCRITS ET TRANSPORTÉS
(INTÉGRÉ ET EXCLUSIF)
(CLIENTÈLE EHDAA)

Clientèle	1982-1983	1983-1984	1984-1985	1985-1986	1986-1987	1987-1988	1988-1989	1989-1990	1990-1991	1991-1992
Commissions scolaires	72	72	72	77	92	94	96	101	101	111
Élèves inscrits (1)	54 024	51 463	52 395	55 054	58 396	60 293	61 929	69 534	73 128	82 394
Transportés en exclusif	22 888	22 554	23 388	25 313	30 711	32 043	29 843	38 684	39 907	46 234
Transportés en intégré	483	646	785	1 426	1 772	1 885	1 912	2 500	4 968	3 015
Total élèves transportés (2)	23 371	23 200	24 173	26 739	32 483	33 928	31 755	41 184	44 875	49 249
% élèves transportés/inscrits	43,3%	45,1%	46,1%	48,6%	55,6%	56,3%	51,3%	59,2%	61,4%	59,8%
% transportés en intégré/total transportés	2,1%	2,8%	3,2%	5,3%	5,5%	5,6%	6,0%	6,1%	11,1%	6,1%

Source : Banque de données de la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes pour les années 1982-1983 à 1991-1992.
Données extraites du TE-102.

1. La clientèle inscrite comprend les élèves de la maternelle (maison et 4-5 ans), du primaire et du secondaire. Elle inclut également les élèves transportés pour d'autres commissions scolaires. Cependant, elle ne comprend pas les élèves des commissions scolaires Crie, Kativik et du Littoral, les élèves du privé transportés par entente, les élèves d'une commission scolaire donnée transportés par d'autres commissions scolaires et les autres élèves (RFS, CEGEP, etc.).

2. La clientèle transportée comprend les élèves de la maternelle (maison et 4-5 ans), du primaire et du secondaire. Elle inclut également les élèves transportés pour d'autres commissions scolaires, les élèves du privé transportés par entente et les autres élèves (RFS, CEGEP, etc.). Cependant, elle ne comprend pas les élèves des commissions scolaires Crie, Kativik et du Littoral et les élèves d'une commission scolaire donnée transportés par d'autres commissions scolaires.

3. Dans certaines commissions scolaires, le nombre d'élèves transportés est supérieur au nombre d'élèves inscrits.

Tableau 18

ÉVOLUTION DU NOMBRE D'ÉLÈVES INSCRITS ET TRANSPORTÉS MATIN ET SOIR DANS LES COMMISSIONS SCOLAIRES PROTESTANTES DU QUÉBEC ENTRE 1982-1983 ET 1991-1992 ET PROPORTION DES ÉLÈVES INSCRITS ET TRANSPORTÉS (INTÉGRÉ ET EXCLUSIF) (CLIENTÈLE EHDAA)

Clientèle	1982-1983	1983-1984	1984-1985	1985-1986	1986-1987	1987-1988	1988-1989	1989-1990	1990-1991	1991-1992
Commissions scolaires	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13
Élèves inscrits (1)	3 698	4 729	3 157	3 068	4 752	3 769	4 293	4 661	6 572	7 743
Transportés en exclusif	1 660	1 365	1 529	2 014	2 458	2 333	2 393	2 887	3 910	5 552
Transportés en intégré	221	324	133	64	186	234	208	300	326	821
Total élèves transportés (2)	1 881	1 689	1 662	2 078	2 644	2 567	2 601	3 187	4 236	6 373
% élèves transportés/inscrits	50,9%	35,7%	52,6%	67,7%	55,6%	68,1%	60,6%	68,4%	64,5%	82,3%
% transportés en intégré/total transportés	11,7%	19,2%	8,0%	3,1%	7,0%	9,1%	8,0%	9,4%	7,7%	12,9%

Source : Banque de données de la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes pour les années 1982-1983 à 1991-1992.
Données extraites du TE-102.

1. La clientèle inscrite comprend les élèves de la maternelle (maison et 4-5 ans), du primaire et du secondaire. Elle inclut également les élèves transportés pour d'autres commissions scolaires. Cependant, elle ne comprend pas les élèves des commissions scolaires Crie, Kativik et du Littoral, les élèves du privé transportés par entente, les élèves d'une commission scolaire donnée transportés par d'autres commissions scolaires et les autres élèves (RFS, CEGEP, etc.).

2. La clientèle transportée comprend les élèves de la maternelle (maison et 4-5 ans), du primaire et du secondaire. Elle inclut également les élèves transportés pour d'autres commissions scolaires, les élèves du privé transportés par entente et les autres élèves (RFS, CEGEP, etc.). Cependant, elle ne comprend pas les élèves des commissions scolaires Crie, Kativik et du Littoral et les élèves d'une commission scolaire donnée transportés par d'autres commissions scolaires.

3. Dans certaines commissions scolaires, le nombre d'élèves transportés est supérieur au nombre d'élèves inscrits.

Tableau 19

PROPORTION DES ÉLÈVES TRANSPORTÉS (1) MATIN ET SOIR DANS LES COMMISSIONS SCOLAIRES CATHOLIQUES ET PROTESTANTES DU QUÉBEC ENTRE 1982-1983 ET 1991-1992 PAR RÉGION ADMINISTRATIVE (INTÉGRÉ ET EXCLUSIF) (CLIENTÈLE EHDAA)

Région administrative / Année scolaire	Bas St-Laurent/Gaspésie			Saguenay/Lac St-Jean			Québec			Mauricie/Bois-Francs			Estrie			Montréal		
	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C
1982-1983	8,2%	4,1%	0,0%	5,9%	5,7%	0,3%	15,3%	14,5%	4,3%	5,9%	9,7%	1,3%	2,4%	2,1%	0,0%	30,6%	37,2%	39,1%
1983-1984	8,2%	4,8%	0,0%	5,9%	3,7%	0,0%	15,3%	11,2%	0,0%	5,9%	9,6%	2,2%	2,4%	1,8%	0,0%	30,6%	37,1%	36,1%
1984-1985	8,2%	3,3%	0,0%	5,9%	3,6%	0,0%	15,3%	12,1%	0,1%	5,9%	9,2%	6,1%	2,4%	2,0%	0,0%	31,8%	37,0%	35,3%
1985-1986	7,8%	3,5%	0,0%	5,6%	4,1%	0,0%	16,7%	11,9%	6,1%	8,9%	9,6%	3,9%	2,2%	2,0%	0,0%	30,0%	39,9%	34,0%
1986-1987	7,6%	3,7%	0,0%	4,8%	3,4%	0,2%	17,1%	8,9%	4,5%	7,6%	7,3%	1,5%	7,6%	3,0%	0,0%	25,7%	47,2%	33,5%
1987-1988	7,5%	4,5%	0,0%	4,7%	3,6%	0,0%	16,8%	10,2%	1,0%	8,4%	7,0%	3,0%	7,5%	3,6%	2,0%	25,2%	41,2%	27,8%
1988-1989	7,3%	2,6%	0,0%	4,6%	3,0%	0,0%	17,4%	11,8%	0,4%	8,3%	9,3%	2,2%	7,3%	4,0%	2,0%	25,7%	39,3%	22,5%
1989-1990	7,0%	2,2%	0,0%	4,4%	4,8%	0,0%	18,4%	11,8%	0,0%	7,9%	8,7%	2,5%	7,0%	6,9%	2,8%	27,2%	37,2%	32,3%
1990-1991	7,0%	1,8%	0,0%	4,4%	4,8%	0,0%	18,4%	13,6%	36,3%	7,9%	9,8%	1,0%	7,0%	7,5%	3,7%	27,2%	33,2%	22,0%
1991-1992	7,3%	2,1%	0,0%	4,0%	3,7%	0,0%	21,0%	9,3%	0,1%	8,9%	12,9%	3,3%	6,5%	9,0%	5,6%	25,0%	35,9%	29,3%

Source : Banque de données de la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes pour les années 1982-1983 à 1991-1992.
Données extraites du TE-102.

1. La clientèle transportée comprend les élèves de la maternelle (maison et 4-5 ans), du primaire et du secondaire. Elle inclut également les élèves transportés pour d'autres commissions scolaires, les élèves du privé transportés par entente et les autres élèves (RFS, CEGEP, etc.). Cependant, elle ne comprend pas les élèves des commissions scolaires Crie, Kativik et du Littoral et les élèves d'une commission scolaire donnée transportés par d'autres commissions scolaires.

A : Proportion des commissions scolaires.
B : Clientèle transportée dans la région par rapport à l'ensemble de la clientèle transportée.
C : Clientèle transportée en intégré dans la région par rapport à l'ensemble de la clientèle transportée en intégré.

Tableau 19 (suite)

PROPORTION DES ÉLÈVES TRANSPORTÉS (1) MATIN ET SOIR DANS LES COMMISSIONS SCOLAIRES CATHOLIQUES ET PROTESTANTES DU QUÉBEC ENTRE 1982-1983 ET 1991-1992 PAR RÉGION ADMINISTRATIVE (INTÉGRÉ ET EXCLUSIF) (CLIENTÈLE EHDAA)

Région administrative / Année scolaire	Île de Montréal			Outaouais			Abitibi/Témiscamingue			Côte-Nord			Total		
	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C
1982-1983	9,4%	14,7%	49,4%	5,9%	8,4%	5,7%	7,1%	3,1%	0,0%	9,4%	0,5%	0,0%	100%	100%	100%
1983-1984	9,4%	16,2%	61,8%	5,9%	10,3%	0,0%	7,1%	3,4%	0,0%	9,4%	1,8%	0,0%	100%	100%	100%
1984-1985	9,4%	18,0%	57,4%	5,9%	9,8%	1,1%	7,1%	3,2%	0,0%	8,2%	1,7%	0,0%	100%	100%	100%
1985-1986	8,9%	16,9%	56,0%	5,6%	7,9%	0,0%	7,8%	2,6%	0,0%	6,7%	1,5%	0,0%	100%	100%	100%
1986-1987	7,6%	17,3%	60,3%	7,6%	6,1%	0,0%	6,7%	2,1%	0,0%	7,6%	0,9%	0,0%	100%	100%	100%
1987-1988	7,5%	18,6%	62,7%	7,5%	7,1%	3,4%	7,5%	3,3%	0,0%	7,5%	0,9%	0,0%	100%	100%	100%
1988-1989	7,3%	16,3%	67,1%	7,3%	9,8%	5,8%	7,3%	2,9%	0,0%	7,3%	1,0%	0,0%	100%	100%	100%
1989-1990	7,0%	13,3%	49,3%	7,0%	11,8%	13,2%	7,0%	2,1%	0,0%	7,0%	1,2%	0,0%	100%	100%	100%
1990-1991	7,0%	13,1%	27,3%	7,0%	11,9%	9,7%	7,0%	3,4%	0,0%	7,0%	0,9%	0,0%	100%	100%	100%
1991-1992	6,5%	13,6%	50,7%	6,5%	10,4%	11,0%	8,1%	1,5%	0,0%	6,5%	1,5%	0,0%	100%	100%	100%

Source : Banque de données de la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes pour les années 1982-1983 à 1991-1992.
Données extraites du TE-102.

1. La clientèle transportée comprend les élèves de la maternelle (maison et 4-5 ans), du primaire et du secondaire. Elle inclut également les élèves transportés pour d'autres commissions scolaires, les élèves du privé transportés par entente et les autres élèves (RFS, CEGEP, etc.). Cependant, elle ne comprend pas les élèves des commissions scolaires Crie, Kativik et du Littoral et les élèves d'une commission scolaire donnée transportés par d'autres commissions scolaires.

A : Proportion des commissions scolaires.
B : Clientèle transportée dans la région par rapport à l'ensemble de la clientèle transportée.
C : Clientèle transportée en intégré dans la région par rapport à l'ensemble de la clientèle transportée en intégré.

Tableau 20

PROPORTION DES ÉLÈVES TRANSPORTÉS (1) MATIN ET SOIR
DANS LES COMMISSIONS SCOLAIRES CATHOLIQUES DU QUÉBEC ENTRE 1982-1983 ET 1991-1992
PAR RÉGION ADMINISTRATIVE
(INTÉGRÉ ET EXCLUSIF)
(CLIENTÈLE EHDAA)

Région administrative / Année scolaire	Bas St-Laurent/Gaspésie			Saguenay/Lac St-Jean			Québec			Mauricie/Bois-Francs			Estrie			Montréal		
	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C
1982-1983	8,3%	4,4%	0,0%	5,6%	6,2%	0,4%	16,7%	15,6%	6,2%	6,9%	10,5%	1,9%	1,4%	2,0%	0,0%	29,2%	36,7%	53,0%
1983-1984	8,3%	5,2%	0,0%	5,6%	3,9%	0,0%	16,7%	12,0%	0,0%	6,9%	10,3%	3,3%	1,4%	1,8%	0,0%	29,2%	36,6%	43,3%
1984-1985	8,3%	3,6%	0,0%	5,6%	3,8%	0,0%	16,7%	13,0%	0,1%	6,9%	9,9%	7,1%	1,4%	1,9%	0,0%	30,6%	36,1%	41,3%
1985-1986	7,8%	3,7%	0,0%	5,2%	4,5%	0,0%	18,2%	12,9%	6,4%	10,4%	10,3%	4,1%	1,3%	1,9%	0,0%	28,6%	40,5%	35,5%
1986-1987	7,6%	4,0%	0,0%	4,3%	3,7%	0,2%	18,5%	9,6%	5,0%	8,7%	7,9%	1,6%	7,6%	3,0%	0,0%	23,9%	48,1%	33,6%
1987-1988	7,4%	4,8%	0,0%	4,3%	3,8%	0,0%	18,1%	11,0%	1,2%	9,6%	7,5%	3,4%	7,4%	3,5%	2,2%	23,4%	42,5%	30,6%
1988-1989	7,3%	2,8%	0,0%	4,2%	3,3%	0,0%	18,8%	12,7%	0,5%	9,4%	10,0%	2,5%	7,3%	4,1%	2,2%	24,0%	41,1%	23,8%
1989-1990	6,9%	2,3%	0,0%	4,0%	5,2%	0,0%	19,8%	12,7%	0,0%	8,9%	9,4%	2,8%	6,9%	7,2%	3,2%	25,7%	38,1%	32,2%
1990-1991	6,9%	2,0%	0,0%	4,0%	5,2%	0,0%	19,8%	14,9%	38,7%	8,9%	10,7%	1,1%	6,9%	8,0%	3,9%	25,7%	34,5%	22,0%
1991-1992	7,2%	2,4%	0,0%	3,6%	4,2%	0,0%	22,5%	10,5%	0,1%	9,9%	14,6%	4,2%	6,3%	8,4%	7,1%	23,4%	38,5%	32,2%

Source : Banque de données de la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes pour les années 1982-1983 à 1991-1992.
Données extraites du TE-102.

1. La clientèle transportée comprend les élèves de la maternelle (maison et 4-5 ans), du primaire et du secondaire. Elle inclut également les élèves transportés pour d'autres commissions scolaires, les élèves du privé transportés par entente et les autres élèves (RFS, CEGEP, etc.). Cependant, elle ne comprend pas les élèves des commissions scolaires Crie, Kativik et du Littoral et les élèves d'une commission scolaire donnée transportés par d'autres commissions scolaires.

A : Proportion des commissions scolaires.
B : Clientèle transportée dans la région par rapport à l'ensemble de la clientèle transportée.
C : Clientèle transportée en intégré dans la région par rapport à l'ensemble de la clientèle transportée en intégré.

Tableau 20 (suite)

PROPORTION DES ÉLÈVES TRANSPORTÉS (1) MATIN ET SOIR DANS LES COMMISSIONS SCOLAIRES CATHOLIQUES DU QUÉBEC ENTRE 1982-1983 ET 1991-1992 PAR RÉGION ADMINISTRATIVE (INTÉGRÉ ET EXCLUSIF) (CLIENTÈLE EHDAA)

Région administrative / Année scolaire	Île de Montréal			Outaouais			Abitibi/Témiscamingue			Côte-Nord			Total		
	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C
1982-1983	8,3%	11,7%	30,2%	5,6%	9,0%	8,3%	8,3%	3,4%	0,0%	9,7%	0,5%	0,0%	100%	100%	100%
1983-1984	8,3%	13,7%	53,4%	5,6%	10,8%	0,0%	8,3%	3,7%	0,0%	9,7%	1,9%	0,0%	100%	100%	100%
1984-1985	8,3%	16,1%	50,2%	5,6%	10,4%	1,3%	8,3%	3,4%	0,0%	8,3%	1,8%	0,0%	100%	100%	100%
1985-1986	7,8%	13,4%	54,1%	5,2%	8,4%	0,0%	9,1%	2,8%	0,0%	6,5%	1,6%	0,0%	100%	100%	100%
1986-1987	6,5%	13,9%	59,5%	7,6%	6,5%	0,0%	7,6%	2,3%	0,0%	7,6%	1,0%	0,0%	100%	100%	100%
1987-1988	6,4%	16,3%	58,8%	7,4%	6,0%	3,8%	8,5%	3,5%	0,0%	7,4%	1,0%	0,0%	100%	100%	100%
1988-1989	6,3%	13,3%	65,4%	7,3%	8,5%	5,6%	8,3%	3,1%	0,0%	7,3%	1,1%	0,0%	100%	100%	100%
1989-1990	5,9%	10,5%	47,9%	6,9%	11,0%	14,0%	7,9%	2,3%	0,0%	6,9%	1,3%	0,0%	100%	100%	100%
1990-1991	5,9%	9,0%	24,5%	6,9%	11,0%	9,8%	7,9%	3,7%	0,0%	6,9%	1,0%	0,0%	100%	100%	100%
1991-1992	5,4%	8,4%	43,8%	6,3%	9,6%	12,6%	9,0%	1,7%	0,0%	6,3%	1,7%	0,0%	100%	100%	100%

Source : Banque de données de la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes pour les années 1982-1983 à 1991-1992.
Données extraites du TE-102.

1. La clientèle transportée comprend les élèves de la maternelle (maison et 4-5 ans), du primaire et du secondaire. Elle inclut également les élèves transportés pour d'autres commissions scolaires, les élèves du privé transportés par entente et les autres élèves (RFS, CEGEP, etc.). Cependant, elle ne comprend pas les élèves des commissions scolaires Crie, Kativik et du Littoral et les élèves d'une commission scolaire donnée transportés par d'autres commissions scolaires.

A : Proportion des commissions scolaires.
B : Clientèle transportée dans la région par rapport à l'ensemble de la clientèle transportée.
C : Clientèle transportée en intégré dans la région par rapport à l'ensemble de la clientèle transportée en intégré.

Tableau 21

PROPORTION DES ÉLÈVES TRANSPORTÉS (1) MATIN ET SOIR DANS LES COMMISSIONS SCOLAIRES PROTESTANTES DU QUÉBEC ENTRE 1982-1983 ET 1991-1992 PAR RÉGION ADMINISTRATIVE (INTÉGRÉ ET EXCLUSIF) (CLIENTÈLE EHDAA)

Région administrative / Année scolaire	Bas St-Laurent/Gaspésie			Saguenay/Lac St-Jean			Québec			Mauricie/Bois-Francs			Estrie			Montréal		
	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C
1982-1983	7,7%	0,1%	0,0%	7,7%	0,0%	0,0%	7,7%	0,0%	0,0%	S.O.			7,7%	3,5%	0,0%	38,5%	42,8%	8,6%
1983-1984	7,7%	0,1%	0,0%	7,7%	0,0%	0,0%	7,7%	0,0%	0,0%	S.O.			7,7%	2,8%	0,0%	38,5%	44,3%	21,6%
1984-1985	7,7%	0,1%	0,0%	7,7%	0,0%	0,0%	7,7%	0,0%	0,0%	S.O.			7,7%	2,5%	0,0%	38,5%	49,9%	0,0%
1985-1986	7,7%	0,4%	0,0%	7,7%	0,0%	0,0%	7,7%	0,0%	0,0%	S.O.			7,7%	2,8%	0,0%	38,5%	32,8%	1,6%
1986-1987	7,7%	0,1%	0,0%	7,7%	0,0%	0,0%	7,7%	0,0%	0,0%	S.O.			7,7%	2,9%	0,0%	38,5%	36,5%	32,3%
1987-1988	7,7%	0,2%	0,0%	7,7%	0,0%	0,0%	7,7%	0,1%	0,0%	S.O.			7,7%	4,5%	0,0%	38,5%	23,9%	5,6%
1988-1989	7,7%	0,0%	0,0%	7,7%	0,0%	0,0%	7,7%	0,1%	0,0%	S.O.			7,7%	2,8%	0,0%	38,5%	17,6%	10,1%
1989-1990	7,7%	0,0%	0,0%	7,7%	0,0%	0,0%	7,7%	0,1%	0,0%	S.O.			7,7%	2,4%	0,0%	38,5%	25,5%	33,0%
1990-1991	7,7%	0,0%	0,0%	7,7%	0,0%	0,0%	7,7%	0,1%	0,0%	S.O.			7,7%	1,6%	0,0%	38,5%	19,5%	22,1%
1991-1992	7,7%	0,0%	0,0%	7,7%	0,0%	0,0%	7,7%	0,0%	0,0%	S.O.			7,7%	13,6%	0,0%	38,5%	15,9%	18,8%

Source : Banque de données de la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes pour les années 1982-1983 à 1991-1992.
Données extraites du TE-102.

1. La clientèle transportée comprend les élèves de la maternelle (maison et 4-5 ans), du primaire et du secondaire. Elle inclut également les élèves transportés pour d'autres commissions scolaires, les élèves du privé transportés par entente et les autres élèves (RFS, CEGEP, etc.). Cependant, elle ne comprend pas les élèves des commissions scolaires Crie, Kativik et du Littoral et les élèves d'une commission scolaire donnée transportés par d'autres commissions scolaires.

A : Proportion des commissions scolaires.
B : Clientèle transportée dans la région par rapport à l'ensemble de la clientèle transportée.
C : Clientèle transportée en intégré dans la région par rapport à l'ensemble de la clientèle transportée en intégré.

S.O. : Sans objet.

Tableau 21 (suite)

PROPORTION DES ÉLÈVES TRANSPORTÉS (1) MATIN ET SOIR
DANS LES COMMISSIONS SCOLAIRES PROTESTANTES DU QUÉBEC ENTRE 1982-1983 ET 1991-1992
PAR RÉGION ADMINISTRATIVE
(INTÉGRÉ ET EXCLUSIF)
(CLIENTÈLE EHDAA)

Région administrative / Année scolaire	Île de Montréal			Outaouais			Abitibi/Témiscamingue			Côte-Nord			Total		
	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C
1982-1983	15,4%	52,2%	91,4%	7,7%	1,0%	0,0%	S.O.			7,7%	0,5%	0,0%	100%	100%	100%
1983-1984	15,4%	50,0%	78,4%	7,7%	2,8%	0,0%	S.O.			7,7%	0,0%	0,0%	100%	100%	100%
1984-1985	15,4%	45,1%	100,0%	7,7%	1,7%	0,0%	S.O.			7,7%	0,8%	0,0%	100%	100%	100%
1985-1986	15,4%	62,2%	98,4%	7,7%	1,8%	0,0%	S.O.			7,7%	0,0%	0,0%	100%	100%	100%
1986-1987	15,4%	59,0%	67,7%	7,7%	1,4%	0,0%	S.O.			7,7%	0,0%	0,0%	100%	100%	100%
1987-1988	15,4%	48,9%	93,6%	7,7%	22,4%	0,9%	S.O.			7,7%	0,0%	0,0%	100%	100%	100%
1988-1989	15,4%	53,6%	82,7%	7,7%	26,0%	7,2%	S.O.			7,7%	0,0%	0,0%	100%	100%	100%
1989-1990	15,4%	50,0%	60,3%	7,7%	22,0%	6,7%	S.O.			7,7%	0,0%	0,0%	100%	100%	100%
1990-1991	15,4%	57,5%	70,2%	7,7%	21,4%	7,7%	S.O.			7,7%	0,0%	0,0%	100%	100%	100%
1991-1992	15,4%	54,4%	75,9%	7,7%	16,1%	5,4%	S.O.			7,7%	0,0%	0,0%	100%	100%	100%

Source : Banque de données de la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes pour les années 1982-1983 à 1991-1992.
Données extraites du TE-102.

1. La clientèle transportée comprend les élèves de la maternelle (maison et 4-5 ans), du primaire et du secondaire. Elle inclut également les élèves transportés pour d'autres commissions scolaires, les élèves du privé transportés par entente et les autres élèves (RFS, CEGEP, etc.). Cependant, elle ne comprend pas les élèves des commissions scolaires Crie, Kativik et du Littoral et les élèves d'une commission scolaire donnée transportés par d'autres commissions scolaires.

A : Proportion des commissions scolaires.
B : Clientèle transportée dans la région par rapport à l'ensemble de la clientèle transportée.
C : Clientèle transportée en intégré dans la région par rapport à l'ensemble de la clientèle transportée en intégré.

S.O. : Sans objet.

Tableau 22

ÉVOLUTION DU NOMBRE D'ÉLÈVES INSCRITS ET TRANSPORTÉS MATIN ET SOIR DANS LES COMMISSIONS SCOLAIRES CATHOLIQUES ET PROTESTANTES DU QUÉBEC ENTRE 1982-1983 ET 1991-1992 ET PROPORTION DES ÉLÈVES INSCRITS ET TRANSPORTÉS (INTÉGRÉ ET EXCLUSIF) (CLIENTÈLE EN CLASSES D'ACCUEIL)

Clientèle	1982-1983	1983-1984	1984-1985	1985-1986	1986-1987	1987-1988	1988-1989	1989-1990	1990-1991	1991-1992
Commissions scolaires	85	85	85	90	105	107	109	114	114	124
Élèves inscrits (1)	4 067	3 726	3 696	3 918	3 863	4 947	5 674	6 303	7 486	7 286
Transportés en exclusif	3 007	2 578	2 380	2 327	2 267	3 154	3 730	4 223	5 150	4 768
Transportés en intégré	202	758	197	610	833	1 070	1 157	1 616	1 731	1 596
Total élèves transportés (2)	3 209	3 336	2 577	2 937	3 100	4 224	4 887	5 839	6 881	6 364
	78,9%	89,5%	69,7%	75,0%	80,2%	85,4%	86,1%	92,6%	91,9%	87,3%
% élèves transportés/inscrits	78,9%	89,5%	69,7%	75,0%	80,2%	85,4%	86,1%	92,6%	91,9%	87,3%
% transportés en intégré/total transportés	6,3%	22,7%	7,6%	20,8%	26,9%	25,3%	23,7%	27,7%	25,2%	25,1%
	6,3%	22,7%	7,6%	20,8%	26,9%	25,3%	23,7%	27,7%	25,2%	25,1%

Source : Banque de données de la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes pour les années 1982-1983 à 1991-1992.
Données extraites du TE-102.

1. La clientèle inscrite comprend les élèves de la maternelle (maison et 4-5 ans), du primaire et du secondaire. Elle inclut également les élèves transportés pour d'autres commissions scolaires. Cependant, elle ne comprend pas les élèves des commissions scolaires Crie, Kativik et du Littoral, les élèves du privé transportés par entente, les élèves d'une commission scolaire donnée transportés par d'autres commissions scolaires et les autres élèves (RFS, CEGEP, etc.).

2. La clientèle transportée comprend les élèves de la maternelle (maison et 4-5 ans), du primaire et du secondaire. Elle inclut également les élèves transportés pour d'autres commissions scolaires, les élèves du privé transportés par entente et les autres élèves (RFS, CEGEP, etc.). Cependant, elle ne comprend pas les élèves des commissions scolaires Crie, Kativik et du Littoral et les élèves d'une commission scolaire donnée transportés par d'autres commissions scolaires.

Tableau 23

ÉVOLUTION DU NOMBRE D'ÉLÈVES INSCRITS ET TRANSPORTÉS MATIN ET SOIR DANS LES COMMISSIONS SCOLAIRES CATHOLIQUES DU QUÉBEC ENTRE 1982-1983 ET 1991-1992 ET PROPORTION DES ÉLÈVES INSCRITS ET TRANSPORTÉS (INTÉGRÉ ET EXCLUSIF) (CLIENTÈLE EN CLASSES D'ACCUEIL)

Clientèle	1982-1983	1983-1984	1984-1985	1985-1986	1986-1987	1987-1988	1988-1989	1989-1990	1990-1991	1991-1992
Commissions scolaires	72	72	72	77	92	94	96	101	101	111
Élèves inscrits (1)	3 487	3 275	3 206	3 440	3 319	4 272	4 525	5 092	6 236	6 123
Transportés en exclusif	2 573	2 222	1 986	2 024	2 096	2 483	2 909	3 282	4 158	3 871
Transportés en intégré	202	682	197	610	830	1 056	1 105	1 358	1 531	1 573
Total élèves transportés (2)	2 775	2 904	2 183	2 634	2 926	3 539	4 014	4 640	5 689	5 444
% élèves transportés/inscrits	79,6%	88,7%	68,1%	76,6%	88,2%	82,8%	88,7%	91,1%	91,2%	88,9%
% transportés en intégré/total transportés	7,3%	23,5%	9,0%	23,2%	28,4%	29,8%	27,5%	29,3%	26,9%	28,9%

Source : Banque de données de la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes pour les années 1982-1983 à 1991-1992.
Données extraites du TE-102.

1. La clientèle inscrite comprend les élèves de la maternelle (maison et 4-5 ans), du primaire et du secondaire. Elle inclut également les élèves transportés pour d'autres commissions scolaires. Cependant, elle ne comprend pas les élèves des commissions scolaires Crie, Kativik et du Littoral, les élèves du privé transportés par entente, les élèves d'une commission scolaire donnée transportés par d'autres commissions scolaires et les autres élèves (RFS, CEGEP, etc.).

2. La clientèle transportée comprend les élèves de la maternelle (maison et 4-5 ans), du primaire et du secondaire. Elle inclut également les élèves transportés pour d'autres commissions scolaires, les élèves du privé transportés par entente et les autres élèves (RFS, CEGEP, etc.). Cependant, elle ne comprend pas les élèves des commissions scolaires Crie, Kativik et du Littoral et les élèves d'une commission scolaire donnée transportés par d'autres commissions scolaires.

Tableau 24

ÉVOLUTION DU NOMBRE D'ÉLÈVES INSCRITS ET TRANSPORTÉS MATIN ET SOIR DANS LES COMMISSIONS SCOLAIRES PROTESTANTES DU QUÉBEC ENTRE 1982-1983 ET 1991-1992 ET PROPORTION DES ÉLÈVES INSCRITS ET TRANSPORTÉS (INTÉGRÉ ET EXCLUSIF) (CLIENTÈLE EN CLASSES D'ACCUEIL)

Clientèle	1982-1983	1983-1984	1984-1985	1985-1986	1986-1987	1987-1988	1988-1989	1989-1990	1990-1991	1991-1992
Commissions scolaires	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13
Élèves inscrits (1)	580	451	490	478	544	675	1 149	1 211	1 250	1 163
Transportés en exclusif	434	356	394	303	171	671	821	941	992	897
Transportés en intégré	-	76	-	-	3	14	52	258	200	23
Total élèves transportés (2)	434	432	394	303	174	685	873	1 199	1 192	920
% élèves transportés/inscrits	74,8%	95,8%	80,4%	63,4%	32,0%	101,5%	76,0%	99,0%	95,4%	79,1%
% transportés en intégré/total transportés	-	17,6%	-	-	1,7%	-	6,0%	21,5%	16,8%	2,5%

Source : Banque de données de la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes pour les années 1982-1983 à 1991-1992.
Données extraites du TE-102.

1. La clientèle inscrite comprend les élèves de la maternelle (maison et 4-5 ans), du primaire et du secondaire. Elle inclut également les élèves transportés pour d'autres commissions scolaires. Cependant, elle ne comprend pas les élèves des commissions scolaires Crie, Kativik et du Littoral, les élèves du privé transportés par entente, les élèves d'une commission scolaire donnée transportés par d'autres commissions scolaires et les autres élèves (RFS, CEGEP, etc.).

2. La clientèle transportée comprend les élèves de la maternelle (maison et 4-5 ans), du primaire et du secondaire. Elle inclut également les élèves transportés pour d'autres commissions scolaires, les élèves du privé transportés par entente et les autres élèves (RFS, CEGEP, etc.). Cependant, elle ne comprend pas les élèves des commissions scolaires Crie, Kativik et du Littoral et les élèves d'une commission scolaire donnée transportés par d'autres commissions scolaires.

Tableau 25

PROPORTION DES ÉLÈVES TRANSPORTÉS (1) MATIN ET SOIR DANS LES COMMISSIONS SCOLAIRES CATHOLIQUES ET PROTESTANTES DU QUÉBEC ENTRE 1982-1983 ET 1991-1992 PAR RÉGION ADMINISTRATIVE (INTÉGRÉ ET EXCLUSIF) (CLIENTÈLE EN CLASSES D'ACCUEIL)

Région administrative / Année scolaire	Bas St-Laurent/Gaspésie			Saguenay/Lac St-Jean			Québec			Mauricie/Bois-Francs			Estrie			Montréal		
	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C
1982-1983	8,2%	0,0%	0,0%	5,9%	0,0%	0,0%	15,3%	0,0%	0,0%	5,9%	0,0%	0,0%	2,4%	0,8%	0,0%	30,6%	10,4%	22,8%
1983-1984	8,2%	0,7%	0,0%	5,9%	0,0%	0,0%	15,3%	0,0%	0,0%	5,9%	0,0%	0,0%	2,4%	0,6%	0,0%	30,6%	9,2%	3,2%
1984-1985	8,2%	0,0%	0,0%	5,9%	0,0%	0,0%	15,3%	0,0%	0,0%	5,9%	0,0%	0,0%	2,4%	1,0%	0,0%	31,8%	8,1%	16,2%
1985-1986	7,8%	0,0%	0,0%	5,6%	0,0%	0,0%	16,7%	0,0%	0,0%	8,9%	0,0%	0,0%	2,2%	0,3%	0,0%	30,0%	7,7%	3,8%
1986-1987	7,6%	0,0%	0,0%	4,8%	0,0%	0,0%	17,1%	0,0%	0,0%	7,6%	0,7%	0,0%	7,6%	0,6%	0,0%	25,7%	8,3%	3,1%
1987-1988	7,5%	0,0%	0,0%	4,7%	0,0%	0,0%	16,8%	0,0%	0,0%	8,4%	0,6%	0,0%	7,5%	0,8%	0,7%	25,2%	8,8%	4,2%
1988-1989	7,3%	0,0%	0,0%	4,6%	0,0%	0,0%	17,4%	0,0%	0,0%	8,3%	0,0%	0,0%	7,3%	0,4%	0,6%	25,7%	9,2%	1,9%
1989-1990	7,0%	0,0%	0,0%	4,4%	0,0%	0,0%	18,4%	0,0%	0,0%	7,9%	0,0%	0,0%	7,0%	1,4%	0,2%	27,2%	11,4%	8,2%
1990-1991	7,0%	0,0%	0,0%	4,4%	0,0%	0,0%	18,4%	0,0%	0,0%	7,9%	0,0%	0,0%	7,0%	1,4%	0,1%	27,2%	12,2%	9,3%
1991-1992	7,3%	0,0%	0,0%	4,0%	0,0%	0,0%	21,0%	0,0%	0,0%	8,9%	0,0%	0,0%	6,5%	1,0%	0,0%	25,0%	14,1%	16,7%

Source : Banque de données de la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes pour les années 1982-1983 à 1991-1992.
Données extraites du TE-102.

1. La clientèle transportée comprend les élèves de la maternelle (maison et 4-5 ans), du primaire et du secondaire. Elle inclut également les élèves transportés pour d'autres commissions scolaires, les élèves du privé transportés par entente et les autres élèves (RFS, CEGEP, etc.). Cependant, elle ne comprend pas les élèves des commissions scolaires Crie, Kativik et du Littoral et les élèves d'une commission scolaire donnée transportés par d'autres commissions scolaires.

A : Proportion des commissions scolaires.
B : Clientèle transportée dans la région par rapport à l'ensemble de la clientèle transportée.
C : Clientèle transportée en intégré dans la région par rapport à l'ensemble de la clientèle transportée en intégré.

Tableau 25 (suite)

PROPORTION DES ÉLÈVES TRANSPORTÉS (1) MATIN ET SOIR
DANS LES COMMISSIONS SCOLAIRES CATHOLIQUES ET PROTESTANTES DU QUÉBEC ENTRE 1982-1983 ET 1991-1992
PAR RÉGION ADMINISTRATIVE
(INTÉGRÉ ET EXCLUSIF)
(CLIENTÈLE EN CLASSES D'ACCUEIL)

Région administrative / Année scolaire	Île de Montréal			Outaouais			Abitibi/Témiscamingue			Côte-Nord			Total		
	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C
1982-1983	9,4%	85,6%	77,2%	5,9%	3,2%	0,0%	7,1%	0,0%	0,0%	9,4%	0,0%	0,0%	100%	100%	100%
1983-1984	9,4%	88,8%	96,8%	5,9%	0,7%	0,0%	7,1%	0,0%	0,0%	9,4%	0,0%	0,0%	100%	100%	100%
1984-1985	9,4%	86,8%	83,8%	5,9%	4,0%	0,0%	7,1%	0,0%	0,0%	8,2%	0,0%	0,0%	100%	100%	100%
1985-1986	8,9%	89,6%	96,2%	5,6%	2,4%	0,0%	7,8%	0,0%	0,0%	6,7%	0,0%	0,0%	100%	100%	100%
1986-1987	7,6%	88,8%	96,2%	7,6%	1,6%	0,7%	6,7%	0,0%	0,0%	7,6%	0,0%	0,0%	100%	100%	100%
1987-1988	7,5%	87,2%	94,2%	7,5%	2,7%	0,9%	7,5%	0,0%	0,0%	7,5%	0,0%	0,0%	100%	100%	100%
1988-1989	7,3%	88,8%	97,5%	7,3%	1,6%	0,0%	7,3%	0,0%	0,0%	7,3%	0,0%	0,0%	100%	100%	100%
1989-1990	7,0%	85,7%	90,7%	7,0%	1,5%	0,9%	7,0%	0,0%	0,0%	7,0%	0,0%	0,0%	100%	100%	100%
1990-1991	7,0%	84,9%	89,9%	7,0%	1,5%	0,7%	7,0%	0,0%	0,0%	7,0%	0,0%	0,0%	100%	100%	100%
1991-1992	6,5%	83,0%	83,2%	6,5%	2,0%	0,1%	8,1%	0,0%	0,0%	6,5%	0,0%	0,0%	100%	100%	100%

Source : Banque de données de la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes pour les années 1982-1983 à 1991-1992.
Données extraites du TE-102.

1. La clientèle transportée comprend les élèves de la maternelle (maison et 4-5 ans), du primaire et du secondaire. Elle inclut également les élèves transportés pour d'autres commissions scolaires, les élèves du privé transportés par entente et les autres élèves (RFS, CEGEP, etc.). Cependant, elle ne comprend pas les élèves des commissions scolaires Crie, Kativik et du Littoral et les élèves d'une commission scolaire donnée transportés par d'autres commissions scolaires.

A : Proportion des commissions scolaires.
B : Clientèle transportée dans la région par rapport à l'ensemble de la clientèle transportée.
C : Clientèle transportée en intégré dans la région par rapport à l'ensemble de la clientèle transportée en intégré.

Tableau 26

PROPORTION DES ÉLÈVES TRANSPORTÉS (1) MATIN ET SOIR DANS LES COMMISSIONS SCOLAIRES CATHOLIQUES DU QUÉBEC ENTRE 1982-1983 ET 1991-1992 PAR RÉGION ADMINISTRATIVE (INTÉGRÉ ET EXCLUSIF) (CLIENTÈLE EN CLASSES D'ACCUEIL)

Région administrative / Année scolaire	Bas St-Laurent/Gaspésie			Saguenay/Lac St-Jean			Québec			Mauricie/Bois-Francs			Estrie			Montréal		
	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C
1982-1983	8,3%	0,0%	0,0%	5,6%	0,0%	0,0%	16,7%	0,0%	0,0%	6,9%	0,0%	0,0%	1,4%	0,9%	0,0%	29,2%	11,7%	22,8%
1983-1984	8,3%	0,8%	0,0%	5,6%	0,0%	0,0%	16,7%	0,0%	0,0%	6,9%	0,0%	0,0%	1,4%	0,7%	0,0%	29,2%	10,3%	3,5%
1984-1985	8,3%	0,0%	0,0%	5,6%	0,0%	0,0%	16,7%	0,0%	0,0%	6,9%	0,0%	0,0%	1,4%	1,2%	0,0%	30,6%	9,5%	16,2%
1985-1986	7,8%	0,0%	0,0%	5,2%	0,0%	0,0%	18,2%	0,0%	0,0%	10,4%	0,0%	0,0%	1,3%	0,3%	0,0%	28,6%	8,5%	3,8%
1986-1987	7,6%	0,0%	0,0%	4,3%	0,0%	0,0%	18,5%	0,0%	0,0%	8,7%	0,7%	0,0%	7,6%	0,6%	0,0%	23,9%	8,0%	2,8%
1987-1988	7,4%	0,0%	0,0%	4,3%	0,0%	0,0%	18,1%	0,0%	0,0%	9,6%	0,7%	0,0%	7,4%	1,0%	0,7%	23,4%	8,2%	4,3%
1988-1989	7,3%	0,0%	0,0%	4,2%	0,0%	0,0%	18,8%	0,0%	0,0%	9,4%	0,0%	0,0%	7,3%	0,5%	0,6%	24,0%	8,6%	0,0%
1989-1990	6,9%	0,0%	0,0%	4,0%	0,0%	0,0%	19,8%	0,0%	0,0%	8,9%	0,0%	0,0%	6,9%	1,8%	0,2%	25,7%	12,2%	7,9%
1990-1991	6,9%	0,0%	0,0%	4,0%	0,0%	0,0%	19,8%	0,0%	0,0%	8,9%	0,0%	0,0%	6,9%	1,7%	0,1%	25,7%	12,7%	9,3%
1991-1992	7,2%	0,0%	0,0%	3,6%	0,0%	0,0%	22,5%	0,0%	0,0%	9,9%	0,0%	0,0%	6,3%	1,1%	0,0%	23,4%	14,0%	16,2%

Source : Banque de données de la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes pour les années 1982-1983 à 1991-1992.
Données extraites du TE-102.

1. La clientèle transportée comprend les élèves de la maternelle (maison et 4-5 ans), du primaire et du secondaire. Elle inclut également les élèves transportés pour d'autres commissions scolaires, les élèves du privé transportés par entente et les autres élèves (RFS, CEGEP, etc.). Cependant, elle ne comprend pas les élèves des commissions scolaires Crie, Kativik et du Littoral et les élèves d'une commission scolaire donnée transportés par d'autres commissions scolaires.

A : Proportion des commissions scolaires.
B : Clientèle transportée dans la région par rapport à l'ensemble de la clientèle transportée.
C : Clientèle transportée en intégré dans la région par rapport à l'ensemble de la clientèle transportée en intégré.

Tableau 26 (suite)

PROPORTION DES ÉLÈVES TRANSPORTÉS (1) MATIN ET SOIR DANS LES COMMISSIONS SCOLAIRES CATHOLIQUES DU QUÉBEC ENTRE 1982-1983 ET 1991-1992 PAR RÉGION ADMINISTRATIVE (INTÉGRÉ ET EXCLUSIF) (CLIENTÈLE EN CLASSES D'ACCUEIL)

Région administrative / Année scolaire	Île de Montréal			Outaouais			Abitibi/Témiscamingue			Côte-Nord			Total		
	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C
1982-1983	8,3%	83,6%	77,2%	5,6%	3,7%	0,0%	8,3%	0,0%	0,0%	9,7%	0,0%	0,0%	100%	100%	100%
1983-1984	8,3%	87,4%	96,5%	5,6%	0,8%	0,0%	8,3%	0,0%	0,0%	9,7%	0,0%	0,0%	100%	100%	100%
1984-1985	8,3%	84,5%	83,8%	5,6%	4,8%	0,0%	8,3%	0,0%	0,0%	8,3%	0,0%	0,0%	100%	100%	100%
1985-1986	7,8%	88,5%	96,2%	5,2%	2,7%	0,0%	9,1%	0,0%	0,0%	6,5%	0,0%	0,0%	100%	100%	100%
1986-1987	6,5%	88,9%	96,5%	7,6%	1,7%	0,7%	7,6%	0,0%	0,0%	7,6%	0,0%	0,0%	100%	100%	100%
1987-1988	6,4%	86,9%	94,1%	7,4%	3,2%	0,9%	8,5%	0,0%	0,0%	7,4%	0,0%	0,0%	100%	100%	100%
1988-1989	6,3%	89,0%	99,4%	7,3%	1,9%	0,0%	8,3%	0,0%	0,0%	7,3%	0,0%	0,0%	100%	100%	100%
1989-1990	5,9%	84,2%	90,8%	6,9%	1,8%	1,1%	7,9%	0,0%	0,0%	6,9%	0,0%	0,0%	100%	100%	100%
1990-1991	5,9%	83,7%	89,8%	6,9%	1,8%	0,8%	7,9%	0,0%	0,0%	6,9%	0,0%	0,0%	100%	100%	100%
1991-1992	5,4%	82,5%	83,7%	6,3%	2,3%	0,1%	9,0%	0,0%	0,0%	6,3%	0,0%	0,0%	100%	100%	100%

Source : Banque de données de la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes pour les années 1982-1983 à 1991-1992.
Données extraites du TE-102.

1. La clientèle transportée comprend les élèves de la maternelle (maison et 4-5 ans), du primaire et du secondaire. Elle inclut également les élèves transportés pour d'autres commissions scolaires, les élèves du privé transportés par entente et les autres élèves (RFS, CEGEP, etc.). Cependant, elle ne comprend pas les élèves des commissions scolaires Crie, Kativik et du Littoral et les élèves d'une commission scolaire donnée transportés par d'autres commissions scolaires.

A : Proportion des commissions scolaires.
B : Clientèle transportée dans la région par rapport à l'ensemble de la clientèle transportée.
C : Clientèle transportée en intégré dans la région par rapport à l'ensemble de la clientèle transportée en intégré.

Tableau 27

PROPORTION DES ÉLÈVES TRANSPORTÉS (1) MATIN ET SOIR DANS LES COMMISSIONS SCOLAIRES PROTESTANTES DU QUÉBEC ENTRE 1982-1983 ET 1991-1992 PAR RÉGION ADMINISTRATIVE (INTÉGRÉ ET EXCLUSIF) (CLIENTÈLE EN CLASSES D'ACCUEIL)

Région administrative / Année scolaire	Bas St-Laurent/Gaspésie			Saguenay/Lac St-Jean			Québec			Mauricie/Bois-Francs			Estrie			Montréal		
	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C
1982-1983	7,7%	0,0%	0,0%	7,7%	0,0%	0,0%	7,7%	0,0%	0,0%		S.O.		7,7%	0,0%	0,0%	38,5%	1,8%	0,0%
1983-1984	7,7%	0,0%	0,0%	7,7%	0,0%	0,0%	7,7%	0,0%	0,0%		S.O.		7,7%	0,0%	0,0%	38,5%	1,6%	0,0%
1984-1985	7,7%	0,0%	0,0%	7,7%	0,0%	0,0%	7,7%	0,0%	0,0%		S.O.		7,7%	0,0%	0,0%	38,5%	0,0%	0,0%
1985-1986	7,7%	0,0%	0,0%	7,7%	0,0%	0,0%	7,7%	0,0%	0,0%		S.O.		7,7%	0,0%	0,0%	38,5%	0,0%	0,0%
1986-1987	7,7%	0,0%	0,0%	7,7%	0,0%	0,0%	7,7%	0,0%	0,0%		S.O.		7,7%	0,0%	0,0%	38,5%	13,2%	100,0%
1987-1988	7,7%	0,0%	0,0%	7,7%	0,0%	0,0%	7,7%	0,0%	0,0%		S.O.		7,7%	0,0%	0,0%	38,5%	11,5%	0,0%
1988-1989	7,7%	0,0%	0,0%	7,7%	0,0%	0,0%	7,7%	0,0%	0,0%		S.O.		7,7%	0,0%	0,0%	38,5%	12,4%	42,3%
1989-1990	7,7%	0,0%	0,0%	7,7%	0,0%	0,0%	7,7%	0,0%	0,0%		S.O.		7,7%	0,0%	0,0%	38,5%	8,5%	10,1%
1990-1991	7,7%	0,0%	0,0%	7,7%	0,0%	0,0%	7,7%	0,0%	0,0%		S.O.		7,7%	0,0%	0,0%	38,5%	9,7%	9,5%
1991-1992	7,7%	0,0%	0,0%	7,7%	0,0%	0,0%	7,7%	0,0%	0,0%		S.O.		7,7%	0,0%	0,0%	38,5%	14,2%	52,2%

Source : Banque de données de la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes pour les années 1982-1983 à 1991-1992.
Données extraites du TE-102.

1. La clientèle transportée comprend les élèves de la maternelle (maison et 4-5 ans), du primaire et du secondaire. Elle inclut également les élèves transportés pour d'autres commissions scolaires, les élèves du privé transportés par entente et les autres élèves (RFS, CEGEP, etc.). Cependant, elle ne comprend pas les élèves des commissions scolaires Crie, Kativik et du Littoral et les élèves d'une commission scolaire donnée transportés par d'autres commissions scolaires.

A : Proportion des commissions scolaires.
B : Clientèle transportée dans la région par rapport à l'ensemble de la clientèle transportée.
C : Clientèle transportée en intégré dans la région par rapport à l'ensemble de la clientèle transportée en intégré.

S.O. : Sans objet.

Tableau 27 (suite)

PROPORTION DES ÉLÈVES TRANSPORTÉS (1) MATIN ET SOIR DANS LES COMMISSIONS SCOLAIRES PROTESTANTES DU QUÉBEC ENTRE 1982-1983 ET 1991-1992 PAR RÉGION ADMINISTRATIVE (INTÉGRÉ ET EXCLUSIF) (CLIENTÈLE EN CLASSES D'ACCUEIL)

Région administrative / Année scolaire	Île de Montréal			Outaouais			Abitibi/Témiscamingue			Côte-Nord			Total		
	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C
1982-1983	15,4%	98,2%	0,0%	7,7%	0,0%	0,0%	S.O.			7,7%	0,0%	0,0%	100%	100%	0%
1983-1984	15,4%	98,4%	100,0%	7,7%	0,0%	0,0%	S.O.			7,7%	0,0%	0,0%	100%	100%	100%
1984-1985	15,4%	100,0%	0,0%	7,7%	0,0%	0,0%	S.O.			7,7%	0,0%	0,0%	100%	100%	0%
1985-1986	15,4%	100,0%	0,0%	7,7%	0,0%	0,0%	S.O.			7,7%	0,0%	0,0%	100%	100%	0%
1986-1987	15,4%	86,8%	0,0%	7,7%	0,0%	0,0%	S.O.			7,7%	0,0%	0,0%	100%	100%	100%
1987-1988	15,4%	88,5%	0,0%	7,7%	0,0%	0,0%	S.O.			7,7%	0,0%	0,0%	100%	100%	0%
1988-1989	15,4%	87,6%	57,7%	7,7%	0,0%	0,0%	S.O.			7,7%	0,0%	0,0%	100%	100%	100%
1989-1990	15,4%	91,5%	89,9%	7,7%	0,0%	0,0%	S.O.			7,7%	0,0%	0,0%	100%	100%	100%
1990-1991	15,4%	90,3%	90,5%	7,7%	0,0%	0,0%	S.O.			7,7%	0,0%	0,0%	100%	100%	100%
1991-1992	15,4%	85,8%	47,8%	7,7%	0,0%	0,0%	S.O.			7,7%	0,0%	0,0%	100%	100%	100%

Source : Banque de données de la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes pour les années 1982-1983 à 1991-1992.
Données extraites du TE-102.

1. La clientèle transportée comprend les élèves de la maternelle (maison et 4-5 ans), du primaire et du secondaire. Elle inclut également les élèves transportés pour d'autres commissions scolaires, les élèves du privé transportés par entente et les autres élèves (RFS, CEGEP, etc.). Cependant, elle ne comprend pas les élèves des commissions scolaires Crie, Kativik et du Littoral et les élèves d'une commission scolaire donnée transportés par d'autres commissions scolaires.

A : Proportion des commissions scolaires.
B : Clientèle transportée dans la région par rapport à l'ensemble de la clientèle transportée.
C : Clientèle transportée en intégré dans la région par rapport à l'ensemble de la clientèle transportée en intégré.

S.O. : Sans objet.

Tableau 28

ÉVOLUTION DU NOMBRE D'ÉLÈVES INSCRITS ET TRANSPORTÉS LE MIDI DANS LES COMMISSIONS SCOLAIRES CATHOLIQUES ET PROTESTANTES DU QUÉBEC ENTRE 1982-1983 ET 1991-1992 ET PROPORTION DES ÉLÈVES INSCRITS ET TRANSPORTÉS (INTÉGRÉ ET EXCLUSIF) (CLIENTÈLE RÉGULIÈRE, EHDAA ET EN CLASSES D'ACCUEIL)

Clientèle	1982-1983	1983-1984	1984-1985	1985-1986	1986-1987	1987-1988	1988-1989	1989-1990	1990-1991	1991-1992
Commissions scolaires	85	85	85	90	105	107	109	114	114	124
Élèves inscrits (1)	1 086 170	1 061 715	1 059 535	1 045 004	1 041 311	1 040 005	1 041 595	1 040 999	1 040 713	1 041 781
Transportés en exclusif	165 056	166 745	165 705	176 686	179 981	173 549	180 414	177 504	175 351	166 246
Transportés en intégré	321	2 359	2 451	2 144	3 695	1 944	1 176	1 260	1 331	1 478
Total élèves transportés (2)	165 377	169 104	168 156	178 830	183 676	175 493	181 590	178 764	176 682	167 724
% élèves transportés/inscrits	15,2%	15,9%	15,9%	17,1%	17,6%	16,9%	17,4%	17,2%	17,0%	16,1%
% transportés en intégré/total transportés	0,2%	1,4%	1,5%	1,2%	2,0%	1,1%	0,6%	0,7%	0,8%	0,9%

Source : Banque de données de la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes pour les années 1982-1983 à 1991-1992.
Données extraites du TE-102.

1. La clientèle inscrite comprend les élèves de la maternelle (maison et 4-5 ans), du primaire et du secondaire. Elle inclut également les élèves transportés pour d'autres commissions scolaires. Cependant, elle ne comprend pas les élèves des commissions scolaires Crie, Kativik et du Littoral, les élèves du privé transportés par entente, les élèves d'une commission scolaire donnée transportés par d'autres commissions scolaires et les autres élèves (RFS, CEGEP, etc.).

2. La clientèle transportée comprend les élèves de la maternelle (maison et 4-5 ans), du primaire et du secondaire. Elle inclut également les élèves transportés pour d'autres commissions scolaires, les élèves du privé transportés par entente et les autres élèves (RFS, CEGEP, etc.). Cependant, elle ne comprend pas les élèves des commissions scolaires Crie, Kativik et du Littoral et les élèves d'une commission scolaire donnée transportés par d'autres commissions scolaires.

3. Dans certaines commissions scolaires, le nombre d'élèves de la maternelle 4-5 ans transportés le midi est supérieur au nombre d'élèves transportés matin et soir.

Tableau 29

ÉVOLUTION DU NOMBRE D'ÉLÈVES INSCRITS ET TRANSPORTÉS LE MIDI DANS LES COMMISSIONS SCOLAIRES CATHOLIQUES DU QUÉBEC ENTRE 1982-1983 ET 1991-1992 ET PROPORTION DES ÉLÈVES INSCRITS ET TRANSPORTÉS (INTÉGRÉ ET EXCLUSIF) (CLIENTÈLE RÉGULIÈRE, EHDAA ET EN CLASSES D'ACCUEIL)

Clientèle	1982-1983	1983-1984	1984-1985	1985-1986	1986-1987	1987-1988	1988-1989	1989-1990	1990-1991	1991-1992
Commissions scolaires	72	72	72	77	92	94	96	101	101	111
Élèves inscrits (1)	1 002 159	980 166	978 111	965 209	960 733	958 295	958 415	956 915	956 415	957 261
Transportés en exclusif	159 798	161 136	161 937	172 918	175 847	169 918	174 408	170 863	169 166	162 271
Transportés en intégré	299	2 338	2 451	2 144	3 695	1 944	1 176	1 260	1 331	1 478
Total élèves transportés (2)	160 097	163 474	164 388	175 062	179 542	171 862	175 584	172 123	170 497	163 749
% élèves transportés/inscrits	16,0%	16,7%	16,8%	18,1%	18,7%	17,9%	18,3%	18,0%	17,8%	17,1%
% transportés en intégré/total transportés	0,2%	1,4%	1,5%	1,2%	2,1%	1,1%	0,7%	0,7%	0,8%	0,9%

Source : Banque de données de la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes pour les années 1982-1983 à 1991-1992.
Données extraites du TE-102.

1. La clientèle inscrite comprend les élèves de la maternelle (maison et 4-5 ans), du primaire et du secondaire. Elle inclut également les élèves transportés pour d'autres commissions scolaires. Cependant, elle ne comprend pas les élèves des commissions scolaires Crie, Kativik et du Littoral, les élèves du privé transportés par entente, les élèves d'une commission scolaire donnée transportés par d'autres commissions scolaires et les autres élèves (RFS, CEGEP, etc.).

2. La clientèle transportée comprend les élèves de la maternelle (maison et 4-5 ans), du primaire et du secondaire. Elle inclut également les élèves transportés pour d'autres commissions scolaires, les élèves du privé transportés par entente et les autres élèves (RFS, CEGEP, etc.). Cependant, elle ne comprend pas les élèves des commissions scolaires Crie, Kativik et du Littoral et les élèves d'une commission scolaire donnée transportés par d'autres commissions scolaires.

3. Dans certaines commissions scolaires, le nombre d'élèves de la maternelle 4-5 ans transportés le midi est supérieur au nombre d'élèves transportés matin et soir.

Tableau 30

ÉVOLUTION DU NOMBRE D'ÉLÈVES INSCRITS ET TRANSPORTÉS LE MIDI DANS LES COMMISSIONS SCOLAIRES PROTESTANTES DU QUÉBEC ENTRE 1982-1983 ET 1991-1992 ET PROPORTION DES ÉLÈVES INSCRITS ET TRANSPORTÉS (INTÉGRÉ ET EXCLUSIF) (CLIENTÈLE RÉGULIÈRE, EHDAA ET EN CLASSES D'ACCUEIL)

Clientèle	1982-1983	1983-1984	1984-1985	1985-1986	1986-1987	1987-1988	1988-1989	1989-1990	1990-1991	1991-1992
Commissions scolaires	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13
Élèves inscrits (1)	84 011	81 549	81 424	79 795	80 578	81 710	83 180	84 084	84 298	84 520
Transportés en exclusif	5 258	5 609	3 768	3 768	4 134	3 631	6 006	6 641	6 185	3 975
Transportés en intégré	22	21	-	-	-	-	-	-	-	-
Total élèves transportés (2)	5 280	5 630	3 768	3 768	4 134	3 631	6 006	6 641	6 185	3 975
% élèves transportés/inscrits	6,3%	6,9%	4,6%	4,7%	5,1%	4,4%	7,2%	7,9%	7,3%	4,7%
% transportés en intégré/total transportés	0,4%	0,4%	-	-	-	-	-	-	-	-

Source : Banque de données de la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes pour les années 1982-1983 à 1991-1992.
Données extraites du TE-102.

1. La clientèle inscrite comprend les élèves de la maternelle (maison et 4-5 ans), du primaire et du secondaire. Elle inclut également les élèves transportés pour d'autres commissions scolaires. Cependant, elle ne comprend pas les élèves des commissions scolaires Crie, Kativik et du Littoral, les élèves du privé transportés par entente, les élèves d'une commission scolaire donnée transportés par d'autres commissions scolaires et les autres élèves (RFS, CEGEP, etc.).

2. La clientèle transportée comprend les élèves de la maternelle (maison et 4-5 ans), du primaire et du secondaire. Elle inclut également les élèves transportés pour d'autres commissions scolaires, les élèves du privé transportés par entente et les autres élèves (RFS, CEGEP, etc.). Cependant, elle ne comprend pas les élèves des commissions scolaires Crie, Kativik et du Littoral et les élèves d'une commission scolaire donnée transportés par d'autres commissions scolaires.

3. Dans certaines commissions scolaires, le nombre d'élèves de la maternelle 4-5 ans transportés le midi est supérieur au nombre d'élèves transportés matin et soir.

Tableau 31

PROPORTION DES ÉLÈVES TRANSPORTÉS (1) LE MIDI DANS LES COMMISSIONS SCOLAIRES CATHOLIQUES ET PROTESTANTES DU QUÉBEC ENTRE 1982-1983 ET 1991-1992 PAR RÉGION ADMINISTRATIVE (INTÉGRÉ ET EXCLUSIF) (CLIENTÈLE RÉGULIÈRE, EHDAA ET EN CLASSES D'ACCUEIL)

Région administrative / Année scolaire	Bas St-Laurent/Gaspésie			Saguenay/Lac St-Jean			Québec			Mauricie/Bois-Francs			Estrie			Montréal		
	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C
1982-1983	8,2%	8,9%	0,0%	5,9%	13,5%	21,2%	15,3%	26,6%	0,9%	5,9%	8,1%	71,0%	2,4%	1,5%	0,0%	30,6%	19,7%	0,0%
1983-1984	8,2%	9,6%	0,0%	5,9%	13,1%	15,2%	15,3%	27,3%	0,8%	5,9%	8,2%	8,4%	2,4%	1,5%	0,0%	30,6%	18,2%	0,0%
1984-1985	8,2%	9,4%	0,0%	5,9%	13,8%	13,1%	15,3%	28,9%	6,8%	5,9%	8,6%	7,9%	2,4%	1,5%	0,0%	31,8%	18,3%	0,0%
1985-1986	7,8%	9,1%	0,0%	5,6%	13,3%	17,7%	16,7%	28,9%	8,4%	8,9%	8,5%	11,3%	2,2%	1,4%	0,0%	30,0%	19,7%	0,0%
1986-1987	7,6%	8,9%	0,0%	4,8%	12,9%	7,6%	17,1%	30,3%	88,8%	7,6%	8,0%	2,8%	7,6%	1,4%	0,0%	25,7%	20,5%	0,0%
1987-1988	7,5%	8,9%	0,0%	4,7%	13,6%	14,8%	16,8%	27,9%	72,8%	8,4%	8,5%	11,0%	7,5%	1,2%	0,0%	25,2%	21,3%	0,0%
1988-1989	7,3%	9,0%	0,0%	4,6%	12,7%	0,0%	17,4%	29,3%	82,0%	8,3%	8,2%	16,9%	7,3%	1,3%	0,0%	25,7%	20,8%	0,1%
1989-1990	7,0%	8,6%	0,0%	4,4%	13,2%	0,1%	18,4%	27,5%	81,7%	7,9%	8,1%	16,9%	7,0%	1,3%	0,0%	27,2%	21,6%	0,1%
1990-1991	7,0%	8,6%	0,0%	4,4%	13,2%	0,0%	18,4%	28,0%	87,7%	7,9%	8,0%	10,7%	7,0%	1,1%	0,0%	27,2%	21,9%	0,0%
1991-1992	7,3%	8,9%	0,0%	4,0%	13,1%	0,0%	21,0%	28,8%	89,9%	8,9%	8,3%	8,8%	6,5%	1,2%	0,0%	25,0%	22,3%	0,0%

Source : Banque de données de la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes pour les années 1982-1983 à 1991-1992.
Données extraites du TE-102.

1. La clientèle transportée comprend les élèves de la maternelle (maison et 4-5 ans), du primaire et du secondaire. Elle inclut également les élèves transportés pour d'autres commissions scolaires, les élèves du privé transportés par entente et les autres élèves (RFS, CEGEP, etc.). Cependant, elle ne comprend pas les élèves des commissions scolaires Crie, Kativik et du Littoral et les élèves d'une commission scolaire donnée transportés par d'autres commissions scolaires.

2. Dans certaines commissions scolaires, le nombre d'élèves de la maternelle 4-5 ans transportés le midi est supérieur au nombre d'élèves transportés matin et soir.

A : Proportion des commissions scolaires.
B : Clientèle transportée dans la région par rapport à l'ensemble de la clientèle transportée.
C : Clientèle transportée en intégré dans la région par rapport à l'ensemble de la clientèle transportée en intégré.

Tableau 31 (suite)

PROPORTION DES ÉLÈVES TRANSPORTÉS (1) LE MIDI
DANS LES COMMISSIONS SCOLAIRES CATHOLIQUES ET PROTESTANTES DU QUÉBEC ENTRE 1982-1983 ET 1991-1992
PAR RÉGION ADMINISTRATIVE
(INTÉGRÉ ET EXCLUSIF)
(CLIENTÈLE RÉGULIÈRE, EHDAA ET EN CLASSES D'ACCUEIL)

Région administrative	Île de Montréal			Outaouais			Abitibi/Témiscamingue			Côte-Nord			Total		
Année scolaire	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C
1982-1983	9,4%	13,0%	6,9%	5,9%	2,1%	0,0%	7,1%	1,8%	0,0%	9,4%	4,8%	0,0%	100%	100%	100%
1983-1984	9,4%	11,6%	67,9%	5,9%	2,5%	0,0%	7,1%	2,8%	0,0%	9,4%	5,3%	7,6%	100%	100%	100%
1984-1985	9,4%	10,2%	64,8%	5,9%	1,9%	0,0%	7,1%	2,7%	0,0%	8,2%	4,9%	7,3%	100%	100%	100%
1985-1986	8,9%	10,2%	62,6%	5,6%	2,0%	0,0%	7,8%	2,5%	0,0%	6,7%	4,3%	0,0%	100%	100%	100%
1986-1987	7,6%	9,4%	0,8%	7,6%	1,9%	0,0%	6,7%	2,6%	0,0%	7,6%	4,1%	0,0%	100%	100%	100%
1987-1988	7,5%	9,4%	1,3%	7,5%	1,9%	0,0%	7,5%	2,8%	0,0%	7,5%	4,5%	0,0%	100%	100%	100%
1988-1989	7,3%	10,1%	1,0%	7,3%	1,9%	0,0%	7,3%	2,7%	0,0%	7,3%	4,2%	0,0%	100%	100%	100%
1989-1990	7,0%	10,8%	1,2%	7,0%	2,0%	0,0%	7,0%	2,4%	0,0%	7,0%	4,6%	0,0%	100%	100%	100%
1990-1991	7,0%	10,6%	1,6%	7,0%	1,7%	0,0%	7,0%	2,4%	0,0%	7,0%	4,4%	0,0%	100%	100%	100%
1991-1992	6,5%	9,7%	1,4%	6,5%	1,1%	0,0%	8,1%	2,2%	0,0%	6,5%	4,5%	0,0%	100%	100%	100%

Source : Banque de données de la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes pour les années 1982-1983 à 1991-1992.
Données extraites du TE-102.

1. La clientèle transportée comprend les élèves de la maternelle (maison et 4-5 ans), du primaire et du secondaire. Elle inclut également les élèves transportés pour d'autres commissions scolaires, les élèves du privé transportés par entente et les autres élèves (RFS, CEGEP, etc.). Cependant, elle ne comprend pas les élèves des commissions scolaires Crie, Kativik et du Littoral et les élèves d'une commission scolaire donnée transportés par d'autres commissions scolaires.

2. Dans certaines commissions scolaires, le nombre d'élèves de la maternelle 4-5 ans transportés le midi est supérieur au nombre d'élèves transportés matin et soir.

A : Proportion des commissions scolaires.
B : Clientèle transportée dans la région par rapport à l'ensemble de la clientèle transportée.
C : Clientèle transportée en intégré dans la région par rapport à l'ensemble de la clientèle transportée en intégré.

Tableau 32

PROPORTION DES ÉLÈVES TRANSPORTÉS (1) LE MIDI DANS LES COMMISSIONS SCOLAIRES CATHOLIQUES DU QUÉBEC ENTRE 1982-1983 ET 1991-1992 PAR RÉGION ADMINISTRATIVE (INTÉGRÉ ET EXCLUSIF) (CLIENTÈLE RÉGULIÈRE, EHDAA ET EN CLASSES D'ACCUEIL)

Région administrative / Année scolaire	Bas St-Laurent/Gaspésie			Saguenay/Lac St-Jean			Québec			Mauricie/Bois-Francs			Estrie			Montréal		
	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C
1982-1983	8,3%	9,1%	0,0%	5,6%	13,9%	22,7%	16,7%	27,4%	1,0%	6,9%	8,4%	76,3%	1,4%	1,6%	0,0%	29,2%	19,7%	0,0%
1983-1984	8,3%	9,8%	0,0%	5,6%	13,6%	15,4%	16,7%	28,2%	0,9%	6,9%	8,5%	8,5%	1,4%	1,5%	0,0%	29,2%	18,1%	0,0%
1984-1985	8,3%	9,6%	0,0%	5,6%	14,1%	13,1%	16,7%	29,5%	6,8%	6,9%	8,8%	7,9%	1,4%	1,5%	0,0%	30,6%	18,3%	0,0%
1985-1986	7,8%	9,2%	0,0%	5,2%	13,6%	17,7%	18,2%	29,4%	8,4%	10,4%	8,7%	11,3%	1,3%	1,5%	0,0%	28,6%	19,6%	0,0%
1986-1987	7,6%	9,0%	0,0%	4,3%	13,2%	7,6%	18,5%	31,0%	88,8%	8,7%	8,2%	2,8%	7,6%	1,4%	0,0%	23,9%	20,5%	0,0%
1987-1988	7,4%	9,1%	0,0%	4,3%	13,9%	14,8%	18,1%	28,5%	72,8%	9,6%	8,6%	11,0%	7,4%	1,2%	0,0%	23,4%	21,3%	0,0%
1988-1989	7,3%	9,2%	0,0%	4,2%	13,2%	0,0%	18,8%	30,2%	82,0%	9,4%	8,4%	16,9%	7,3%	1,3%	0,0%	24,0%	20,6%	0,1%
1989-1990	6,9%	8,8%	0,0%	4,0%	13,7%	0,1%	19,8%	28,5%	81,7%	8,9%	8,4%	16,9%	6,9%	1,3%	0,0%	25,7%	21,6%	0,1%
1990-1991	6,9%	9,0%	0,0%	4,0%	13,7%	0,0%	19,8%	29,0%	87,7%	8,9%	8,3%	10,7%	6,9%	1,2%	0,0%	25,7%	21,9%	0,0%
1991-1992	7,2%	9,1%	0,0%	3,6%	13,4%	0,0%	22,5%	29,4%	89,9%	9,9%	8,5%	8,8%	6,3%	1,2%	0,0%	23,4%	22,3%	0,0%

Source : Banque de données de la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes pour les années 1982-1983 à 1991-1992.
Données extraites du TE-102.

1. La clientèle transportée comprend les élèves de la maternelle (maison et 4-5 ans), du primaire et du secondaire. Elle inclut également les élèves transportés pour d'autres commissions scolaires, les élèves du privé transportés par entente et les autres élèves (RFS, CEGEP, etc.). Cependant, elle ne comprend pas les élèves des commissions scolaires Crie, Kativik et du Littoral et les élèves d'une commission scolaire donnée transportés par d'autres commissions scolaires.

2. Dans certaines commissions scolaires, le nombre d'élèves de la maternelle 4-5 ans transportés le midi est supérieur au nombre d'élèves transportés matin et soir.

A : Proportion des commissions scolaires.
B : Clientèle transportée dans la région par rapport à l'ensemble de la clientèle transportée.
C : Clientèle transportée en intégré dans la région par rapport à l'ensemble de la clientèle transportée en intégré.

Tableau 32 (suite)

PROPORTION DES ÉLÈVES TRANSPORTÉS (1) LE MIDI DANS LES COMMISSIONS SCOLAIRES CATHOLIQUES DU QUÉBEC ENTRE 1982-1983 ET 1991-1992 PAR RÉGION ADMINISTRATIVE (INTÉGRÉ ET EXCLUSIF) (CLIENTÈLE RÉGULIÈRE, EHDAA ET EN CLASSES D'ACCUEIL)

Région administrative / Année scolaire	Île de Montréal			Outaouais			Abitibi/Témiscamingue			Côte-Nord			Total		
	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C
1982-1983	8,3%	11,0%	0,0%	5,6%	2,1%	0,0%	8,3%	1,8%	0,0%	9,7%	4,9%	0,0%	100%	100%	100%
1983-1984	8,3%	9,5%	67,6%	5,6%	2,4%	0,0%	8,3%	2,9%	0,0%	9,7%	5,4%	7,7%	100%	100%	100%
1984-1985	8,3%	8,7%	64,8%	5,6%	1,9%	0,0%	8,3%	2,7%	0,0%	8,3%	5,0%	7,3%	100%	100%	100%
1985-1986	7,8%	9,0%	62,6%	5,2%	2,0%	0,0%	9,1%	2,6%	0,0%	6,5%	4,4%	0,0%	100%	100%	100%
1986-1987	6,5%	8,0%	0,8%	7,6%	2,0%	0,0%	7,6%	2,7%	0,0%	7,6%	4,2%	0,0%	100%	100%	100%
1987-1988	6,4%	8,0%	1,3%	7,4%	1,9%	0,0%	8,5%	2,8%	0,0%	7,4%	4,6%	0,0%	100%	100%	100%
1988-1989	6,3%	8,0%	1,0%	7,3%	1,9%	0,0%	8,3%	2,8%	0,0%	7,3%	4,4%	0,0%	100%	100%	100%
1989-1990	5,9%	8,4%	1,2%	6,9%	2,1%	0,0%	7,9%	2,5%	0,0%	6,9%	4,7%	0,0%	100%	100%	100%
1990-1991	5,9%	8,2%	1,6%	6,9%	1,7%	0,0%	7,9%	2,5%	0,0%	6,9%	4,6%	0,0%	100%	100%	100%
1991-1992	5,4%	8,0%	1,4%	6,3%	1,1%	0,0%	9,0%	2,2%	0,0%	6,3%	4,6%	0,0%	100%	100%	100%

Source : Banque de données de la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes pour les années 1982-1983 à 1991-1992.
Données extraites du TE-102.

1. La clientèle transportée comprend les élèves de la maternelle (maison et 4-5 ans), du primaire et du secondaire. Elle inclut également les élèves transportés pour d'autres commissions scolaires, les élèves du privé transportés par entente et les autres élèves (RFS, CEGEP, etc.). Cependant, elle ne comprend pas les élèves des commissions scolaires Crie, Kativik et du Littoral et les élèves d'une commission scolaire donnée transportés par d'autres commissions scolaires.

2. Dans certaines commissions scolaires, le nombre d'élèves de la maternelle 4-5 ans transportés le midi est supérieur au nombre d'élèves transportés matin et soir.

A : Proportion des commissions scolaires.
B : Clientèle transportée dans la région par rapport à l'ensemble de la clientèle transportée.
C : Clientèle transportée en intégré dans la région par rapport à l'ensemble de la clientèle transportée en intégré.

Tableau 33

PROPORTION DES ÉLÈVES TRANSPORTÉS (1) LE MIDI DANS LES COMMISSIONS SCOLAIRES PROTESTANTES DU QUÉBEC ENTRE 1982-1983 ET 1991-1992 PAR RÉGION ADMINISTRATIVE (INTÉGRÉ ET EXCLUSIF) (CLIENTÈLE RÉGULIÈRE, EHDAA ET EN CLASSES D'ACCUEIL)

Région administrative / Année scolaire	Bas St-Laurent/Gaspésie			Saguenay/Lac St-Jean			Québec			Mauricie/Bois-Francs			Estrie			Montréal		
	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C
1982-1983	7,7%	2,8%	0,0%	7,7%	0,0%	0,0%	7,7%	1,1%	0,0%	S.O.			7,7%	0,0%	0,0%	38,5%	20,4%	0,0%
1983-1984	7,7%	2,5%	0,0%	7,7%	0,0%	0,0%	7,7%	1,3%	0,0%	S.O.			7,7%	0,0%	0,0%	38,5%	19,5%	0,0%
1984-1985	7,7%	0,0%	0,0%	7,7%	0,0%	0,0%	7,7%	2,3%	0,0%	S.O.			7,7%	0,0%	0,0%	38,5%	22,1%	0,0%
1985-1986	7,7%	4,5%	0,0%	7,7%	0,0%	0,0%	7,7%	2,7%	0,0%	S.O.			7,7%	0,0%	0,0%	38,5%	24,5%	0,0%
1986-1987	7,7%	3,9%	0,0%	7,7%	0,0%	0,0%	7,7%	2,7%	0,0%	S.O.			7,7%	0,0%	0,0%	38,5%	22,7%	0,0%
1987-1988	7,7%	0,0%	0,0%	7,7%	0,0%	0,0%	7,7%	3,0%	0,0%	S.O.			7,7%	0,0%	0,0%	38,5%	21,7%	0,0%
1988-1989	7,7%	2,7%	0,0%	7,7%	0,0%	0,0%	7,7%	1,6%	0,0%	S.O.			7,7%	0,0%	0,0%	38,5%	24,5%	0,0%
1989-1990	7,7%	2,4%	0,0%	7,7%	0,0%	0,0%	7,7%	1,2%	0,0%	S.O.			7,7%	0,0%	0,0%	38,5%	23,6%	0,0%
1990-1991	7,7%	0,0%	0,0%	7,7%	0,0%	0,0%	7,7%	1,3%	0,0%	S.O.			7,7%	0,0%	0,0%	38,5%	22,9%	0,0%
1991-1992	7,7%	0,0%	0,0%	7,7%	0,0%	0,0%	7,7%	2,4%	0,0%	S.O.			7,7%	0,0%	0,0%	38,5%	19,3%	0,0%

Source : Banque de données de la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes pour les années 1982-1983 à 1991-1992.
Données extraites du TE-102.

1. La clientèle transportée comprend les élèves de la maternelle (maison et 4-5 ans), du primaire et du secondaire. Elle inclut également les élèves transportés pour d'autres commissions scolaires, les élèves du privé transportés par entente et les autres élèves (RFS, CEGEP, etc.). Cependant, elle ne comprend pas les élèves des commissions scolaires Crie, Kativik et du Littoral et les élèves d'une commission scolaire donnée transportés par d'autres commissions scolaires.

2. Dans certaines commissions scolaires, le nombre d'élèves de la maternelle 4-5 ans transportés le midi est supérieur au nombre d'élèves transportés matin et soir.

A : Proportion des commissions scolaires.
B : Clientèle transportée dans la région par rapport à l'ensemble de la clientèle transportée.
C : Clientèle transportée en intégré dans la région par rapport à l'ensemble de la clientèle transportée en intégré.

S.O. : Sans objet.

Tableau 33 (suite)

PROPORTION DES ÉLÈVES TRANSPORTÉS (1) LE MIDI DANS LES COMMISSIONS SCOLAIRES PROTESTANTES DU QUÉBEC ENTRE 1982-1983 ET 1991-1992 PAR RÉGION ADMINISTRATIVE (INTÉGRÉ ET EXCLUSIF) (CLIENTÈLE RÉGULIÈRE, EHDAA ET EN CLASSES D'ACCUEIL)

Région administrative / Année scolaire	Île de Montréal			Outaouais			Abitibi/Témiscamingue			Côte-Nord			Total		
	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C
1982-1983	15,4%	74,0%	100,0%	7,7%	1,8%	0,0%	S.O.			7,7%	0,0%	0,0%	100%	100%	100%
1983-1984	15,4%	70,5%	100,0%	7,7%	5,7%	0,0%	S.O.			7,7%	0,4%	0,0%	100%	100%	100%
1984-1985	15,4%	75,1%	0,0%	7,7%	0,0%	0,0%	S.O.			7,7%	0,5%	0,0%	100%	100%	0%
1985-1986	15,4%	67,5%	0,0%	7,7%	0,0%	0,0%	S.O.			7,7%	0,8%	0,0%	100%	100%	0%
1986-1987	15,4%	70,6%	0,0%	7,7%	0,0%	0,0%	S.O.			7,7%	0,0%	0,0%	100%	100%	0%
1987-1988	15,4%	74,1%	0,0%	7,7%	1,2%	0,0%	S.O.			7,7%	0,0%	0,0%	100%	100%	0%
1988-1989	15,4%	71,0%	0,0%	7,7%	0,2%	0,0%	S.O.			7,7%	0,0%	0,0%	100%	100%	0%
1989-1990	15,4%	72,7%	0,0%	7,7%	0,1%	0,0%	S.O.			7,7%	0,0%	0,0%	100%	100%	0%
1990-1991	15,4%	75,7%	0,0%	7,7%	0,0%	0,0%	S.O.			7,7%	0,0%	0,0%	100%	100%	0%
1991-1992	15,4%	78,3%	0,0%	7,7%	0,1%	0,0%	S.O.			7,7%	0,0%	0,0%	100%	100%	0%

Source : Banque de données de la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes pour les années 1982-1983 à 1991-1992.
Données extraites du TE-102.

1. La clientèle transportée comprend les élèves de la maternelle (maison et 4-5 ans), du primaire et du secondaire. Elle inclut également les élèves transportés pour d'autres commissions scolaires, les élèves du privé transportés par entente et les autres élèves (RFS, CEGEP, etc.). Cependant, elle ne comprend pas les élèves des commissions scolaires Crie, Kativik et du Littoral et les élèves d'une commission scolaire donnée transportés par d'autres commissions scolaires.

2. Dans certaines commissions scolaires, le nombre d'élèves de la maternelle 4-5 ans transportés le midi est supérieur au nombre d'élèves transportés matin et soir.

A : Proportion des commissions scolaires.
B : Clientèle transportée dans la région par rapport à l'ensemble de la clientèle transportée.
C : Clientèle transportée en intégré dans la région par rapport à l'ensemble de la clientèle transportée en intégré.

S.O. : Sans objet.

Tableau 34

IMPORTANCE RELATIVE DES DIFFÉRENTS TYPES DE CLIENTÈLES SCOLAIRES INSCRITES LE MIDI
DANS LES COMMISSIONS SCOLAIRES CATHOLIQUES ET PROTESTANTES DU QUÉBEC ENTRE 1982-1983 ET 1991-1992
(INTÉGRÉ ET EXCLUSIF)

Élèves inscrits	1982-1983	1983-1984	1984-1985	1985-1986	1986-1987	1987-1988	1988-1989	1989-1990	1990-1991	1991-1992
Commissions scolaires	85	85	85	90	105	107	109	114	114	124
Clientèle totale	1 086 170	1 061 715	1 059 535	1 045 004	1 041 311	1 040 005	1 041 595	1 040 999	1 040 713	1 041 781
Clientèle régulière	1 024 381	1 001 797	1 000 287	982 964	974 300	970 996	969 699	960 501	953 527	944 358
Clientèle EHDAA	57 722	56 192	55 552	58 122	63 148	64 062	66 222	74 195	79 700	90 137
Clientèle en classes d'accueil	4 067	3 726	3 696	3 918	3 863	4 947	5 674	6 303	7 486	7 286
% Clientèle régulière	94,3%	94,4%	94,4%	94,1%	93,6%	93,4%	93,1%	92,3%	91,6%	90,6%
% Clientèle EHDAA	5,3%	5,3%	5,2%	5,6%	6,1%	6,2%	6,4%	7,1%	7,7%	8,7%
% Clientèle en classes d'accueil	0,4%	0,4%	0,3%	0,4%	0,4%	0,5%	0,5%	0,6%	0,7%	0,7%

Source : Banque de données de la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes pour les années 1982-1983 à 1991-1992.
Données extraites du TE-102.

Tableau 35

IMPORTANCE RELATIVE DES DIFFÉRENTS TYPES DE CLIENTÈLES SCOLAIRES TRANSPORTÉES LE MIDI DANS LES COMMISSIONS SCOLAIRES CATHOLIQUES ET PROTESTANTES DU QUÉBEC ENTRE 1982-1983 ET 1991-1992 (INTÉGRÉ ET EXCLUSIF)

Élèves transportés (exclusif et intégré)		1982-1983	1983-1984	1984-1985	1985-1986	1986-1987	1987-1988	1988-1989	1989-1990	1990-1991	1991-1992
Clientèle totale:	exclusif	165 056	166 745	165 705	176 686	179 981	173 549	180 414	177 504	175 351	166 246
	intégré	321	2 359	2 451	2 144	3 695	1 944	1 176	1 260	1 331	1 478
	total	165 377	169 104	168 156	178 830	183 676	175 493	181 590	178 764	176 682	167 724
Clientèle régulière:	exclusif	156 749	162 591	161 240	170 864	174 285	167 828	175 630	171 478	169 971	160 477
	intégré	311	2 349	2 388	2 070	3 641	1 906	1 135	1 229	1 302	1 450
	total	157 060	164 940	163 628	172 934	177 926	169 734	176 765	172 707	171 273	161 927
Clientèle EHDAA:	exclusif	4 141	3 780	4 150	4 918	5 400	5 600	4 669	5 797	5 185	5 427
	intégré	10	10	63	72	54	38	41	31	29	28
	total	4 151	3 790	4 213	4 990	5 454	5 638	4 710	5 828	5 214	5 455
Clientèle classes d'accueil:	exclusif	4 166	374	315	904	296	121	115	229	195	342
	intégré	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-
	total	4 166	374	315	906	296	121	115	229	195	342
% Clientèle régulière:	exclusif	95,0%	97,5%	97,3%	96,7%	96,8%	96,7%	97,3%	96,6%	96,9%	96,5%
	intégré	96,9%	99,6%	97,4%	96,5%	98,5%	98,0%	96,5%	97,5%	97,8%	98,1%
	total	95,0%	97,5%	97,3%	96,7%	96,9%	96,7%	97,3%	96,6%	96,9%	96,5%
% Clientèle EHDAA:	exclusif	2,5%	2,3%	2,5%	2,8%	3,0%	3,2%	2,6%	3,3%	3,0%	3,3%
	intégré	3,1%	0,4%	2,6%	3,4%	1,5%	2,0%	3,5%	2,5%	2,2%	1,9%
	total	2,5%	2,2%	2,5%	2,8%	3,0%	3,2%	2,6%	3,3%	3,0%	3,3%
% Clientèle classes d'accueil:	exclusif	2,5%	0,2%	0,2%	0,5%	0,2%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,2%
	intégré	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
	total	2,5%	0,2%	0,2%	0,5%	0,2%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,2%

Source : Banque de données de la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes pour les années 1982-1983 à 1991-1992.
Données extraites du TE-102.

Tableau 36

PROPORTION DES DIFFÉRENTS TYPES DE CLIENTÈLES SCOLAIRES INSCRITES ET TRANSPORTÉES LE MIDI DANS LES COMMISSIONS SCOLAIRES CATHOLIQUES ET PROTESTANTES DU QUÉBEC ENTRE 1982-1983 ET 1991-1992 (INTÉGRÉ ET EXCLUSIF)

Clientèle	1982-1983	1983-1984	1984-1985	1985-1986	1986-1987	1987-1988	1988-1989	1989-1990	1990-1991	1991-1992
Clientèle totale										
% élèves transportés/inscrits	15,2%	15,9%	15,9%	17,1%	17,6%	16,9%	17,4%	17,2%	17,0%	16,1%
% transportés en intégré/total transportés	0,2%	1,4%	1,5%	1,2%	2,0%	1,1%	0,6%	0,7%	0,8%	0,9%
Clientèle régulière										
% élèves transportés/inscrits	15,3%	16,5%	16,4%	17,6%	18,3%	17,5%	18,2%	18,0%	18,0%	17,1%
% transportés en intégré/total transportés	0,2%	1,4%	1,5%	1,2%	2,0%	1,1%	0,6%	0,7%	0,8%	0,9%
Clientèle EHDAA										
% élèves transportés/inscrits	7,2%	6,7%	7,6%	8,6%	8,6%	8,8%	7,1%	7,9%	6,5%	6,1%
% transportés en intégré/total transportés	0,2%	0,3%	1,5%	1,4%	1,0%	0,7%	0,9%	0,5%	0,6%	0,5%
Clientèle en classes d'accueil										
% élèves transportés/inscrits	102,4%	10,0%	8,5%	23,1%	7,7%	2,4%	2,0%	3,6%	2,6%	4,7%
% transportés en intégré/total transportés	-	-	-	0,2%	-	-	-	-	-	-

Source : Banque de données de la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes pour les années 1982-1983 à 1991-1992.
Données extraites du TE-102.

Tableau 37

ÉVOLUTION DU NOMBRE D'ÉLÈVES INSCRITS ET TRANSPORTÉS LE MIDI DANS LES COMMISSIONS SCOLAIRES CATHOLIQUES ET PROTESTANTES DU QUÉBEC ENTRE 1982-1983 ET 1991-1992 ET PROPORTION DES ÉLÈVES INSCRITS ET TRANSPORTÉS (INTÉGRÉ ET EXCLUSIF) (CLIENTÈLE RÉGULIÈRE)

Clientèle	1982-1983	1983-1984	1984-1985	1985-1986	1986-1987	1987-1988	1988-1989	1989-1990	1990-1991	1991-1992
Commissions scolaires	85	85	85	90	105	107	109	114	114	124
Élèves inscrits (1)	1 024 381	1 001 797	1 000 287	982 964	974 300	970 996	969 699	960 501	953 527	944 358
Transportés en exclusif	156 749	162 591	161 240	170 864	174 285	167 828	175 630	171 478	169 971	160 477
Transportés en intégré	311	2 349	2 388	2 070	3 641	1 906	1 135	1 229	1 302	1 450
Total élèves transportés (2)	157 060	164 940	163 628	172 934	177 926	169 734	176 765	172 707	171 273	161 927
% élèves transportés/inscrits	15,3%	16,5%	16,4%	17,6%	18,3%	17,5%	18,2%	18,0%	18,0%	17,1%
% transportés en intégré/total transportés	0,2%	1,4%	1,5%	1,2%	2,0%	1,1%	0,6%	0,7%	0,8%	0,9%

Source : Banque de données de la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes pour les années 1982-1983 à 1991-1992.
Données extraites du TE-102.

1. La clientèle inscrite comprend les élèves de la maternelle (maison et 4-5 ans), du primaire et du secondaire. Elle inclut également les élèves transportés pour d'autres commissions scolaires. Cependant, elle ne comprend pas les élèves des commissions scolaires Crie, Kativik et du Littoral, les élèves du privé transportés par entente, les élèves d'une commission scolaire donnée transportés par d'autres commissions scolaires et les autres élèves (RFS, CEGEP, etc.).

2. La clientèle transportée comprend les élèves de la maternelle (maison et 4-5 ans), du primaire et du secondaire. Elle inclut également les élèves transportés pour d'autres commissions scolaires, les élèves du privé transportés par entente et les autres élèves (RFS, CEGEP, etc.). Cependant, elle ne comprend pas les élèves des commissions scolaires Crie, Kativik et du Littoral et les élèves d'une commission scolaire donnée transportés par d'autres commissions scolaires.

3. Dans certaines commissions scolaires, le nombre d'élèves de la maternelle 4-5 ans transportés le midi est supérieur au nombre d'élèves transportés matin et soir.

Tableau 38

ÉVOLUTION DU NOMBRE D'ÉLÈVES INSCRITS ET TRANSPORTÉS LE MIDI DANS LES COMMISSIONS SCOLAIRES CATHOLIQUES DU QUÉBEC ENTRE 1982-1983 ET 1991-1992 ET PROPORTION DES ÉLÈVES INSCRITS ET TRANSPORTÉS (INTÉGRÉ ET EXCLUSIF) (CLIENTÈLE RÉGULIÈRE)

Clientèle	1982-1983	1983-1984	1984-1985	1985-1986	1986-1987	1987-1988	1988-1989	1989-1990	1990-1991	1991-1992
Commissions scolaires	72	72	72	77	92	94	96	101	101	111
Élèves inscrits (1)	944 648	925 428	922 510	906 715	899 018	893 730	891 961	882 289	877 051	868 744
Transportés en exclusif	151 760	157 092	157 548	167 407	170 320	164 355	170 008	165 000	163 791	156 504
Transportés en intégré	289	2 328	2 388	2 070	3 641	1 906	1 135	1 229	1 302	1 450
Total élèves transportés (2)	152 049	159 420	159 936	169 477	173 961	166 261	171 143	166 229	165 093	157 954
% élèves transportés/inscrits	16,1%	17,2%	17,3%	18,7%	19,4%	18,6%	19,2%	18,8%	18,8%	18,2%
% transportés en intégré/total transportés	0,2%	1,5%	1,5%	1,2%	2,1%	1,1%	0,7%	0,7%	0,8%	0,9%

Source : Banque de données de la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes pour les années 1982-1983 à 1991-1992.
Données extraites du TE-102.

1. La clientèle inscrite comprend les élèves de la maternelle (maison et 4-5 ans), du primaire et du secondaire. Elle inclut également les élèves transportés pour d'autres commissions scolaires. Cependant, elle ne comprend pas les élèves des commissions scolaires Crie, Kativik et du Littoral, les élèves du privé transportés par entente, les élèves d'une commission scolaire donnée transportés par d'autres commissions scolaires et les autres élèves (RFS, CEGEP, etc.).

2. La clientèle transportée comprend les élèves de la maternelle (maison et 4-5 ans), du primaire et du secondaire. Elle inclut également les élèves transportés pour d'autres commissions scolaires, les élèves du privé transportés par entente et les autres élèves (RFS, CEGEP, etc.). Cependant, elle ne comprend pas les élèves des commissions scolaires Crie, Kativik et du Littoral et les élèves d'une commission scolaire donnée transportés par d'autres commissions scolaires.

3. Dans certaines commissions scolaires, le nombre d'élèves de la maternelle 4-5 ans transportés le midi est supérieur au nombre d'élèves transportés matin et soir.

Tableau 39

ÉVOLUTION DU NOMBRE D'ÉLÈVES INSCRITS ET TRANSPORTÉS LE MIDI DANS LES COMMISSIONS SCOLAIRES PROTESTANTES DU QUÉBEC ENTRE 1982-1983 ET 1991-1992 ET PROPORTION DES ÉLÈVES INSCRITS ET TRANSPORTÉS (INTÉGRÉ ET EXCLUSIF) (CLIENTÈLE RÉGULIÈRE)

Clientèle	1982-1983	1983-1984	1984-1985	1985-1986	1986-1987	1987-1988	1988-1989	1989-1990	1990-1991	1991-1992
Commissions scolaires	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13
Élèves inscrits (1)	79 733	76 369	77 777	76 249	75 282	77 266	77 738	78 212	76 476	75 614
Transportés en exclusif	4 989	5 499	3 692	3 457	3 965	3 473	5 622	6 478	6 180	3 973
Transportés en intégré	22	21	-	-	-	-	-	-	-	-
Total élèves transportés (2)	5 011	5 520	3 692	3 457	3 965	3 473	5 622	6 478	6 180	3 973
% élèves transportés/inscrits	6,3%	7,2%	4,7%	4,5%	5,3%	4,5%	7,2%	8,3%	8,1%	5,3%
% transportés en intégré/total transportés	0,4%	0,4%	-	-	-	-	-	-	-	-

Source : Banque de données de la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes pour les années 1982-1983 à 1991-1992.
Données extraites du TE-102.

1. La clientèle inscrite comprend les élèves de la maternelle (maison et 4-5 ans), du primaire et du secondaire. Elle inclut également les élèves transportés pour d'autres commissions scolaires. Cependant, elle ne comprend pas les élèves des commissions scolaires Crie, Kativik et du Littoral, les élèves du privé transportés par entente, les élèves d'une commission scolaire donnée transportés par d'autres commissions scolaires et les autres élèves (RFS, CEGEP, etc.).

2. La clientèle transportée comprend les élèves de la maternelle (maison et 4-5 ans), du primaire et du secondaire. Elle inclut également les élèves transportés pour d'autres commissions scolaires, les élèves du privé transportés par entente et les autres élèves (RFS, CEGEP, etc.). Cependant, elle ne comprend pas les élèves des commissions scolaires Crie, Kativik et du Littoral et les élèves d'une commission scolaire donnée transportés par d'autres commissions scolaires.

3. Dans certaines commissions scolaires, le nombre d'élèves de la maternelle 4-5 ans transportés le midi est supérieur au nombre d'élèves transportés matin et soir.

Tableau 40

PROPORTION DES ÉLÈVES TRANSPORTÉS (1) LE MIDI
DANS LES COMMISSIONS SCOLAIRES CATHOLIQUES ET PROTESTANTES DU QUÉBEC ENTRE 1982-1983 ET 1991-1992
PAR RÉGION ADMINISTRATIVE
(INTÉGRÉ ET EXCLUSIF)
(CLIENTÈLE RÉGULIÈRE)

Région administrative / Année scolaire	Bas St-Laurent/Gaspésie			Saguenay/Lac St-Jean			Québec			Mauricie/Bois-Francs			Estrie			Montréal		
	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C
1982-1983	8,2%	9,3%	0,0%	5,9%	13,8%	21,9%	15,3%	27,3%	0,0%	5,9%	8,3%	71,1%	2,4%	1,6%	0,0%	30,6%	20,5%	0,0%
1983-1984	8,2%	9,7%	0,0%	5,9%	13,2%	15,3%	15,3%	27,3%	0,9%	5,9%	8,1%	8,2%	2,4%	1,5%	0,0%	30,6%	18,4%	0,0%
1984-1985	8,2%	9,5%	0,0%	5,9%	14,0%	13,5%	15,3%	29,3%	7,0%	5,9%	8,5%	7,9%	2,4%	1,5%	0,0%	31,8%	18,5%	0,0%
1985-1986	7,8%	9,4%	0,0%	5,6%	13,3%	18,3%	16,7%	28,9%	8,7%	8,9%	8,5%	11,3%	2,2%	1,5%	0,0%	30,0%	20,0%	0,0%
1986-1987	7,6%	8,9%	0,0%	4,8%	12,9%	7,6%	17,1%	30,5%	89,6%	7,6%	8,0%	2,6%	7,6%	1,4%	0,0%	25,7%	20,4%	0,0%
1987-1988	7,5%	8,9%	0,0%	4,7%	13,6%	15,1%	16,8%	28,1%	73,7%	8,4%	8,5%	10,7%	7,5%	1,2%	0,0%	25,2%	21,6%	0,0%
1988-1989	7,3%	9,1%	0,0%	4,6%	12,8%	0,0%	17,4%	29,3%	84,0%	8,3%	8,1%	15,5%	7,3%	1,3%	0,0%	25,7%	21,0%	0,1%
1989-1990	7,0%	8,8%	0,0%	4,4%	12,9%	0,1%	18,4%	27,5%	83,1%	7,9%	8,2%	16,6%	7,0%	1,3%	0,0%	27,2%	22,0%	0,1%
1990-1991	7,0%	8,9%	0,0%	4,4%	12,9%	0,0%	18,4%	27,9%	89,6%	7,9%	8,0%	10,1%	7,0%	1,1%	0,0%	27,2%	22,2%	0,0%
1991-1992	7,3%	9,2%	0,0%	4,0%	12,6%	0,0%	21,0%	29,1%	91,6%	8,9%	8,2%	8,4%	6,5%	1,2%	0,0%	25,0%	22,7%	0,0%

Source : Banque de données de la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes pour les années 1982-1983 à 1991-1992.
Données extraites du TE-102.

1. La clientèle transportée comprend les élèves de la maternelle (maison et 4-5 ans), du primaire et du secondaire. Elle inclut également les élèves transportés pour d'autres commissions scolaires, les élèves du privé transportés par entente et les autres élèves (RFS, CEGEP, etc.). Cependant, elle ne comprend pas les élèves des commissions scolaires Crie, Kativik et du Littoral et les élèves d'une commission scolaire donnée transportés par d'autres commissions scolaires.

2. Dans certaines commissions scolaires, le nombre d'élèves de la maternelle 4-5 ans transportés le midi est supérieur au nombre d'élèves transportés matin et soir.

A : Proportion des commissions scolaires.
B : Clientèle transportée dans la région par rapport à l'ensemble de la clientèle transportée.
C : Clientèle transportée en intégré dans la région par rapport à l'ensemble de la clientèle transportée en intégré.

Tableau 40 (suite)

PROPORTION DES ÉLÈVES TRANSPORTÉS (1) LE MIDI
DANS LES COMMISSIONS SCOLAIRES CATHOLIQUES ET PROTESTANTES DU QUÉBEC ENTRE 1982-1983 ET 1991-1992
PAR RÉGION ADMINISTRATIVE
(INTÉGRÉ ET EXCLUSIF)
(CLIENTÈLE RÉGULIÈRE)

Région administrative / Année scolaire	Île de Montréal			Outaouais			Abitibi/Témiscamingue			Côte-Nord			Total			
	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C	
1982-1983	9,4%	10,2%	7,1%	5,9%	2,2%	0,0%	7,1%	1,9%	0,0%	9,4%	5,0%	0,0%	100%	100%	100%	
1983-1984	9,4%	11,3%	68,0%	5,9%	2,6%	0,0%	7,1%	2,8%	0,0%	9,4%	5,2%	7,7%	100%	100%	100%	
1984-1985	9,4%	9,4%	64,1%	5,9%	1,9%	0,0%	7,1%	2,7%	0,0%	8,2%	4,8%	7,5%	100%	100%	100%	
1985-1986	8,9%	9,6%	61,7%	5,6%	2,0%	0,0%	7,8%	2,5%	0,0%	6,7%	4,3%	0,0%	100%	100%	100%	
1986-1987	7,6%	9,2%	0,2%	7,6%	2,0%	0,0%	6,7%	2,6%	0,0%	7,6%	4,1%	0,0%	100%	100%	100%	
1987-1988	7,5%	8,9%	0,6%	7,5%	2,0%	0,0%	7,5%	2,8%	0,0%	7,5%	4,5%	0,0%	100%	100%	100%	
1988-1989	7,3%	9,7%	0,4%	7,3%	1,9%	0,0%	7,3%	2,7%	0,0%	7,3%	4,2%	0,0%	100%	100%	100%	
1989-1990	7,0%	10,5%	0,2%	7,0%	2,1%	0,0%	7,0%	2,4%	0,0%	7,0%	4,5%	0,0%	100%	100%	100%	
1990-1991	7,0%	10,5%	0,2%	7,0%	1,6%	0,0%	7,0%	2,4%	0,0%	7,0%	4,4%	0,0%	100%	100%	100%	
1991-1992	6,5%	9,5%	0,0%	6,5%	1,1%	0,0%	8,1%	2,2%	0,0%	6,5%	4,3%	0,0%	100%	100%	100%	

Source : Banque de données de la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes pour les années 1982-1983 à 1991-1992.
Données extraites du TE-102.

1. La clientèle transportée comprend les élèves de la maternelle (maison et 4-5 ans), du primaire et du secondaire. Elle inclut également les élèves transportés pour d'autres commissions scolaires, les élèves du privé transportés par entente et les autres élèves (RFS, CEGEP, etc.). Cependant, elle ne comprend pas les élèves des commissions scolaires Crie, Kativik et du Littoral et les élèves d'une commission scolaire donnée transportés par d'autres commissions scolaires.

2. Dans certaines commissions scolaires, le nombre d'élèves de la maternelle 4-5 ans transportés le midi est supérieur au nombre d'élèves transportés matin et soir.

A : Proportion des commissions scolaires.
B : Clientèle transportée dans la région par rapport à l'ensemble de la clientèle transportée.
C : Clientèle transportée en intégré dans la région par rapport à l'ensemble de la clientèle transportée en intégré.

Tableau 41

PROPORTION DES ÉLÈVES TRANSPORTÉS (1) LE MIDI DANS LES COMMISSIONS SCOLAIRES CATHOLIQUES DU QUÉBEC ENTRE 1982-1983 ET 1991-1992 PAR RÉGION ADMINISTRATIVE (INTÉGRÉ ET EXCLUSIF) (CLIENTÈLE RÉGULIÈRE)

Région administrative / Année scolaire	Bas St-Laurent/Gaspésie			Saguenay/Lac St-Jean			Québec			Mauricie/Bois-Francs			Estrie			Montréal		
	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C
1982-1983	8,3%	9,5%	0,0%	5,6%	14,3%	23,5%	16,7%	28,2%	0,0%	6,9%	8,6%	76,5%	1,4%	1,7%	0,0%	29,2%	20,5%	0,0%
1983-1984	8,3%	10,0%	0,0%	5,6%	13,7%	15,4%	16,7%	28,2%	0,9%	6,9%	8,4%	8,3%	1,4%	1,6%	0,0%	29,2%	18,3%	0,0%
1984-1985	8,3%	9,8%	0,0%	5,6%	14,3%	13,5%	16,7%	29,9%	7,0%	6,9%	8,7%	7,9%	1,4%	1,5%	0,0%	30,6%	18,4%	0,0%
1985-1986	7,8%	9,5%	0,0%	5,2%	13,5%	18,3%	18,2%	29,4%	8,7%	10,4%	8,7%	11,3%	1,3%	1,5%	0,0%	28,6%	19,9%	0,0%
1986-1987	7,6%	9,0%	0,0%	4,3%	13,2%	7,6%	18,5%	31,2%	89,6%	8,7%	8,1%	2,6%	7,6%	1,4%	0,0%	23,9%	20,7%	0,0%
1987-1988	7,4%	9,1%	0,0%	4,3%	13,8%	15,1%	18,1%	28,7%	73,7%	9,6%	8,7%	10,7%	7,4%	1,3%	0,0%	23,4%	21,5%	0,0%
1988-1989	7,3%	9,3%	0,0%	4,2%	13,2%	0,0%	18,8%	30,2%	84,0%	9,4%	8,4%	15,5%	7,3%	1,4%	0,0%	24,0%	20,8%	0,1%
1989-1990	6,9%	9,0%	0,0%	4,0%	13,4%	0,1%	19,8%	28,5%	83,1%	8,9%	8,5%	16,6%	6,9%	1,3%	0,0%	25,7%	21,9%	0,1%
1990-1991	6,9%	9,2%	0,0%	4,0%	13,3%	0,0%	19,8%	28,9%	89,6%	8,9%	8,3%	10,1%	6,9%	1,2%	0,0%	25,7%	22,2%	0,0%
1991-1992	7,2%	9,4%	0,0%	3,6%	12,9%	0,0%	22,5%	29,7%	91,6%	9,9%	8,4%	8,4%	6,3%	1,2%	0,0%	23,4%	22,7%	0,0%

Source : Banque de données de la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes pour les années 1982-1983 à 1991-1992.
Données extraites du TE-102.

1. La clientèle transportée comprend les élèves de la maternelle (maison et 4-5 ans), du primaire et du secondaire. Elle inclut également les élèves transportés pour d'autres commissions scolaires, les élèves du privé transportés par entente et les autres élèves (RFS, CEGEP, etc.). Cependant, elle ne comprend pas les élèves des commissions scolaires Crie, Kativik et du Littoral et les élèves d'une commission scolaire donnée transportés par d'autres commissions scolaires.

2. Dans certaines commissions scolaires, le nombre d'élèves de la maternelle 4-5 ans transportés le midi est supérieur au nombre d'élèves transportés matin et soir.

A : Proportion des commissions scolaires.
B : Clientèle transportée dans la région par rapport à l'ensemble de la clientèle transportée.
C : Clientèle transportée en intégré dans la région par rapport à l'ensemble de la clientèle transportée en intégré.

Tableau 41 (suite)

PROPORTION DES ÉLÈVES TRANSPORTÉS (1) LE MIDI DANS LES COMMISSIONS SCOLAIRES CATHOLIQUES DU QUÉBEC ENTRE 1982-1983 ET 1991-1992 PAR RÉGION ADMINISTRATIVE (INTÉGRÉ ET EXCLUSIF) (CLIENTÈLE RÉGULIÈRE)

Région administrative / Année scolaire	Île de Montréal			Outaouais			Abitibi/Témiscamingue			Côte-Nord			Total		
	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C
1982-1983	8,3%	8,1%	0,0%	5,6%	2,2%	0,0%	8,3%	1,9%	0,0%	9,7%	5,1%	0,0%	100%	100%	100%
1983-1984	8,3%	9,3%	67,7%	5,6%	2,4%	0,0%	8,3%	2,9%	0,0%	9,7%	5,4%	7,7%	100%	100%	100%
1984-1985	8,3%	7,9%	64,1%	5,6%	1,9%	0,0%	8,3%	2,7%	0,0%	8,3%	4,9%	7,5%	100%	100%	100%
1985-1986	7,8%	8,5%	61,7%	5,2%	2,1%	0,0%	9,1%	2,6%	0,0%	6,5%	4,3%	0,0%	100%	100%	100%
1986-1987	6,5%	7,4%	0,2%	7,6%	2,0%	0,0%	7,6%	2,7%	0,0%	7,6%	4,2%	0,0%	100%	100%	100%
1987-1988	6,4%	7,5%	0,6%	7,4%	2,0%	0,0%	8,5%	2,8%	0,0%	7,4%	4,6%	0,0%	100%	100%	100%
1988-1989	6,3%	7,7%	0,4%	7,3%	2,0%	0,0%	8,3%	2,8%	0,0%	7,3%	4,3%	0,0%	100%	100%	100%
1989-1990	5,9%	8,1%	0,2%	6,9%	2,1%	0,0%	7,9%	2,5%	0,0%	6,9%	4,6%	0,0%	100%	100%	100%
1990-1991	5,9%	8,1%	0,2%	6,9%	1,7%	0,0%	7,9%	2,5%	0,0%	6,9%	4,6%	0,0%	100%	100%	100%
1991-1992	5,4%	7,8%	0,0%	6,3%	1,1%	0,0%	9,0%	2,3%	0,0%	6,3%	4,4%	0,0%	100%	100%	100%

Source : Banque de données de la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes pour les années 1982-1983 à 1991-1992.
Données extraites du TE-102.

1. La clientèle transportée comprend les élèves de la maternelle (maison et 4-5 ans), du primaire et du secondaire. Elle inclut également les élèves transportés pour d'autres commissions scolaires, les élèves du privé transportés par entente et les autres élèves (RFS, CEGEP, etc.). Cependant, elle ne comprend pas les élèves des commissions scolaires Crie, Kativik et du Littoral et les élèves d'une commission scolaire donnée transportés par d'autres commissions scolaires.

2. Dans certaines commissions scolaires, le nombre d'élèves de la maternelle 4-5 ans transportés le midi est supérieur au nombre d'élèves transportés matin et soir.

A : Proportion des commissions scolaires.
B : Clientèle transportée dans la région par rapport à l'ensemble de la clientèle transportée.
C : Clientèle transportée en intégré dans la région par rapport à l'ensemble de la clientèle transportée en intégré.

Tableau 42

PROPORTION DES ÉLÈVES TRANSPORTÉS (1) LE MIDI
DANS LES COMMISSIONS SCOLAIRES PROTESTANTES DU QUÉBEC ENTRE 1982-1983 ET 1991-1992
PAR RÉGION ADMINISTRATIVE
(INTÉGRÉ ET EXCLUSIF)
(CLIENTÈLE RÉGULIÈRE)

Région administrative / Année scolaire	Bas St-Laurent/Gaspésie			Saguenay/Lac St-Jean			Québec			Mauricie/Bois-Francs			Estrie			Montréal		
	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C
1982-1983	7,7%	3,0%	0,0%	7,7%	0,0%	0,0%	7,7%	1,1%	0,0%	S.O.			7,7%	0,0%	0,0%	38,5%	21,5%	0,0%
1983-1984	7,7%	2,6%	0,0%	7,7%	0,0%	0,0%	7,7%	1,4%	0,0%	S.O.			7,7%	0,0%	0,0%	38,5%	19,9%	0,0%
1984-1985	7,7%	0,0%	0,0%	7,7%	0,0%	0,0%	7,7%	2,3%	0,0%	S.O.			7,7%	0,0%	0,0%	38,5%	22,6%	0,0%
1985-1986	7,7%	4,9%	0,0%	7,7%	0,0%	0,0%	7,7%	3,0%	0,0%	S.O.			7,7%	0,0%	0,0%	38,5%	26,7%	0,0%
1986-1987	7,7%	4,1%	0,0%	7,7%	0,0%	0,0%	7,7%	2,8%	0,0%	S.O.			7,7%	0,0%	0,0%	38,5%	7,9%	0,0%
1987-1988	7,7%	0,0%	0,0%	7,7%	0,0%	0,0%	7,7%	3,2%	0,0%	S.O.			7,7%	0,0%	0,0%	38,5%	22,7%	0,0%
1988-1989	7,7%	2,9%	0,0%	7,7%	0,0%	0,0%	7,7%	1,7%	0,0%	S.O.			7,7%	0,0%	0,0%	38,5%	26,1%	0,0%
1989-1990	7,7%	2,5%	0,0%	7,7%	0,0%	0,0%	7,7%	1,2%	0,0%	S.O.			7,7%	0,0%	0,0%	38,5%	24,2%	0,0%
1990-1991	7,7%	0,0%	0,0%	7,7%	0,0%	0,0%	7,7%	1,3%	0,0%	S.O.			7,7%	0,0%	0,0%	38,5%	22,9%	0,0%
1991-1992	7,7%	0,0%	0,0%	7,7%	0,0%	0,0%	7,7%	2,4%	0,0%	S.O.			7,7%	0,0%	0,0%	38,5%	19,3%	0,0%

Source : Banque de données de la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes pour les années 1982-1983 à 1991-1992.
Données extraites du TE-102.

1. La clientèle transportée comprend les élèves de la maternelle (maison et 4-5 ans), du primaire et du secondaire. Elle inclut également les élèves transportés pour d'autres commissions scolaires, les élèves du privé transportés par entente et les autres élèves (RFS, CEGEP, etc.). Cependant, elle ne comprend pas les élèves des commissions scolaires Crie, Kativik et du Littoral et les élèves d'une commission scolaire donnée transportés par d'autres commissions scolaires.

2. Dans certaines commissions scolaires, le nombre d'élèves de la maternelle 4-5 ans transportés le midi est supérieur au nombre d'élèves transportés matin et soir.

A : Proportion des commissions scolaires.
B : Clientèle transportée dans la région par rapport à l'ensemble de la clientèle transportée.
C : Clientèle transportée en intégré dans la région par rapport à l'ensemble de la clientèle transportée en intégré.

S.O. : Sans objet.

Tableau 42 (suite)

PROPORTION DES ÉLÈVES TRANSPORTÉS (1) LE MIDI DANS LES COMMISSIONS SCOLAIRES PROTESTANTES DU QUÉBEC ENTRE 1982-1983 ET 1991-1992 PAR RÉGION ADMINISTRATIVE (INTÉGRÉ ET EXCLUSIF) (CLIENTÈLE RÉGULIÈRE)

Région administrative / Année scolaire	Île de Montréal			Outaouais			Abitibi/Témiscamingue			Côte-Nord			Total		
	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C
1982-1983	15,4%	72,6%	100,0%	7,7%	1,9%	0,0%	S.O.			7,7%	0,0%	0,0%	100%	100%	100%
1983-1984	15,4%	69,9%	100,0%	7,7%	5,8%	0,0%	S.O.			7,7%	0,4%	0,0%	100%	100%	100%
1984-1985	15,4%	74,6%	0,0%	7,7%	0,0%	0,0%	S.O.			7,7%	0,5%	0,0%	100%	100%	0%
1985-1986	15,4%	64,5%	0,0%	7,7%	0,0%	0,0%	S.O.			7,7%	0,9%	0,0%	100%	100%	0%
1986-1987	15,4%	85,2%	0,0%	7,7%	0,0%	0,0%	S.O.			7,7%	0,0%	0,0%	100%	100%	0%
1987-1988	15,4%	72,9%	0,0%	7,7%	1,2%	0,0%	S.O.			7,7%	0,0%	0,0%	100%	100%	0%
1988-1989	15,4%	69,1%	0,0%	7,7%	0,1%	0,0%	S.O.			7,7%	0,0%	0,0%	100%	100%	0%
1989-1990	15,4%	72,1%	0,0%	7,7%	0,0%	0,0%	S.O.			7,7%	0,0%	0,0%	100%	100%	0%
1990-1991	15,4%	75,8%	0,0%	7,7%	0,0%	0,0%	S.O.			7,7%	0,0%	0,0%	100%	100%	0%
1991-1992	15,4%	78,3%	0,0%	7,7%	0,0%	0,0%	S.O.			7,7%	0,0%	0,0%	100%	100%	0%

Source : Banque de données de la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes pour les années 1982-1983 à 1991-1992.
Données extraites du TE-102.

1. La clientèle transportée comprend les élèves de la maternelle (maison et 4-5 ans), du primaire et du secondaire. Elle inclut également les élèves transportés pour d'autres commissions scolaires, les élèves du privé transportés par entente et les autres élèves (RFS, CEGEP, etc.). Cependant, elle ne comprend pas les élèves des commissions scolaires Crie, Kativik et du Littoral et les élèves d'une commission scolaire donnée transportés par d'autres commissions scolaires.

2. Dans certaines commissions scolaires, le nombre d'élèves de la maternelle 4-5 ans transportés le midi est supérieur au nombre d'élèves transportés matin et soir.

A : Proportion des commissions scolaires.
B : Clientèle transportée dans la région par rapport à l'ensemble de la clientèle transportée.
C : Clientèle transportée en intégré dans la région par rapport à l'ensemble de la clientèle transportée en intégré.

S.O. : Sans objet.

Tableau 43

ÉVOLUTION DU NOMBRE D'ÉLÈVES INSCRITS ET TRANSPORTÉS LE MIDI
DANS LES COMMISSIONS SCOLAIRES CATHOLIQUES ET PROTESTANTES DU QUÉBEC ENTRE 1982-1983 ET 1991-1992
ET PROPORTION DES ÉLÈVES INSCRITS ET TRANSPORTÉS
(INTÉGRÉ ET EXCLUSIF)
(CLIENTÈLE EHDAA)

Clientèle	1982-1983	1983-1984	1984-1985	1985-1986	1986-1987	1987-1988	1988-1989	1989-1990	1990-1991	1991-1992
Commissions scolaires	85	85	85	90	105	107	109	114	114	124
	57 722	56 192	55 552	58 122	63 148	64 062	66 222	74 195	79 700	90 137
Élèves inscrits (1)	57 722	56 192	55 552	58 122	63 148	64 062	66 222	74 195	79 700	90 137
	4 141	3 780	4 150	4 918	5 400	5 600	4 669	5 797	5 185	5 427
Transportés en exclusif	4 141	3 780	4 150	4 918	5 400	5 600	4 669	5 797	5 185	5 427
Transportés en intégré	10	10	63	72	54	38	41	31	29	28
	10	10	63	72	54	38	41	31	29	28
Total élèves transportés (2)	4 151	3 790	4 213	4 990	5 454	5 638	4 710	5 828	5 214	5 455
	4 151	3 790	4 213	4 990	5 454	5 638	4 710	5 828	5 214	5 455
% élèves transportés/inscrits	7,2%	6,7%	7,6%	8,6%	8,6%	8,8%	7,1%	7,9%	6,5%	6,1%
% transportés en intégré/total transportés	0,2%	0,3%	1,5%	1,4%	1,0%	0,7%	0,9%	0,5%	0,6%	0,5%
	7,2%	6,7%	7,6%	8,6%	8,6%	8,8%	7,1%	7,9%	6,5%	6,1%
	0,2%	0,3%	1,5%	1,4%	1,0%	0,7%	0,9%	0,5%	0,6%	0,5%

Source : Banque de données de la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes pour les années 1982-1983 à 1991-1992.
Données extraites du TE-102.

1. La clientèle inscrite comprend les élèves de la maternelle (maison et 4-5 ans), du primaire et du secondaire. Elle inclut également les élèves transportés pour d'autres commissions scolaires. Cependant, elle ne comprend pas les élèves des commissions scolaires Crie, Kativik et du Littoral, les élèves du privé transportés par entente, les élèves d'une commission scolaire donnée transportés par d'autres commissions scolaires et les autres élèves (RFS, CEGEP, etc.).

2. La clientèle transportée comprend les élèves de la maternelle (maison et 4-5 ans), du primaire et du secondaire. Elle inclut également les élèves transportés pour d'autres commissions scolaires, les élèves du privé transportés par entente et les autres élèves (RFS, CEGEP, etc.). Cependant, elle ne comprend pas les élèves des commissions scolaires Crie, Kativik et du Littoral et les élèves d'une commission scolaire donnée transportés par d'autres commissions scolaires.

3. Dans certaines commissions scolaires, le nombre d'élèves de la maternelle 4-5 ans transportés le midi est supérieur au nombre d'élèves transportés matin et soir.

Tableau 44

ÉVOLUTION DU NOMBRE D'ÉLÈVES INSCRITS ET TRANSPORTÉS LE MIDI DANS LES COMMISSIONS SCOLAIRES CATHOLIQUES DU QUÉBEC ENTRE 1982-1983 ET 1991-1992 ET PROPORTION DES ÉLÈVES INSCRITS ET TRANSPORTÉS (INTÉGRÉ ET EXCLUSIF) (CLIENTÈLE EHDAA)

Clientèle	1982-1983	1983-1984	1984-1985	1985-1986	1986-1987	1987-1988	1988-1989	1989-1990	1990-1991	1991-1992
Commissions scolaires	72	72	72	77	92	94	96	101	101	111
Élèves inscrits (1)	54 024	51 463	52 395	55 054	58 396	60 293	61 929	69 534	73 128	82 394
Transportés en exclusif	4 059	3 698	4 074	4 761	5 231	5 442	4 285	5 634	5 180	5 425
Transportés en intégré	10	10	63	72	54	38	41	31	29	28
Total élèves transportés (2)	4 069	3 708	4 137	4 833	5 285	5 480	4 326	5 665	5 209	5 453
% élèves transportés/inscrits	7,5%	7,2%	7,9%	8,8%	9,1%	9,1%	7,0%	8,1%	7,1%	6,6%
% transportés en intégré/total transportés	0,2%	0,3%	1,5%	1,5%	1,0%	0,7%	0,9%	0,5%	0,6%	0,5%

Source : Banque de données de la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes pour les années 1982-1983 à 1991-1992.
Données extraites du TE-102.

1. La clientèle inscrite comprend les élèves de la maternelle (maison et 4-5 ans), du primaire et du secondaire. Elle inclut également les élèves transportés pour d'autres commissions scolaires. Cependant, elle ne comprend pas les élèves des commissions scolaires Crie, Kativik et du Littoral, les élèves du privé transportés par entente, les élèves d'une commission scolaire donnée transportés par d'autres commissions scolaires et les autres élèves (RFS, CEGEP, etc.).

2. La clientèle transportée comprend les élèves de la maternelle (maison et 4-5 ans), du primaire et du secondaire. Elle inclut également les élèves transportés pour d'autres commissions scolaires, les élèves du privé transportés par entente et les autres élèves (RFS, CEGEP, etc.). Cependant, elle ne comprend pas les élèves des commissions scolaires Crie, Kativik et du Littoral et les élèves d'une commission scolaire donnée transportés par d'autres commissions scolaires.

3. Dans certaines commissions scolaires, le nombre d'élèves de la maternelle 4-5 ans transportés le midi est supérieur au nombre d'élèves transportés matin et soir.

Tableau 45

ÉVOLUTION DU NOMBRE D'ÉLÈVES INSCRITS ET TRANSPORTÉS LE MIDI DANS LES COMMISSIONS SCOLAIRES PROTESTANTES DU QUÉBEC ENTRE 1982-1983 ET 1991-1992 ET PROPORTION DES ÉLÈVES INSCRITS ET TRANSPORTÉS (INTÉGRÉ ET EXCLUSIF) (CLIENTÈLE EHDAA)

Clientèle	1982-1983	1983-1984	1984-1985	1985-1986	1986-1987	1987-1988	1988-1989	1989-1990	1990-1991	1991-1992
Commissions scolaires	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13
Élèves inscrits (1)	3 698	4 729	3 157	3 068	4 752	3 769	4 293	4 661	6 572	7 743
Transportés en exclusif	82	82	76	157	169	158	384	163	5	2
Transportés en intégré	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total élèves transportés (2)	82	82	76	157	169	158	384	163	5	2
% élèves transportés/inscrits	2,2%	1,7%	2,4%	5,1%	3,6%	4,2%	8,9%	3,5%	0,1%	0,0%
% transportés en intégré/total transportés	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Source : Banque de données de la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes pour les années 1982-1983 à 1991-1992.
Données extraites du TE-102.

1. La clientèle inscrite comprend les élèves de la maternelle (maison et 4-5 ans), du primaire et du secondaire. Elle inclut également les élèves transportés pour d'autres commissions scolaires. Cependant, elle ne comprend pas les élèves des commissions scolaires Crie, Kativik et du Littoral, les élèves du privé transportés par entente, les élèves d'une commission scolaire donnée transportés par d'autres commissions scolaires et les autres élèves (RFS, CEGEP, etc.).

2. La clientèle transportée comprend les élèves de la maternelle (maison et 4-5 ans), du primaire et du secondaire. Elle inclut également les élèves transportés pour d'autres commissions scolaires, les élèves du privé transportés par entente et les autres élèves (RFS, CEGEP, etc.). Cependant, elle ne comprend pas les élèves des commissions scolaires Crie, Kativik et du Littoral et les élèves d'une commission scolaire donnée transportés par d'autres commissions scolaires.

3. Dans certaines commissions scolaires, le nombre d'élèves de la maternelle 4-5 ans transportés le midi est supérieur au nombre d'élèves transportés matin et soir.

Tableau 46

PROPORTION DES ÉLÈVES TRANSPORTÉS (1) LE MIDI DANS LES COMMISSIONS SCOLAIRES CATHOLIQUES ET PROTESTANTES DU QUÉBEC ENTRE 1982-1983 ET 1991-1992 PAR RÉGION ADMINISTRATIVE (INTÉGRÉ ET EXCLUSIF) (CLIENTÈLE EHDAA)

Région administrative / Année scolaire	Bas St-Laurent/Gaspésie			Saguenay/Lac St-Jean			Québec			Mauricie/Bois-Francs			Estrie			Montréal		
	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C
1982-1983	8,2%	2,3%	0,0%	5,9%	14,0%	0,0%	15,3%	26,2%	30,0%	5,9%	9,9%	70,0%	2,4%	0,3%	0,0%	30,6%	8,1%	0,0%
1983-1984	8,2%	3,4%	0,0%	5,9%	11,7%	0,0%	15,3%	29,4%	0,0%	5,9%	14,1%	50,0%	2,4%	0,3%	0,0%	30,6%	11,6%	0,0%
1984-1985	8,2%	2,6%	0,0%	5,9%	8,6%	0,0%	15,3%	14,7%	0,0%	5,9%	13,1%	7,9%	2,4%	0,1%	0,0%	31,8%	14,2%	0,0%
1985-1986	7,8%	2,3%	0,0%	5,6%	17,9%	0,0%	16,7%	32,9%	0,0%	8,9%	8,2%	12,5%	2,2%	0,2%	0,0%	30,0%	12,3%	0,0%
1986-1987	7,6%	7,7%	0,0%	4,8%	12,9%	7,4%	17,1%	25,3%	37,0%	7,6%	9,2%	14,8%	7,6%	0,6%	0,0%	25,7%	13,5%	0,0%
1987-1988	7,5%	10,2%	0,0%	4,7%	14,1%	0,0%	16,8%	22,5%	31,6%	8,4%	7,5%	28,9%	7,5%	0,3%	0,0%	25,2%	13,5%	0,0%
1988-1989	7,3%	2,7%	0,0%	4,6%	11,5%	0,0%	17,4%	30,0%	26,8%	8,3%	10,3%	56,1%	7,3%	0,5%	0,0%	25,7%	11,6%	0,0%
1989-1990	7,0%	1,9%	0,0%	4,4%	24,2%	0,0%	18,4%	27,0%	29,0%	7,9%	7,8%	29,0%	7,0%	0,6%	0,0%	27,2%	11,1%	0,0%
1990-1991	7,0%	1,8%	0,0%	4,4%	25,1%	0,0%	18,4%	30,5%	0,0%	7,9%	7,8%	37,9%	7,0%	1,1%	0,0%	27,2%	11,9%	0,0%
1991-1992	7,3%	1,9%	0,0%	4,0%	28,8%	0,0%	21,0%	23,0%	0,0%	8,9%	11,1%	28,6%	6,5%	1,0%	0,0%	25,0%	10,8%	0,0%

Source : Banque de données de la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes pour les années 1982-1983 à 1991-1992.
Données extraites du TE-102.

1. La clientèle transportée comprend les élèves de la maternelle (maison et 4-5 ans), du primaire et du secondaire. Elle inclut également les élèves transportés pour d'autres commissions scolaires, les élèves du privé transportés par entente et les autres élèves (RFS, CEGEP, etc.). Cependant, elle ne comprend pas les élèves des commissions scolaires Crie, Kativik et du Littoral et les élèves d'une commission scolaire donnée transportés par d'autres commissions scolaires.

2. Dans certaines commissions scolaires, le nombre d'élèves de la maternelle 4-5 ans transportés le midi est supérieur au nombre d'élèves transportés matin et soir.

A : Proportion des commissions scolaires.
B : Clientèle transportée dans la région par rapport à l'ensemble de la clientèle transportée.
C : Clientèle transportée en intégré dans la région par rapport à l'ensemble de la clientèle transportée en intégré.

Tableau 46 (suite)

PROPORTION DES ÉLÈVES TRANSPORTÉS (1) LE MIDI DANS LES COMMISSIONS SCOLAIRES CATHOLIQUES ET PROTESTANTES DU QUÉBEC ENTRE 1982-1983 ET 1991-1992 PAR RÉGION ADMINISTRATIVE (INTÉGRÉ ET EXCLUSIF) (CLIENTÈLE EHDAA)

Région administrative / Année scolaire	Île de Montréal			Outaouais			Abitibi/Témiscamingue			Côte-Nord			Total		
	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C
1982-1983	9,4%	37,0%	0,0%	5,9%	0,1%	0,0%	7,1%	0,8%	0,0%	9,4%	1,3%	0,0%	100%	100%	100%
1983-1984	9,4%	16,9%	50,0%	5,9%	0,4%	0,0%	7,1%	3,2%	0,0%	9,4%	9,2%	0,0%	100%	100%	100%
1984-1985	9,4%	35,3%	92,1%	5,9%	0,1%	0,0%	7,1%	2,7%	0,0%	8,2%	8,6%	0,0%	100%	100%	100%
1985-1986	8,9%	18,0%	87,5%	5,6%	0,0%	0,0%	7,8%	2,1%	0,0%	6,7%	6,1%	0,0%	100%	100%	100%
1986-1987	7,6%	23,2%	40,7%	7,6%	0,3%	0,0%	6,7%	2,6%	0,0%	7,6%	4,8%	0,0%	100%	100%	100%
1987-1988	7,5%	24,4%	39,5%	7,5%	0,2%	0,0%	7,5%	2,2%	0,0%	7,5%	5,0%	0,0%	100%	100%	100%
1988-1989	7,3%	23,9%	17,1%	7,3%	0,6%	0,0%	7,3%	2,9%	0,0%	7,3%	5,9%	0,0%	100%	100%	100%
1989-1990	7,0%	17,8%	41,9%	7,0%	0,4%	0,0%	7,0%	1,9%	0,0%	7,0%	7,2%	0,0%	100%	100%	100%
1990-1991	7,0%	10,3%	62,1%	7,0%	4,2%	0,0%	7,0%	2,3%	0,0%	7,0%	4,9%	0,0%	100%	100%	100%
1991-1992	6,5%	9,3%	71,4%	6,5%	2,3%	0,0%	8,1%	1,6%	0,0%	6,5%	10,2%	0,0%	100%	100%	100%

Source : Banque de données de la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes pour les années 1982-1983 à 1991-1992.
Données extraites du TE-102.

1. La clientèle transportée comprend les élèves de la maternelle (maison et 4-5 ans), du primaire et du secondaire. Elle inclut également les élèves transportés pour d'autres commissions scolaires, les élèves du privé transportés par entente et les autres élèves (RFS, CEGEP, etc.). Cependant, elle ne comprend pas les élèves des commissions scolaires Crie, Kativik et du Littoral et les élèves d'une commission scolaire donnée transportés par d'autres commissions scolaires.

2. Dans certaines commissions scolaires, le nombre d'élèves de la maternelle 4-5 ans transportés le midi est supérieur au nombre d'élèves transportés matin et soir.

A : Proportion des commissions scolaires.
B : Clientèle transportée dans la région par rapport à l'ensemble de la clientèle transportée.
C : Clientèle transportée en intégré dans la région par rapport à l'ensemble de la clientèle transportée en intégré.

Tableau 47

PROPORTION DES ÉLÈVES TRANSPORTÉS (1) LE MIDI DANS LES COMMISSIONS SCOLAIRES CATHOLIQUES DU QUÉBEC ENTRE 1982-1983 ET 1991-1992 PAR RÉGION ADMINISTRATIVE (INTÉGRÉ ET EXCLUSIF) (CLIENTÈLE EHDAA)

Région administrative / Année scolaire	Bas St-Laurent/Gaspésie			Saguenay/Lac St-Jean			Québec			Mauricie/Bois-Francs			Estrie			Montréal		
	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C
1982-1983	8,3%	2,4%	0,0%	5,6%	14,3%	0,0%	16,7%	26,7%	30,0%	6,9%	10,1%	70,0%	1,4%	0,3%	0,0%	29,2%	8,2%	0,0%
1983-1984	8,3%	3,5%	0,0%	5,6%	11,9%	0,0%	16,7%	30,1%	0,0%	6,9%	14,4%	50,0%	1,4%	0,3%	0,0%	29,2%	11,8%	0,0%
1984-1985	8,3%	2,6%	0,0%	5,6%	8,7%	0,0%	16,7%	15,0%	0,0%	6,9%	13,3%	7,9%	1,4%	0,1%	0,0%	30,6%	14,5%	0,0%
1985-1986	7,8%	2,3%	0,0%	5,2%	18,4%	0,0%	18,2%	34,0%	0,0%	10,4%	8,5%	12,5%	1,3%	0,2%	0,0%	28,6%	12,7%	0,0%
1986-1987	7,6%	7,9%	0,0%	4,3%	13,3%	7,4%	18,5%	26,1%	37,0%	8,7%	9,5%	14,8%	7,6%	0,6%	0,0%	23,9%	13,9%	0,0%
1987-1988	7,4%	10,5%	0,0%	4,3%	14,5%	0,0%	18,1%	23,2%	31,6%	9,6%	7,7%	28,9%	7,4%	0,3%	0,0%	23,4%	13,9%	0,0%
1988-1989	7,3%	2,9%	0,0%	4,2%	12,6%	0,0%	18,8%	32,7%	26,8%	9,4%	11,2%	56,1%	7,3%	0,6%	0,0%	24,0%	12,6%	0,0%
1989-1990	6,9%	2,0%	0,0%	4,0%	24,9%	0,0%	19,8%	27,8%	29,0%	8,9%	8,0%	29,0%	6,9%	0,6%	0,0%	25,7%	11,4%	0,0%
1990-1991	6,9%	1,8%	0,0%	4,0%	25,1%	0,0%	19,8%	30,5%	0,0%	8,9%	7,8%	37,9%	6,9%	1,1%	0,0%	25,7%	11,8%	0,0%
1991-1992	7,2%	1,9%	0,0%	3,6%	28,8%	0,0%	22,5%	23,0%	0,0%	9,9%	11,1%	28,6%	6,3%	1,0%	0,0%	23,4%	10,8%	0,0%

Source : Banque de données de la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes pour les années 1982-1983 à 1991-1992.
Données extraites du TE-102.

1. La clientèle transportée comprend les élèves de la maternelle (maison et 4-5 ans), du primaire et du secondaire. Elle inclut également les élèves transportés pour d'autres commissions scolaires, les élèves du privé transportés par entente et les autres élèves (RFS, CEGEP, etc.). Cependant, elle ne comprend pas les élèves des commissions scolaires Crie, Kativik et du Littoral et les élèves d'une commission scolaire donnée transportés par d'autres commissions scolaires.

2. Dans certaines commissions scolaires, le nombre d'élèves de la maternelle 4-5 ans transportés le midi est supérieur au nombre d'élèves transportés matin et soir.

A : Proportion des commissions scolaires.
B : Clientèle transportée dans la région par rapport à l'ensemble de la clientèle transportée.
C : Clientèle transportée en intégré dans la région par rapport à l'ensemble de la clientèle transportée en intégré.

Tableau 47 (suite)

PROPORTION DES ÉLÈVES TRANSPORTÉS (1) LE MIDI DANS LES COMMISSIONS SCOLAIRES CATHOLIQUES DU QUÉBEC ENTRE 1982-1983 ET 1991-1992 PAR RÉGION ADMINISTRATIVE (INTÉGRÉ ET EXCLUSIF) (CLIENTÈLE EHDAA)

Région administrative / Année scolaire	Île de Montréal			Outaouais			Abitibi/Témiscamingue			Côte-Nord			Total			
	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C	
1982-1983	8,3%	35,7%	0,0%	5,6%	0,1%	0,0%	8,3%	0,8%	0,0%	9,7%	1,4%	0,0%	100%	100%	100%	
1983-1984	8,3%	15,0%	50,0%	5,6%	0,4%	0,0%	8,3%	3,3%	0,0%	9,7%	9,4%	0,0%	100%	100%	100%	
1984-1985	8,3%	34,1%	92,1%	5,6%	0,1%	0,0%	8,3%	2,8%	0,0%	8,3%	8,8%	0,0%	100%	100%	100%	
1985-1986	7,8%	15,4%	87,5%	5,2%	0,0%	0,0%	9,1%	2,2%	0,0%	6,5%	6,3%	0,0%	100%	100%	100%	
1986-1987	6,5%	20,8%	40,7%	7,6%	0,3%	0,0%	7,6%	2,7%	0,0%	7,6%	4,9%	0,0%	100%	100%	100%	
1987-1988	6,4%	22,3%	39,5%	7,4%	0,2%	0,0%	8,5%	2,2%	0,0%	7,4%	5,1%	0,0%	100%	100%	100%	
1988-1989	6,3%	17,3%	17,1%	7,3%	0,6%	0,0%	8,3%	3,1%	0,0%	7,3%	6,5%	0,0%	100%	100%	100%	
1989-1990	5,9%	15,5%	41,9%	6,9%	0,4%	0,0%	7,9%	2,0%	0,0%	6,9%	7,4%	0,0%	100%	100%	100%	
1990-1991	5,9%	10,3%	62,1%	6,9%	4,2%	0,0%	7,9%	2,3%	0,0%	6,9%	5,0%	0,0%	100%	100%	100%	
1991-1992	5,4%	9,3%	71,4%	6,3%	2,3%	0,0%	9,0%	1,6%	0,0%	6,3%	10,2%	0,0%	100%	100%	100%	

Source : Banque de données de la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes pour les années 1982-1983 à 1991-1992.
Données extraites du TE-102.

1. La clientèle transportée comprend les élèves de la maternelle (maison et 4-5 ans), du primaire et du secondaire. Elle inclut également les élèves transportés pour d'autres commissions scolaires, les élèves du privé transportés par entente et les autres élèves (RFS, CEGEP, etc.). Cependant, elle ne comprend pas les élèves des commissions scolaires Crie, Kativik et du Littoral et les élèves d'une commission scolaire donnée transportés par d'autres commissions scolaires.

2. Dans certaines commissions scolaires, le nombre d'élèves de la maternelle 4-5 ans transportés le midi est supérieur au nombre d'élèves transportés matin et soir.

A : Proportion des commissions scolaires.
B : Clientèle transportée dans la région par rapport à l'ensemble de la clientèle transportée.
C : Clientèle transportée en intégré dans la région par rapport à l'ensemble de la clientèle transportée en intégré.

Tableau 48

PROPORTION DES ÉLÈVES TRANSPORTÉS (1) LE MIDI DANS LES COMMISSIONS SCOLAIRES PROTESTANTES DU QUÉBEC ENTRE 1982-1983 ET 1991-1992 PAR RÉGION ADMINISTRATIVE (INTÉGRÉ ET EXCLUSIF) (CLIENTÈLE EHDAA)

Région administrative / Année scolaire	Bas St-Laurent/Gaspésie			Saguenay/Lac St-Jean			Québec			Mauricie/Bois-Francs			Estrie			Montréal		
	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C
1982-1983	7,7%	0,0%	0,0%	7,7%	0,0%	0,0%	7,7%	0,0%	0,0%	S.O.			7,7%	0,0%	0,0%	38,5%	0,0%	0,0%
1983-1984	7,7%	0,0%	0,0%	7,7%	0,0%	0,0%	7,7%	0,0%	0,0%	S.O.			7,7%	0,0%	0,0%	38,5%	0,0%	0,0%
1984-1985	7,7%	0,0%	0,0%	7,7%	0,0%	0,0%	7,7%	0,0%	0,0%	S.O.			7,7%	0,0%	0,0%	38,5%	0,0%	0,0%
1985-1986	7,7%	0,0%	0,0%	7,7%	0,0%	0,0%	7,7%	0,0%	0,0%	S.O.			7,7%	0,0%	0,0%	38,5%	0,0%	0,0%
1986-1987	7,7%	0,0%	0,0%	7,7%	0,0%	0,0%	7,7%	0,0%	0,0%	S.O.			7,7%	1,2%	0,0%	38,5%	0,0%	0,0%
1987-1988	7,7%	0,0%	0,0%	7,7%	0,0%	0,0%	7,7%	0,0%	0,0%	S.O.			7,7%	0,0%	0,0%	38,5%	0,0%	0,0%
1988-1989	7,7%	0,0%	0,0%	7,7%	0,0%	0,0%	7,7%	0,0%	0,0%	S.O.			7,7%	0,0%	0,0%	38,5%	0,3%	0,0%
1989-1990	7,7%	0,0%	0,0%	7,7%	0,0%	0,0%	7,7%	0,0%	0,0%	S.O.			7,7%	0,0%	0,0%	38,5%	0,0%	0,0%
1990-1991	7,7%	0,0%	0,0%	7,7%	0,0%	0,0%	7,7%	0,0%	0,0%	S.O.			7,7%	0,0%	0,0%	38,5%	60,0%	0,0%
1991-1992	7,7%	0,0%	0,0%	7,7%	0,0%	0,0%	7,7%	0,0%	0,0%	S.O.			7,7%	0,0%	0,0%	38,5%	0,0%	0,0%

Source : Banque de données de la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes pour les années 1982-1983 à 1991-1992.
Données extraites du TE-102.

1. La clientèle transportée comprend les élèves de la maternelle (maison et 4-5 ans), du primaire et du secondaire. Elle inclut également les élèves transportés pour d'autres commissions scolaires, les élèves du privé transportés par entente et les autres élèves (RFS, CEGEP, etc.). Cependant, elle ne comprend pas les élèves des commissions scolaires Crie, Kativik et du Littoral et les élèves d'une commission scolaire donnée transportés par d'autres commissions scolaires.

2. Dans certaines commissions scolaires, le nombre d'élèves de la maternelle 4-5 ans transportés le midi est supérieur au nombre d'élèves transportés matin et soir.

A : Proportion des commissions scolaires.
B : Clientèle transportée dans la région par rapport à l'ensemble de la clientèle transportée.
C : Clientèle transportée en intégré dans la région par rapport à l'ensemble de la clientèle transportée en intégré.

S.O. : Sans objet.

Tableau 48 (suite)

PROPORTION DES ÉLÈVES TRANSPORTÉS (1) LE MIDI DANS LES COMMISSIONS SCOLAIRES PROTESTANTES DU QUÉBEC ENTRE 1982-1983 ET 1991-1992 PAR RÉGION ADMINISTRATIVE (INTÉGRÉ ET EXCLUSIF) (CLIENTÈLE EHDAA)

Région administrative / Année scolaire	Île de Montréal			Outaouais			Abitibi/Témiscamingue			Côte-Nord			Total			
	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C	
1982-1983	15,4%	100,0%	0,0%	7,7%	0,0%	0,0%	S.O.			7,7%	0,0%	0,0%	100%	100%	0%	
1983-1984	15,4%	100,0%	0,0%	7,7%	0,0%	0,0%	S.O.			7,7%	0,0%	0,0%	100%	100%	0%	
1984-1985	15,4%	100,0%	0,0%	7,7%	0,0%	0,0%	S.O.			7,7%	0,0%	0,0%	100%	100%	0%	
1985-1986	15,4%	100,0%	0,0%	7,7%	0,0%	0,0%	S.O.			7,7%	0,0%	0,0%	100%	100%	0%	
1986-1987	15,4%	98,8%	0,0%	7,7%	0,0%	0,0%	S.O.			7,7%	0,0%	0,0%	100%	100%	0%	
1987-1988	15,4%	100,0%	0,0%	7,7%	0,0%	0,0%	S.O.			7,7%	0,0%	0,0%	100%	100%	0%	
1988-1989	15,4%	99,0%	0,0%	7,7%	0,8%	0,0%	S.O.			7,7%	0,0%	0,0%	100%	100%	0%	
1989-1990	15,4%	97,5%	0,0%	7,7%	2,5%	0,0%	S.O.			7,7%	0,0%	0,0%	100%	100%	0%	
1990-1991	15,4%	0,0%	0,0%	7,7%	40,0%	0,0%	S.O.			7,7%	0,0%	0,0%	100%	100%	0%	
1991-1992	15,4%	0,0%	0,0%	7,7%	100,0%	0,0%	S.O.			7,7%	0,0%	0,0%	100%	100%	0%	

Source : Banque de données de la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes pour les années 1982-1983 à 1991-1992.
Données extraites du TE-102.

1. La clientèle transportée comprend les élèves de la maternelle (maison et 4-5 ans), du primaire et du secondaire. Elle inclut également les élèves transportés pour d'autres commissions scolaires, les élèves du privé transportés par entente et les autres élèves (RFS, CEGEP, etc.). Cependant, elle ne comprend pas les élèves des commissions scolaires Crie, Kativik et du Littoral et les élèves d'une commission scolaire donnée transportés par d'autres commissions scolaires.

2. Dans certaines commissions scolaires, le nombre d'élèves de la maternelle 4-5 ans transportés le midi est supérieur au nombre d'élèves transportés matin et soir.

A : Proportion des commissions scolaires.
B : Clientèle transportée dans la région par rapport à l'ensemble de la clientèle transportée.
C : Clientèle transportée en intégré dans la région par rapport à l'ensemble de la clientèle transportée en intégré.

S.O. : Sans objet.

Tableau 49

ÉVOLUTION DU NOMBRE D'ÉLÈVES INSCRITS ET TRANSPORTÉS LE MIDI
DANS LES COMMISSIONS SCOLAIRES CATHOLIQUES ET PROTESTANTES DU QUÉBEC ENTRE 1982-1983 ET 1991-1992
ET PROPORTION DES ÉLÈVES INSCRITS ET TRANSPORTÉS
(INTÉGRÉ ET EXCLUSIF)
(CLIENTÈLE EN CLASSES D'ACCUEIL)

Clientèle	1982-1983	1983-1984	1984-1985	1985-1986	1986-1987	1987-1988	1988-1989	1989-1990	1990-1991	1991-1992
Commissions scolaires	85	85	85	90	105	107	109	114	114	124
	4 067	3 726	3 696	3 918	3 863	4 947	5 674	6 303	7 486	7 286
Élèves inscrits (1)	4 067	3 726	3 696	3 918	3 863	4 947	5 674	6 303	7 486	7 286
	4 166	374	315	904	296	121	115	229	195	342
Transportés en exclusif	4 166	374	315	904	296	121	115	229	195	342
Transportés en intégré	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-
	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-
Total élèves transportés (2)	4 166	374	315	906	296	121	115	229	195	342
	4 166	374	315	906	296	121	115	229	195	342
% élèves transportés/inscrits	102,4%	10,0%	8,5%	23,1%	7,7%	2,4%	2,0%	3,6%	2,6%	4,7%
% transportés en intégré/total transportés	-	-	-	0,2%	-	-	-	-	-	-
	102,4%	10,0%	8,5%	23,1%	7,7%	2,4%	2,0%	3,6%	2,6%	4,7%
	-	-	-	0,2%	-	-	-	-	-	-

Source : Banque de données de la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes pour les années 1982-1983 à 1991-1992.
Données extraites du TE-102.

1. La clientèle inscrite comprend les élèves de la maternelle (maison et 4-5 ans), du primaire et du secondaire. Elle inclut également les élèves transportés pour d'autres commissions scolaires. Cependant, elle ne comprend pas les élèves des commissions scolaires Crie, Kativik et du Littoral, les élèves du privé transportés par entente, les élèves d'une commission scolaire donnée transportés par d'autres commissions scolaires et les autres élèves (RFS, CEGEP, etc.).

2. La clientèle transportée comprend les élèves de la maternelle (maison et 4-5 ans), du primaire et du secondaire. Elle inclut également les élèves transportés pour d'autres commissions scolaires, les élèves du privé transportés par entente et les autres élèves (RFS, CEGEP, etc.). Cependant, elle ne comprend pas les élèves des commissions scolaires Crie, Kativik et du Littoral et les élèves d'une commission scolaire donnée transportés par d'autres commissions scolaires.

3. Dans certaines commissions scolaires, le nombre d'élèves de la maternelle 4-5 ans transportés le midi est supérieur au nombre d'élèves transportés matin et soir.

Tableau 50

ÉVOLUTION DU NOMBRE D'ÉLÈVES INSCRITS ET TRANSPORTÉS LE MIDI DANS LES COMMISSIONS SCOLAIRES CATHOLIQUES DU QUÉBEC ENTRE 1982-1983 ET 1991-1992 ET PROPORTION DES ÉLÈVES INSCRITS ET TRANSPORTÉS (INTÉGRÉ ET EXCLUSIF) (CLIENTÈLE EN CLASSES D'ACCUEIL)

Clientèle	1982-1983	1983-1984	1984-1985	1985-1986	1986-1987	1987-1988	1988-1989	1989-1990	1990-1991	1991-1992
Commissions scolaires	72	72	72	77	92	94	96	101	101	111
Élèves inscrits (1)	3 487	3 275	3 206	3 440	3 319	4 272	4 525	5 092	6 236	6 123
Transportés en exclusif	3 979	346	315	750	296	121	115	229	195	342
Transportés en intégré	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-
Total élèves transportés (2)	3 979	346	315	752	296	121	115	229	195	342
% élèves transportés/inscrits	114,1%	10,6%	9,8%	21,9%	8,9%	2,8%	2,5%	4,5%	3,1%	5,6%
% transportés en intégré/total transportés	-	-	-	0,3%	-	-	-	-	-	-

Source : Banque de données de la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes pour les années 1982-1983 à 1991-1992.
Données extraites du TE-102.

1. La clientèle inscrite comprend les élèves de la maternelle (maison et 4-5 ans), du primaire et du secondaire. Elle inclut également les élèves transportés pour d'autres commissions scolaires. Cependant, elle ne comprend pas les élèves des commissions scolaires Crie, Kativik et du Littoral, les élèves du privé transportés par entente, les élèves d'une commission scolaire donnée transportés par d'autres commissions scolaires et les autres élèves (RFS, CEGEP, etc.).

2. La clientèle transportée comprend les élèves de la maternelle (maison et 4-5 ans), du primaire et du secondaire. Elle inclut également les élèves transportés pour d'autres commissions scolaires, les élèves du privé transportés par entente et les autres élèves (RFS, CEGEP, etc.). Cependant, elle ne comprend pas les élèves des commissions scolaires Crie, Kativik et du Littoral et les élèves d'une commission scolaire donnée transportés par d'autres commissions scolaires.

3. Dans certaines commissions scolaires, le nombre d'élèves de la maternelle 4-5 ans transportés le midi est supérieur au nombre d'élèves transportés matin et soir.

Tableau 51

ÉVOLUTION DU NOMBRE D'ÉLÈVES INSCRITS ET TRANSPORTÉS LE MIDI DANS LES COMMISSIONS SCOLAIRES PROTESTANTES DU QUÉBEC ENTRE 1982-1983 ET 1991-1992 ET PROPORTION DES ÉLÈVES INSCRITS ET TRANSPORTÉS (INTÉGRÉ ET EXCLUSIF) (CLIENTÈLE EN CLASSES D'ACCUEIL)

Clientèle	1982-1983	1983-1984	1984-1985	1985-1986	1986-1987	1987-1988	1988-1989	1989-1990	1990-1991	1991-1992
Commissions scolaires	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13
Élèves inscrits (1)	580	451	490	478	544	675	1 149	1 211	1 250	1 163
Transportés en exclusif	187	28	-	154	-	-	-	-	-	-
Transportés en intégré	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total élèves transportés (2)	187	28	-	154	-	-	-	-	-	-
% élèves transportés/inscrits	32,2%	6,2%	-	32,2%	-	-	-	-	-	-
% transportés en intégré/total transportés	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Source : Banque de données de la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes pour les années 1982-1983 à 1991-1992.
Données extraites du TE-102.

1. La clientèle inscrite comprend les élèves de la maternelle (maison et 4-5 ans), du primaire et du secondaire. Elle inclut également les élèves transportés pour d'autres commissions scolaires. Cependant, elle ne comprend pas les élèves des commissions scolaires Crie, Kativik et du Littoral, les élèves du privé transportés par entente, les élèves d'une commission scolaire donnée transportés par d'autres commissions scolaires et les autres élèves (RFS, CEGEP, etc.).

2. La clientèle transportée comprend les élèves de la maternelle (maison et 4-5 ans), du primaire et du secondaire. Elle inclut également les élèves transportés pour d'autres commissions scolaires, les élèves du privé transportés par entente et les autres élèves (RFS, CEGEP, etc.). Cependant, elle ne comprend pas les élèves des commissions scolaires Crie, Kativik et du Littoral et les élèves d'une commission scolaire donnée transportés par d'autres commissions scolaires.

3. Dans certaines commissions scolaires, le nombre d'élèves de la maternelle 4-5 ans transportés le midi est supérieur au nombre d'élèves transportés matin et soir.

Tableau 52

PROPORTION DES ÉLÈVES TRANSPORTÉS (1) LE MIDI
DANS LES COMMISSIONS SCOLAIRES CATHOLIQUES ET PROTESTANTES DU QUÉBEC ENTRE 1982-1983 ET 1991-1992
PAR RÉGION ADMINISTRATIVE
(INTÉGRÉ ET EXCLUSIF)
(CLIENTÈLE EN CLASSES D'ACCUEIL)

Région administrative / Année scolaire	Bas St-Laurent/Gaspésie			Saguenay/Lac St-Jean			Québec			Mauricie/Bois-Francs			Estrie			Montréal		
	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C
1982-1983	8,2%	0,0%	0,0%	5,9%	0,0%	0,0%	15,3%	0,0%	0,0%	5,9%	0,0%	0,0%	2,4%	0,2%	0,0%	30,6%	1,9%	0,0%
1983-1984	8,2%	6,4%	0,0%	5,9%	0,0%	0,0%	15,3%	0,0%	0,0%	5,9%	0,0%	0,0%	2,4%	0,0%	0,0%	30,6%	5,6%	0,0%
1984-1985	8,2%	0,0%	0,0%	5,9%	0,0%	0,0%	15,3%	0,0%	0,0%	5,9%	0,0%	0,0%	2,4%	0,0%	0,0%	31,8%	13,7%	0,0%
1985-1986	7,8%	0,0%	0,0%	5,6%	0,0%	0,0%	16,7%	0,0%	0,0%	8,9%	0,0%	0,0%	2,2%	0,0%	0,0%	30,0%	4,1%	0,0%
1986-1987	7,6%	0,0%	0,0%	4,8%	0,0%	0,0%	17,1%	0,0%	0,0%	7,6%	0,0%	0,0%	7,6%	0,0%	0,0%	25,7%	7,4%	0,0%
1987-1988	7,5%	0,0%	0,0%	4,7%	0,0%	0,0%	16,8%	0,0%	0,0%	8,4%	0,0%	0,0%	7,5%	0,0%	0,0%	25,2%	9,9%	0,0%
1988-1989	7,3%	0,0%	0,0%	4,6%	0,0%	0,0%	17,4%	0,0%	0,0%	8,3%	0,0%	0,0%	7,3%	0,0%	0,0%	25,7%	13,9%	0,0%
1989-1990	7,0%	0,0%	0,0%	4,4%	0,0%	0,0%	18,4%	0,0%	0,0%	7,9%	0,0%	0,0%	7,0%	6,6%	0,0%	27,2%	12,2%	0,0%
1990-1991	7,0%	0,0%	0,0%	4,4%	0,0%	0,0%	18,4%	0,0%	0,0%	7,9%	0,0%	0,0%	7,0%	8,7%	0,0%	27,2%	27,2%	0,0%
1991-1992	7,3%	0,0%	0,0%	4,0%	0,0%	0,0%	21,0%	0,0%	0,0%	8,9%	0,0%	0,0%	6,5%	2,6%	0,0%	25,0%	16,1%	0,0%

Source : Banque de données de la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes pour les années 1982-1983 à 1991-1992.
Données extraites du TE-102.

1. La clientèle transportée comprend les élèves de la maternelle (maison et 4-5 ans), du primaire et du secondaire. Elle inclut également les élèves transportés pour d'autres commissions scolaires, les élèves du privé transportés par entente et les autres élèves (RFS, CEGEP, etc.). Cependant, elle ne comprend pas les élèves des commissions scolaires Crie, Kativik et du Littoral et les élèves d'une commission scolaire donnée transportés par d'autres commissions scolaires.

2. Dans certaines commissions scolaires, le nombre d'élèves de la maternelle 4-5 ans transportés le midi est supérieur au nombre d'élèves transportés matin et soir.

A : Proportion des commissions scolaires.
B : Clientèle transportée dans la région par rapport à l'ensemble de la clientèle transportée.
C : Clientèle transportée en intégré dans la région par rapport à l'ensemble de la clientèle transportée en intégré.

Tableau 52 (suite)

PROPORTION DES ÉLÈVES TRANSPORTÉS (1) LE MIDI DANS LES COMMISSIONS SCOLAIRES CATHOLIQUES ET PROTESTANTES DU QUÉBEC ENTRE 1982-1983 ET 1991-1992 PAR RÉGION ADMINISTRATIVE (INTÉGRÉ ET EXCLUSIF) (CLIENTÈLE EN CLASSES D'ACCUEIL)

Région administrative / Année scolaire	Île de Montréal			Outaouais			Abitibi/Témiscamingue			Côte-Nord			Total		
	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C
1982-1983	9,4%	95,9%	0,0%	5,9%	1,9%	0,0%	7,1%	0,0%	0,0%	9,4%	0,0%	0,0%	100%	100%	0%
1983-1984	9,4%	82,1%	0,0%	5,9%	5,9%	0,0%	7,1%	0,0%	0,0%	9,4%	0,0%	0,0%	100%	100%	0%
1984-1985	9,4%	86,0%	0,0%	5,9%	0,0%	0,0%	7,1%	0,0%	0,0%	8,2%	0,3%	0,0%	100%	100%	0%
1985-1986	8,9%	93,2%	100,0%	5,6%	2,8%	0,0%	7,8%	0,0%	0,0%	6,7%	0,0%	0,0%	100%	100%	100%
1986-1987	7,6%	92,6%	0,0%	7,6%	0,0%	0,0%	6,7%	0,0%	0,0%	7,6%	0,0%	0,0%	100%	100%	0%
1987-1988	7,5%	69,4%	0,0%	7,5%	20,7%	0,0%	7,5%	0,0%	0,0%	7,5%	0,0%	0,0%	100%	100%	0%
1988-1989	7,3%	86,1%	0,0%	7,3%	0,0%	0,0%	7,3%	0,0%	0,0%	7,3%	0,0%	0,0%	100%	100%	0%
1989-1990	7,0%	72,9%	0,0%	7,0%	8,3%	0,0%	7,0%	0,0%	0,0%	7,0%	0,0%	0,0%	100%	100%	0%
1990-1991	7,0%	59,0%	0,0%	7,0%	5,1%	0,0%	7,0%	0,0%	0,0%	7,0%	0,0%	0,0%	100%	100%	0%
1991-1992	6,5%	76,9%	0,0%	6,5%	4,4%	0,0%	8,1%	0,0%	0,0%	6,5%	0,0%	0,0%	100%	100%	0%

Source : Banque de données de la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes pour les années 1982-1983 à 1991-1992.
Données extraites du TE-102.

1. La clientèle transportée comprend les élèves de la maternelle (maison et 4-5 ans), du primaire et du secondaire. Elle inclut également les élèves transportés pour d'autres commissions scolaires, les élèves du privé transportés par entente et les autres élèves (RFS, CEGEP, etc.). Cependant, elle ne comprend pas les élèves des commissions scolaires Crie, Kativik et du Littoral et les élèves d'une commission scolaire donnée transportés par d'autres commissions scolaires.

2. Dans certaines commissions scolaires, le nombre d'élèves de la maternelle 4-5 ans transportés le midi est supérieur au nombre d'élèves transportés matin et soir.

A : Proportion des commissions scolaires.
B : Clientèle transportée dans la région par rapport à l'ensemble de la clientèle transportée.
C : Clientèle transportée en intégré dans la région par rapport à l'ensemble de la clientèle transportée en intégré.

Tableau 53

PROPORTION DES ÉLÈVES TRANSPORTÉS (1) LE MIDI DANS LES COMMISSIONS SCOLAIRES CATHOLIQUES DU QUÉBEC ENTRE 1982-1983 ET 1991-1992 PAR RÉGION ADMINISTRATIVE (INTÉGRÉ ET EXCLUSIF) (CLIENTÈLE EN CLASSES D'ACCUEIL)

Région administrative / Année scolaire	Bas St-Laurent/Gaspésie			Saguenay/Lac St-Jean			Québec			Mauricie/Bois-Francs			Estrie			Montréal		
	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C
1982-1983	8,3%	0,0%	0,0%	5,6%	0,0%	0,0%	16,7%	0,0%	0,0%	6,9%	0,0%	0,0%	1,4%	0,3%	0,0%	29,2%	2,0%	0,0%
1983-1984	8,3%	6,9%	0,0%	5,6%	0,0%	0,0%	16,7%	0,0%	0,0%	6,9%	0,0%	0,0%	1,4%	0,0%	0,0%	29,2%	6,1%	0,0%
1984-1985	8,3%	0,0%	0,0%	5,6%	0,0%	0,0%	16,7%	0,0%	0,0%	6,9%	0,0%	0,0%	1,4%	0,0%	0,0%	30,6%	13,7%	0,0%
1985-1986	7,8%	0,0%	0,0%	5,2%	0,0%	0,0%	18,2%	0,0%	0,0%	10,4%	0,0%	0,0%	1,3%	0,0%	0,0%	28,6%	4,9%	0,0%
1986-1987	7,6%	0,0%	0,0%	4,3%	0,0%	0,0%	18,5%	0,0%	0,0%	8,7%	0,0%	0,0%	7,6%	0,0%	0,0%	23,9%	7,4%	0,0%
1987-1988	7,4%	0,0%	0,0%	4,3%	0,0%	0,0%	18,1%	0,0%	0,0%	9,6%	0,0%	0,0%	7,4%	0,0%	0,0%	23,4%	9,9%	0,0%
1988-1989	7,3%	0,0%	0,0%	4,2%	0,0%	0,0%	18,8%	0,0%	0,0%	9,4%	0,0%	0,0%	7,3%	0,0%	0,0%	24,0%	13,9%	0,0%
1989-1990	6,9%	0,0%	0,0%	4,0%	0,0%	0,0%	19,8%	0,0%	0,0%	8,9%	0,0%	0,0%	6,9%	6,6%	0,0%	25,7%	12,2%	0,0%
1990-1991	6,9%	0,0%	0,0%	4,0%	0,0%	0,0%	19,8%	0,0%	0,0%	8,9%	0,0%	0,0%	6,9%	8,7%	0,0%	25,7%	27,2%	0,0%
1991-1992	7,2%	0,0%	0,0%	3,6%	0,0%	0,0%	22,5%	0,0%	0,0%	9,9%	0,0%	0,0%	6,3%	2,6%	0,0%	23,4%	16,1%	0,0%

Source : Banque de données de la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes pour les années 1982-1983 à 1991-1992.
Données extraites du TE-102.

1. La clientèle transportée comprend les élèves de la maternelle (maison et 4-5 ans), du primaire et du secondaire. Elle inclut également les élèves transportés pour d'autres commissions scolaires, les élèves du privé transportés par entente et les autres élèves (RFS, CEGEP, etc.). Cependant, elle ne comprend pas les élèves des commissions scolaires Crie, Kativik et du Littoral et les élèves d'une commission scolaire donnée transportés par d'autres commissions scolaires.

2. Dans certaines commissions scolaires, le nombre d'élèves de la maternelle 4-5 ans transportés le midi est supérieur au nombre d'élèves transportés matin et soir.

A : Proportion des commissions scolaires.
B : Clientèle transportée dans la région par rapport à l'ensemble de la clientèle transportée.
C : Clientèle transportée en intégré dans la région par rapport à l'ensemble de la clientèle transportée en intégré.

Tableau 53 (suite)

PROPORTION DES ÉLÈVES TRANSPORTÉS (1) LE MIDI DANS LES COMMISSIONS SCOLAIRES CATHOLIQUES DU QUÉBEC ENTRE 1982-1983 ET 1991-1992 PAR RÉGION ADMINISTRATIVE (INTÉGRÉ ET EXCLUSIF) (CLIENTÈLE EN CLASSES D'ACCUEIL)

Région administrative / Année scolaire	Île de Montréal			Outaouais			Abitibi/Témiscamingue			Côte-Nord			Total		
	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C
1982-1983	8,3%	95,8%	0,0%	5,6%	2,0%	0,0%	8,3%	0,0%	0,0%	9,7%	0,0%	0,0%	100%	100%	0%
1983-1984	8,3%	80,6%	0,0%	5,6%	6,4%	0,0%	8,3%	0,0%	0,0%	9,7%	0,0%	0,0%	100%	100%	0%
1984-1985	8,3%	86,0%	0,0%	5,6%	0,0%	0,0%	8,3%	0,0%	0,0%	8,3%	0,3%	0,0%	100%	100%	0%
1985-1986	7,8%	91,8%	100,0%	5,2%	3,3%	0,0%	9,1%	0,0%	0,0%	6,5%	0,0%	0,0%	100%	100%	100%
1986-1987	6,5%	92,6%	0,0%	7,6%	0,0%	0,0%	7,6%	0,0%	0,0%	7,6%	0,0%	0,0%	100%	100%	0%
1987-1988	6,4%	69,4%	0,0%	7,4%	20,7%	0,0%	8,5%	0,0%	0,0%	7,4%	0,0%	0,0%	100%	100%	0%
1988-1989	6,3%	86,1%	0,0%	7,3%	0,0%	0,0%	8,3%	0,0%	0,0%	7,3%	0,0%	0,0%	100%	100%	0%
1989-1990	5,9%	72,9%	0,0%	6,9%	8,3%	0,0%	7,9%	0,0%	0,0%	6,9%	0,0%	0,0%	100%	100%	0%
1990-1991	5,9%	59,0%	0,0%	6,9%	5,1%	0,0%	7,9%	0,0%	0,0%	6,9%	0,0%	0,0%	100%	100%	0%
1991-1992	5,4%	76,9%	0,0%	6,3%	4,4%	0,0%	9,0%	0,0%	0,0%	6,3%	0,0%	0,0%	100%	100%	0%

Source : Banque de données de la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes pour les années 1982-1983 à 1991-1992.
Données extraites du TE-102.

1. La clientèle transportée comprend les élèves de la maternelle (maison et 4-5 ans), du primaire et du secondaire. Elle inclut également les élèves transportés pour d'autres commissions scolaires, les élèves du privé transportés par entente et les autres élèves (RFS, CEGEP, etc.). Cependant, elle ne comprend pas les élèves des commissions scolaires Crie, Kativik et du Littoral et les élèves d'une commission scolaire donnée transportés par d'autres commissions scolaires.

2. Dans certaines commissions scolaires, le nombre d'élèves de la maternelle 4-5 ans transportés le midi est supérieur au nombre d'élèves transportés matin et soir.

A : Proportion des commissions scolaires.
B : Clientèle transportée dans la région par rapport à l'ensemble de la clientèle transportée.
C : Clientèle transportée en intégré dans la région par rapport à l'ensemble de la clientèle transportée en intégré.

Tableau 54

PROPORTION DES ÉLÈVES TRANSPORTÉS (1) LE MIDI DANS LES COMMISSIONS SCOLAIRES PROTESTANTES DU QUÉBEC ENTRE 1982-1983 ET 1991-1992 PAR RÉGION ADMINISTRATIVE (INTÉGRÉ ET EXCLUSIF) (CLIENTÈLE EN CLASSES D'ACCUEIL)

Région administrative / Année scolaire	Bas St-Laurent/Gaspésie			Saguenay/Lac St-Jean			Québec			Mauricie/Bois-Francs			Estrie			Montréal		
	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C
1982-1983	7,7%	0,0%	0,0%	7,7%	0,0%	0,0%	7,7%	0,0%	0,0%	S.O.			7,7%	0,0%	0,0%	38,5%	0,0%	0,0%
1983-1984	7,7%	0,0%	0,0%	7,7%	0,0%	0,0%	7,7%	0,0%	0,0%	S.O.			7,7%	0,0%	0,0%	38,5%	0,0%	0,0%
1984-1985	7,7%	0,0%	0,0%	7,7%	0,0%	0,0%	7,7%	0,0%	0,0%	S.O.			7,7%	0,0%	0,0%	38,5%	0,0%	0,0%
1985-1986	7,7%	0,0%	0,0%	7,7%	0,0%	0,0%	7,7%	0,0%	0,0%	S.O.			7,7%	0,0%	0,0%	38,5%	0,0%	0,0%
1986-1987	7,7%	0,0%	0,0%	7,7%	0,0%	0,0%	7,7%	0,0%	0,0%	S.O.			7,7%	0,0%	0,0%	38,5%	0,0%	0,0%
1987-1988	7,7%	0,0%	0,0%	7,7%	0,0%	0,0%	7,7%	0,0%	0,0%	S.O.			7,7%	0,0%	0,0%	38,5%	0,0%	0,0%
1988-1989	7,7%	0,0%	0,0%	7,7%	0,0%	0,0%	7,7%	0,0%	0,0%	S.O.			7,7%	0,0%	0,0%	38,5%	0,0%	0,0%
1989-1990	7,7%	0,0%	0,0%	7,7%	0,0%	0,0%	7,7%	0,0%	0,0%	S.O.			7,7%	0,0%	0,0%	38,5%	0,0%	0,0%
1990-1991	7,7%	0,0%	0,0%	7,7%	0,0%	0,0%	7,7%	0,0%	0,0%	S.O.			7,7%	0,0%	0,0%	38,5%	0,0%	0,0%
1991-1992	7,7%	0,0%	0,0%	7,7%	0,0%	0,0%	7,7%	0,0%	0,0%	S.O.			7,7%	0,0%	0,0%	38,5%	0,0%	0,0%

Source : Banque de données de la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes pour les années 1982-1983 à 1991-1992.
Données extraites du TE-102.

1. La clientèle transportée comprend les élèves de la maternelle (maison et 4-5 ans), du primaire et du secondaire. Elle inclut également les élèves transportés pour d'autres commissions scolaires, les élèves du privé transportés par entente et les autres élèves (RFS, CEGEP, etc.). Cependant, elle ne comprend pas les élèves des commissions scolaires Crie, Kativik et du Littoral et les élèves d'une commission scolaire donnée transportés par d'autres commissions scolaires.

2. Dans certaines commissions scolaires, le nombre d'élèves de la maternelle 4-5 ans transportés le midi est supérieur au nombre d'élèves transportés matin et soir.

A : Proportion des commissions scolaires.
B : Clientèle transportée dans la région par rapport à l'ensemble de la clientèle transportée.
C : Clientèle transportée en intégré dans la région par rapport à l'ensemble de la clientèle transportée en intégré.

S.O. : Sans objet.

Tableau 54 (suite)

PROPORTION DES ÉLÈVES TRANSPORTÉS (1) LE MIDI DANS LES COMMISSIONS SCOLAIRES PROTESTANTES DU QUÉBEC ENTRE 1982-1983 ET 1991-1992 PAR RÉGION ADMINISTRATIVE (INTÉGRÉ ET EXCLUSIF) (CLIENTÈLE EN CLASSES D'ACCUEIL)

Région administrative / Année scolaire	Île de Montréal			Outaouais			Abitibi/Témiscamingue			Côte-Nord			Total		
	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C
1982-1983	15,4%	100,0%	0,0%	7,7%	0,0%	0,0%	S.O.			7,7%	0,0%	0,0%	100%	100%	0%
1983-1984	15,4%	100,0%	0,0%	7,7%	0,0%	0,0%	S.O.			7,7%	0,0%	0,0%	100%	100%	0%
1984-1985	15,4%	0,0%	0,0%	7,7%	0,0%	0,0%	S.O.			7,7%	0,0%	0,0%	100%	0%	0%
1985-1986	15,4%	100,0%	0,0%	7,7%	0,0%	0,0%	S.O.			7,7%	0,0%	0,0%	100%	100%	0%
1986-1987	15,4%	0,0%	0,0%	7,7%	0,0%	0,0%	S.O.			7,7%	0,0%	0,0%	100%	0%	0%
1987-1988	15,4%	0,0%	0,0%	7,7%	0,0%	0,0%	S.O.			7,7%	0,0%	0,0%	100%	0%	0%
1988-1989	15,4%	0,0%	0,0%	7,7%	0,0%	0,0%	S.O.			7,7%	0,0%	0,0%	100%	0%	0%
1989-1990	15,4%	0,0%	0,0%	7,7%	0,0%	0,0%	S.O.			7,7%	0,0%	0,0%	100%	0%	0%
1990-1991	15,4%	0,0%	0,0%	7,7%	0,0%	0,0%	S.O.			7,7%	0,0%	0,0%	100%	0%	0%
1991-1992	15,4%	0,0%	0,0%	7,7%	0,0%	0,0%	S.O.			7,7%	0,0%	0,0%	100%	0%	0%

Source : Banque de données de la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes pour les années 1982-1983 à 1991-1992.
Données extraites du TE-102.

1. La clientèle transportée comprend les élèves de la maternelle (maison et 4-5 ans), du primaire et du secondaire. Elle inclut également les élèves transportés pour d'autres commissions scolaires, les élèves du privé transportés par entente et les autres élèves (RFS, CEGEP, etc.). Cependant, elle ne comprend pas les élèves des commissions scolaires Crie, Kativik et du Littoral et les élèves d'une commission scolaire donnée transportés par d'autres commissions scolaires.

2. Dans certaines commissions scolaires, le nombre d'élèves de la maternelle 4-5 ans transportés le midi est supérieur au nombre d'élèves transportés matin et soir.

A : Proportion des commissions scolaires.
B : Clientèle transportée dans la région par rapport à l'ensemble de la clientèle transportée.
C : Clientèle transportée en intégré dans la région par rapport à l'ensemble de la clientèle transportée en intégré.

S.O. : Sans objet.

Tableau 55

ÉVOLUTION DU PARC DE VÉHICULES DANS LES COMMISSIONS SCOLAIRES CATHOLIQUES ET PROTESTANTES DU QUÉBEC ENTRE 1982-1983 ET 1991-1992 (TRANSPORT EXCLUSIF)

Composition du parc	1982-1983	1983-1984	1984-1985	1985-1986	1986-1987	1987-1988	1988-1989	1989-1990	1990-1991	1991-1992
Commissions scolaires	85	85	85	90	105	107	109	114	114	124
4-5 rangées de banquettes	1 150	1 098	1 097	1 086	1 135	1 118	1 138	1 167	1 145	1 101
6-7 rangées de banquettes	351	332	340	323	298	301	292	290	289	281
8-9 rangées de banquettes	501	465	461	421	422	421	394	396	400	413
10-11 rangées de banquettes	909	895	879	831	865	791	693	673	650	612
12 rangées et plus de banquettes	4 788	4 841	4 947	5 009	5 023	5 166	5 316	5 382	5 486	5 549
Total	7 699	7 631	7 724	7 670	7 743	7 797	7 833	7 908	7 970	7 956
Véhicules adaptés	71	130	140	183	198	198	249	271	305	304
Berlines	614	721	835	952	1 011	1 094	1 145	1 343	1 369	1 404
Grand total	8 384	8 482	8 699	8 805	8 952	9 089	9 227	9 522	9 644	9 664

Source : Banque de données de la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes pour les années 1982-1983 à 1991-1992.
Données extraites du TE-104.

Tableau 56

ÉVOLUTION DU PARC DE VÉHICULES DANS LES COMMISSIONS SCOLAIRES CATHOLIQUES DU QUÉBEC ENTRE 1982-1983 ET 1991-1992 (TRANSPORT EXCLUSIF)

Composition du parc	1982-1983	1983-1984	1984-1985	1985-1986	1986-1987	1987-1988	1988-1989	1989-1990	1990-1991	1991-1992
Commissions scolaires	72	72	72	77	92	94	96	101	101	111
4-5 rangées de banquettes	1 047	994	1 007	993	1 035	1 015	1 038	1 054	1 049	1 015
6-7 rangées de banquettes	295	280	279	268	257	260	251	245	244	242
8-9 rangées de banquettes	440	417	414	383	383	384	365	363	364	375
10-11 rangées de banquettes	790	785	770	733	767	695	587	574	552	513
12 rangées et plus de banquettes	4 408	4 459	4 562	4 599	4 601	4 729	4 875	4 932	5 024	5 073
Total	6 980	6 935	7 032	6 976	7 043	7 083	7 116	7 168	7 233	7 218
Véhicules adaptés	51	116	125	166	181	180	230	246	277	278
Berlines	549	650	756	879	936	1 003	1 027	1 208	1 217	1 227
Grand total	7 580	7 701	7 913	8 021	8 160	8 266	8 373	8 622	8 727	8 723

Source : Banque de données de la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes pour les années 1982-1983 à 1991-1992.
Données extraites du TE-104.

Tableau 57

ÉVOLUTION DU PARC DE VÉHICULES DANS LES COMMISSIONS SCOLAIRES PROTESTANTES DU QUÉBEC ENTRE 1982-1983 ET 1991-1992 (TRANSPORT EXCLUSIF)

Composition du parc	1982-1983	1983-1984	1984-1985	1985-1986	1986-1987	1987-1988	1988-1989	1989-1990	1990-1991	1991-1992
Commissions scolaires	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13
4-5 rangées de banquettes	103	104	90	93	100	103	100	113	96	86
6-7 rangées de banquettes	56	52	61	55	41	41	41	45	45	39
8-9 rangées de banquettes	61	48	47	38	39	37	29	33	36	38
10-11 rangées de banquettes	119	110	109	98	98	96	106	99	98	99
12 rangées et plus de banquettes	380	382	385	410	422	437	441	450	462	476
Total	719	696	692	694	700	714	717	740	737	738
Véhicules adaptés	20	14	15	17	17	18	19	25	28	26
Berlines	65	71	79	73	75	91	118	135	152	177
Grand total	804	781	786	784	792	823	854	900	917	941

Source : Banque de données de la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes pour les années 1982-1983 à 1991-1992.
Données extraites du TE-104.

Tableau 58

ÉVOLUTION DU PARC DE VÉHICULES DANS LES COMMISSIONS SCOLAIRES CATHOLIQUES ET PROTESTANTES DU QUÉBEC ENTRE 1982-1983 ET 1991-1992 PAR RÉGION ADMINISTRATIVE ET PROPORTION PAR RAPPORT À L'ENSEMBLE (TOUS VÉHICULES) (TRANSPORT EXCLUSIF)

Région administrative / Année scolaire	Bas St-Laurent/ Gaspésie	%	Saguenay/ Lac St-Jean	%	Québec	%	Mauricie/ Bois-Francs	%	Estrie	%	Montréal	%	Île de Montréal	%	Outaouais	%	Abitibi/ Témisc.	%	Côte-Nord	%	Total	%
1982-1983	568	6,8	432	5,2	1643	19,6	804	9,6	520	6,2	2727	32,5	639	7,6	570	6,8	339	4,0	142	1,7	8384	100,0
1983-1984	575	6,8	442	5,2	1708	20,1	801	9,4	509	6,0	2738	32,3	644	7,6	582	6,9	343	4,0	140	1,7	8482	100,0
1984-1985	575	6,6	448	5,2	1766	20,3	805	9,3	536	6,2	2814	32,3	666	7,7	596	6,9	349	4,0	144	1,7	8699	100,0
1985-1986	578	6,6	465	5,3	1803	20,5	814	9,2	500	5,7	2825	32,1	724	8,2	599	6,8	352	4,0	145	1,6	8805	100,0
1986-1987	583	6,5	466	5,2	1815	20,3	810	9,0	515	5,8	2888	32,3	771	8,6	605	6,8	349	3,9	150	1,7	8952	100,0
1987-1988	594	6,5	475	5,2	1839	20,2	808	8,9	522	5,7	2948	32,4	785	8,6	609	6,7	358	3,9	151	1,7	9089	100,0
1988-1989	598	6,5	471	5,1	1827	19,8	816	8,8	534	5,8	3044	33,0	815	8,8	622	6,7	352	3,8	148	1,6	9227	100,0
1989-1990	599	6,3	469	4,9	1865	19,6	830	8,7	536	5,6	3189	33,5	897	9,4	633	6,6	361	3,8	143	1,5	9522	100,0
1990-1991	595	6,2	469	4,9	1848	19,2	834	8,6	535	5,5	3292	34,1	903	9,4	651	6,8	364	3,8	153	1,6	9644	100,0
1991-1992	590	6,1	479	5,0	1823	18,9	839	8,7	545	5,6	3317	34,3	904	9,4	663	6,9	363	3,8	141	1,5	9664	100,0

Source: Banque de données de la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes pour les années 1982-1983 à 1991-1992.
Données extraites du TE-104.

Tableau 59

ÉVOLUTION DU PARC DE VÉHICULES DANS LES COMMISSIONS SCOLAIRES CATHOLIQUES DU QUÉBEC ENTRE 1982-1983 ET 1991-1992 PAR RÉGION ADMINISTRATIVE ET PROPORTION PAR RAPPORT À L'ENSEMBLE (EXCLUANT LES VÉHICULES ADAPTÉS ET LES BERLINES) (TRANSPORT EXCLUSIF)

Région administrative / Année scolaire	Bas St-Laurent/ Gaspésie	%	Saguenay/ Lac St-Jean	%	Québec	%	Mauricie/ Bois-Francs	%	Estrie	%	Montréal	%	Île de Montréal	%	Outaouais	%	Abitibi/ Témisc.	%	Côte-Nord	%	Total	%
1982-1983	511	7,3	376	5,4	1493	21,4	768	11,0	376	5,4	2202	31,5	357	5,1	453	6,5	323	4,6	121	1,7	6980	100,0
1983-1984	507	7,3	377	5,4	1473	21,2	762	11,0	377	5,4	2190	31,6	360	5,2	448	6,5	322	4,6	119	1,7	6935	100,0
1984-1985	506	7,2	378	5,4	1491	21,2	761	10,8	392	5,6	2221	31,6	386	5,5	452	6,4	324	4,6	121	1,7	7032	100,0
1985-1986	505	7,2	378	5,4	1495	21,4	771	11,1	368	5,3	2198	31,5	364	5,2	452	6,5	326	4,7	119	1,7	6976	100,0
1986-1987	505	7,2	382	5,4	1517	21,5	768	10,9	379	5,4	2213	31,4	377	5,4	465	6,6	324	4,6	113	1,6	7043	100,0
1987-1988	507	7,2	386	5,4	1527	21,6	762	10,8	383	5,4	2223	31,4	395	5,6	459	6,5	329	4,6	112	1,6	7083	100,0
1988-1989	514	7,2	385	5,4	1539	21,6	764	10,7	386	5,4	2235	31,4	394	5,5	459	6,5	331	4,7	109	1,5	7116	100,0
1989-1990	510	7,1	385	5,4	1545	21,6	774	10,8	381	5,3	2252	31,4	420	5,9	459	6,4	333	4,6	109	1,5	7168	100,0
1990-1991	512	7,1	384	5,3	1570	21,7	776	10,7	387	5,4	2275	31,5	423	5,8	463	6,4	332	4,6	111	1,5	7233	100,0
1991-1992	506	7,0	394	5,5	1542	21,4	776	10,8	385	5,3	2280	31,6	423	5,9	464	6,4	335	4,6	113	1,6	7218	100,0

Source: Banque de données de la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes pour les années 1982-1983 à 1991-1992.
Données extraites du TE-104.

Tableau 60

ÉVOLUTION DU PARC DE VÉHICULES DANS LES COMMISSIONS SCOLAIRES CATHOLIQUES DU QUÉBEC ENTRE 1982-1983 ET 1991-1992 PAR RÉGION ADMINISTRATIVE ET PROPORTION PAR RAPPORT À L'ENSEMBLE (VÉHICULES ADAPTÉS ET BERLINES SEULEMENT) (TRANSPORT EXCLUSIF)

Région administrative / Année scolaire	Bas St-Laurent/ Gaspésie	%	Saguenay/ Lac St-Jean	%	Québec	%	Mauricie/ Bois-Francs	%	Estrie	%	Montréal	%	Île de Montréal	%	Outaouais	%	Abitibi/ Témisc.	%	Côte-Nord	%	Total	%
1982-1983	27	4,5	55	9,2	127	21,2	36	6,0	61	10,2	177	29,5	39	6,5	43	7,2	16	2,7	19	3,2	600	100,0
1983-1984	38	5,0	64	8,4	212	27,7	39	5,1	63	8,2	204	26,6	47	6,1	59	7,7	21	2,7	19	2,5	766	100,0
1984-1985	39	4,4	69	7,8	251	28,5	44	5,0	77	8,7	249	28,3	42	4,8	64	7,3	25	2,8	21	2,4	881	100,0
1985-1986	44	4,2	86	8,2	284	27,2	43	4,1	66	6,3	290	27,8	115	11,0	67	6,4	26	2,5	24	2,3	1045	100,0
1986-1987	50	4,5	83	7,4	274	24,5	42	3,8	70	6,3	334	29,9	145	13,0	59	5,3	25	2,2	35	3,1	1117	100,0
1987-1988	59	5,0	88	7,4	285	24,1	46	3,9	69	5,8	369	31,2	133	11,2	68	5,7	29	2,5	37	3,1	1183	100,0
1988-1989	56	4,5	85	6,8	259	20,6	52	4,1	77	6,1	440	35,0	152	12,1	78	6,2	21	1,7	37	2,9	1257	100,0
1989-1990	61	4,2	83	5,7	291	20,0	56	3,9	84	5,8	552	38,0	185	12,7	82	5,6	28	1,9	32	2,2	1454	100,0
1990-1991	55	3,7	84	5,6	247	16,5	58	3,9	77	5,2	612	41,0	196	13,1	93	6,2	32	2,1	40	2,7	1494	100,0
1991-1992	58	3,9	84	5,6	250	16,6	63	4,2	87	5,8	617	41,0	188	12,5	104	6,9	28	1,9	26	1,7	1505	100,0

Source: Banque de données de la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes pour les années 1982-1983 à 1991-1992.
Données extraites du TE-104.

Tableau 61

ÉVOLUTION DU PARC DE VÉHICULES DANS LES COMMISSIONS SCOLAIRES PROTESTANTES DU QUÉBEC ENTRE 1982-1983 ET 1991-1992 PAR RÉGION ADMINISTRATIVE ET PROPORTION PAR RAPPORT À L'ENSEMBLE (EXCLUANT LES VÉHICULES ADAPTÉS ET LES BERLINES) (TRANSPORT EXCLUSIF)

Région administrative / Année scolaire	Bas St-Laurent/ Gaspésie	%	Saguenay/ Lac St-Jean	%	Québec	%	Mauricie/ Bois-Francs	%	Estrie	%	Montréal	%	Île de Montréal	%	Outaouais	%	Abitibi/ Témisc.	%	Côte-Nord	%	Total	%
1982-1983	30	4,2	1	0,1	21	2,9	S.O.		80	11,1	320	44,5	201	28,0	64	8,9	S.O.		2	0,3	719	100,0
1983-1984	30	4,3	1	0,1	21	3,0	S.O.		68	9,8	317	45,5	194	27,9	63	9,1	S.O.		2	0,3	696	100,0
1984-1985	30	4,3	1	0,1	22	3,2	S.O.		66	9,5	315	45,5	189	27,3	67	9,7	S.O.		2	0,3	692	100,0
1985-1986	29	4,2	1	0,1	23	3,3	S.O.		65	9,4	306	44,1	192	27,7	76	11,0	S.O.		2	0,3	694	100,0
1986-1987	28	4,0	1	0,1	23	3,3	S.O.		65	9,3	310	44,3	194	27,7	77	11,0	S.O.		2	0,3	700	100,0
1987-1988	28	3,9	1	0,1	25	3,5	S.O.		68	9,5	315	44,1	198	27,7	77	10,8	S.O.		2	0,3	714	100,0
1988-1989	28	3,9	1	0,1	26	3,6	S.O.		68	9,5	312	43,5	205	28,6	75	10,5	S.O.		2	0,3	717	100,0
1989-1990	28	3,8	1	0,1	27	3,6	S.O.		69	9,3	314	42,4	221	29,9	78	10,5	S.O.		2	0,3	740	100,0
1990-1991	28	3,8	1	0,1	27	3,7	S.O.		69	9,4	316	42,9	213	28,9	81	11,0	S.O.		2	0,3	737	100,0
1991-1992	26	3,5	1	0,1	27	3,7	S.O.		71	9,6	321	43,5	209	28,3	81	11,0	S.O.		2	0,3	738	100,0

Source: Banque de données de la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes pour les années 1982-1983 à 1991-1992.
Données extraites du TE-104.

S.O. : Sans objet.

Tableau 62

ÉVOLUTION DU PARC DE VÉHICULES
DANS LES COMMISSIONS SCOLAIRES PROTESTANTES DU QUÉBEC ENTRE 1982-1983 ET 1991-1992
PAR RÉGION ADMINISTRATIVE
ET PROPORTION PAR RAPPORT À L'ENSEMBLE
(VÉHICULES ADAPTÉS ET LES BERLINES SEULEMENT)
(TRANSPORT EXCLUSIF)

Région administrative / Année scolaire	Bas St-Laurent/ Gaspésie	%	Saguenay/ Lac St-Jean	%	Québec	%	Mauricie/ Bois-Francs	%	Estrie	%	Montréal	%	Île de Montréal	%	Outaouais	%	Abitibi/ Témisc.	%	Côte-Nord	%	Total	%
1982-1983	-	-	-	-	2	2,4	S.O.		3	3,5	28	32,9	42	49,4	10	11,8	S.O.		-	-	85	100,0
1983-1984	-	-	-	-	2	2,4	S.O.		1	1,2	27	31,8	43	50,6	12	14,1	S.O.		-	-	85	100,0
1984-1985	-	-	-	-	2	2,1	S.O.		1	1,1	29	30,9	49	52,1	13	13,8	S.O.		-	-	94	100,0
1985-1986	-	-	-	-	1	1,1	S.O.		1	1,1	31	34,4	53	58,9	4	4,4	S.O.		-	-	90	100,0
1986-1987	-	-	-	-	1	1,1	S.O.		1	1,1	31	33,7	55	59,8	4	4,3	S.O.		-	-	92	100,0
1987-1988	-	-	-	-	2	1,8	S.O.		2	1,8	41	37,6	59	54,1	5	4,6	S.O.		-	-	109	100,0
1988-1989	-	-	-	-	3	2,2	S.O.		3	2,2	57	41,6	64	46,7	10	7,3	S.O.		-	-	137	100,0
1989-1990	-	-	-	-	2	1,3	S.O.		2	1,3	71	44,4	71	44,4	14	8,8	S.O.		-	-	160	100,0
1990-1991	-	-	-	-	4	2,2	S.O.		2	1,1	89	49,4	71	39,4	14	7,8	S.O.		-	-	180	100,0
1991-1992	-	-	-	-	4	2,0	S.O.		2	1,0	99	48,8	84	41,4	14	6,9	S.O.		-	-	203	100,0

Source: Banque de données de la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes pour les années 1982-1983 à 1991-1992.
Données extraites du TE-104.

S.O. : Sans objet.

Tableau 63

ÉVOLUTION DU NOMBRE D'ÉLÈVES TRANSPORTÉS, DU NOMBRE DE VÉHICULES ET DU NOMBRE D'ÉLÈVES TRANSPORTÉS PAR VÉHICULE DANS LES COMMISSIONS SCOLAIRES CATHOLIQUES ET PROTESTANTES DU QUÉBEC ENTRE 1982-1983 ET 1991-1992 (TRANSPORT EXCLUSIF)

	1982-1983	1983-1984	1984-1985	1985-1986	1986-1987	1987-1988	1988-1989	1989-1990	1990-1991	1991-1992
Commissions scolaires	85	85	85	90	105	107	109	114	114	124
Nombre d'élèves transportés (1)	592 893	593 964	595 099	600 230	601 474	604 637	611 680	622 648	630 809	639 515
Nombre de véhicules	8 384	8 482	8 699	8 805	8 964	9 089	9 227	9 522	9 644	9 664
Nombre d'élèves transportés par véhicule	70,72	70,03	68,41	68,17	67,10	66,52	66,29	65,39	65,41	66,17

Source: Banque de données de la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes pour les années 1982-1983 à 1991-1992.
Données extraites du TE-102 et du TE-104.

1. La clientèle transportée comprend les élèves de la maternelle (maison et 4-5 ans), du primaire et du secondaire. Elle inclut également les élèves transportés pour d'autres commissions scolaires, les élèves du privé transportés par entente et les autres élèves (RFS, CEGEP, etc.). Cependant, elle ne comprend pas les élèves des commissions scolaires Crie, Kativik et du Littoral et les élèves d'une commission scolaire donnée transportés par d'autres commissions scolaires.

Tableau 64

ÉVOLUTION DU NOMBRE D'ÉLÈVES TRANSPORTÉS, DU NOMBRE DE VÉHICULES ET DU NOMBRE D'ÉLÈVES TRANSPORTÉS PAR VÉHICULE DANS LES COMMISSIONS SCOLAIRES CATHOLIQUES DU QUÉBEC ENTRE 1982-1983 ET 1991-1992 (TRANSPORT EXCLUSIF)

	1982-1983	1983-1984	1984-1985	1985-1986	1986-1987	1987-1988	1988-1989	1989-1990	1990-1991	1991-1992
Commissions scolaires	72	72	72	77	92	94	96	101	101	111
Nombre d'élèves transportés (1)	548 591	549 503	550 402	552 805	552 376	555 322	561 097	565 974	577 288	583 421
Nombre de véhicules	7 580	7 701	7 913	8 021	8 172	8 266	8 373	8 622	8 727	8 723
Nombre d'élèves transportés par véhicule	72,37	71,35	69,56	68,92	67,59	67,18	67,01	65,64	66,15	66,88

Source: Banque de données de la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes pour les années 1982-1983 à 1991-1992.
Données extraites du TE-102 et du TE-104.

1. La clientèle transportée comprend les élèves de la maternelle (maison et 4-5 ans), du primaire et du secondaire. Elle inclut également les élèves transportés pour d'autres commissions scolaires, les élèves du privé transportés par entente et les autres élèves (RFS, CEGEP, etc.). Cependant, elle ne comprend pas les élèves des commissions scolaires Crie, Kativik et du Littoral et les élèves d'une commission scolaire donnée transportés par d'autres commissions scolaires.

Tableau 65

ÉVOLUTION DU NOMBRE D'ÉLÈVES TRANSPORTÉS, DU NOMBRE DE VÉHICULES ET DU NOMBRE D'ÉLÈVES TRANSPORTÉS PAR VÉHICULE DANS LES COMMISSIONS SCOLAIRES PROTESTANTES DU QUÉBEC ENTRE 1982-1983 ET 1991-1992 (TRANSPORT EXCLUSIF)

	1982-1983	1983-1984	1984-1985	1985-1986	1986-1987	1987-1988	1988-1989	1989-1990	1990-1991	1991-1992
Commissions scolaires	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13
Nombre d'élèves transportés (1)	44 302	44 461	44 697	47 425	49 098	49 315	50 583	56 674	53 521	56 094
Nombre de véhicules	804	781	786	784	792	823	854	900	917	941
Nombre d'élèves transportés par véhicule	55,10	56,93	56,87	60,49	61,99	59,92	59,23	62,97	58,37	59,61

Source: Banque de données de la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes pour les années 1982-1983 à 1991-1992.
Données extraites du TE-102 et du TE-104.

1. La clientèle transportée comprend les élèves de la maternelle (maison et 4-5 ans), du primaire et du secondaire. Elle inclut également les élèves transportés pour d'autres commissions scolaires, les élèves du privé transportés par entente et les autres élèves (RFS, CEGEP, etc.). Cependant, elle ne comprend pas les élèves des commissions scolaires Crie, Kativik et du Littoral et les élèves d'une commission scolaire donnée transportés par d'autres commissions scolaires.

Tableau 66

ÉVOLUTION DU NOMBRE MOYEN D'ÉLÈVES TRANSPORTÉS PAR VÉHICULE
DANS LES COMMISSIONS SCOLAIRES CATHOLIQUES ET PROTESTANTES DU QUÉBEC ENTRE 1982-1983 ET 1991-1992
PAR RÉGION ADMINISTRATIVE
(TRANSPORT EXCLUSIF)

Région administrative	Bas St-Laurent/ Gaspésie	Saguenay/ Lac St-Jean	Québec	Mauricie/ Bois-Francs	Estrie	Montréal	Île de Montréal	Outaouais	Abitibi/ Témisc.	Côte-Nord	Total
1982-1983	63,91	89,67	66,69	64,10	54,96	80,17	64,59	62,11	62,86	81,40	70,72
1983-1984	63,41	84,96	63,86	69,08	55,96	79,80	65,69	57,72	61,48	82,67	70,03
1984-1985	62,17	85,43	62,83	69,80	52,15	77,17	62,48	56,60	64,72	75,50	68,41
1985-1986	61,64	81,88	62,23	69,04	56,57	77,46	61,25	56,29	61,78	77,23	68,17
1986-1987	60,40	83,03	61,27	68,38	56,40	75,84	61,19	55,39	60,65	68,86	67,10
1987-1988	58,78	80,59	60,86	69,12	55,31	75,69	59,41	54,60	59,92	68,48	66,52
1988-1989	56,55	80,41	61,79	69,19	54,15	74,97	58,56	53,07	62,19	73,47	66,29
1989-1990	55,97	80,54	61,15	68,49	54,82	73,66	55,66	53,81	59,99	73,62	65,39
1990-1991	56,72	81,39	61,96	69,77	54,86	71,77	58,12	54,14	61,10	69,46	65,41
1991-1992	56,10	80,62	63,19	70,90	54,22	72,56	60,56	52,98	61,07	76,94	66,17

Source: Banque de données de la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes pour les années 1982-1983 à 1991-1992.
Données extraites du TE-102 et du TE-104.

Tableau 67

ÉVOLUTION DU NOMBRE MOYEN D'ÉLÈVES TRANSPORTÉS PAR VÉHICULE DANS LES COMMISSIONS SCOLAIRES CATHOLIQUES DU QUÉBEC ENTRE 1982-1983 ET 1991-1992 PAR RÉGION ADMINISTRATIVE (TRANSPORT EXCLUSIF)

Région administrative	Bas St-Laurent/ Gaspésie	Saguenay/ Lac St-Jean	Québec	Mauricie/ Bois-Francs	Estrie	Montréal	Île de Montréal	Outaouais	Abitibi/ Témisc.	Côte-Nord	Total
1982-1983	64,18	89,81	67,15	64,10	57,14	83,49	68,67	63,93	62,86	80,26	72,37
1983-1984	63,79	85,08	64,27	69,08	57,20	82,74	68,28	59,67	61,48	81,22	71,35
1984-1985	62,62	85,55	63,21	69,80	52,88	79,45	63,95	58,31	64,72	74,87	69,56
1985-1986	62,23	82,01	62,55	69,04	57,93	79,43	58,39	57,27	61,78	76,36	68,92
1986-1987	60,82	83,15	61,55	68,38	57,74	77,91	54,69	56,27	60,65	67,84	67,59
1987-1988	59,20	80,67	61,21	69,12	56,83	77,57	55,38	55,77	59,92	67,01	67,18
1988-1989	57,00	80,54	62,20	69,19	55,52	77,06	53,23	54,24	62,19	72,12	67,01
1989-1990	56,51	80,63	61,55	68,49	56,02	74,39	49,03	55,48	59,99	71,97	65,64
1990-1991	57,28	81,47	62,45	69,77	56,45	73,95	51,09	56,08	61,10	68,19	66,15
1991-1992	56,62	80,71	63,72	70,90	55,59	74,84	53,11	54,63	61,07	75,82	66,88

Source: Banque de données de la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes pour les années 1982-1983 à 1991-1992.
Données extraites du TE-102 et du TE-104.

Tableau 68

ÉVOLUTION DU NOMBRE MOYEN D'ÉLÈVES TRANSPORTÉS PAR VÉHICULE DANS LES COMMISSIONS SCOLAIRES PROTESTANTES DU QUÉBEC ENTRE 1982-1983 ET 1991-1992 PAR RÉGION ADMINISTRATIVE (TRANSPORT EXCLUSIF)

Région administrative	Bas St-Laurent/ Gaspésie	Saguenay/ Lac St-Jean	Québec	Mauricie/ Bois-Francs	Estrie	Montréal	Île de Montréal	Outaouais	Abitibi/ Témisc.	Côte-Nord	Total
1982-1983	59,13	31,00	33,74	S.O.	43,49	57,50	57,96	49,95	S.O.	161,00	55,10
1983-1984	56,60	32,00	33,65	S.O.	48,06	59,36	61,25	44,53	S.O.	182,50	56,93
1984-1985	54,00	30,00	35,33	S.O.	47,06	60,81	59,82	45,59	S.O.	120,50	56,87
1985-1986	50,62	25,00	39,00	S.O.	47,59	62,94	66,83	49,89	S.O.	140,00	60,49
1986-1987	52,11	24,00	40,29	S.O.	47,24	60,37	74,83	49,67	S.O.	144,50	61,99
1987-1988	50,18	42,00	36,89	S.O.	45,47	62,03	67,69	47,04	S.O.	177,50	59,92
1988-1989	47,46	22,00	36,03	S.O.	45,23	59,85	69,39	45,68	S.O.	171,50	59,23
1989-1990	45,11	42,00	35,66	S.O.	46,97	68,32	69,40	44,04	S.O.	189,50	62,97
1990-1991	45,29	40,00	33,39	S.O.	44,41	56,23	73,45	42,77	S.O.	165,00	58,37
1991-1992	44,65	37,00	32,77	S.O.	45,37	56,82	76,11	43,12	S.O.	154,50	59,61

Source: Banque de données de la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes pour les années 1982-1983 à 1991-1992.
Données extraites du TE-102 et du TE-104.

S.O. : Sans objet.

Tableau 69

ÉVOLUTION DU NOMBRE DE VÉHICULES, DU KILOMÉTRAGE PARCOURU MATIN ET SOIR
ET DU KILOMÉTRAGE MOYEN PAR VÉHICULE
DANS LES COMMISSIONS SCOLAIRES CATHOLIQUES ET PROTESTANTES DU QUÉBEC ENTRE 1982-1983 ET 1991-1992
(TRANSPORT EXCLUSIF)

	1982-1983	1983-1984	1984-1985	1985-1986	1986-1987	1987-1988	1988-1989	1989-1990	1990-1991	1991-1992
Commissions scolaires	85	85	85	90	105	107	109	114	114	124
Nombre de véhicules	8 333	8 353	8 561	8 576	8 872	8 975	9 123	9 323	9 489	9 457
Kilométrage parcouru matin et soir	705 803,4	719 947,0	743 468,0	761 843,0	769 304,8	776 123,0	785 692,7	792 616,3	816 789,0	811 039,0
Kilométrage moyen par véhicule	84,7	86,2	86,8	88,8	86,7	86,5	86,1	85,0	86,1	85,8

Source: Banque de données de la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes pour les années 1982-1983 à 1991-1992.
Données extraites du TE-102.

Tableau 70

ÉVOLUTION DU NOMBRE DE VÉHICULES, DU KILOMÉTRAGE PARCOURU MATIN ET SOIR ET DU KILOMÉTRAGE MOYEN PAR VÉHICULE DANS LES COMMISSIONS SCOLAIRES CATHOLIQUES DU QUÉBEC ENTRE 1982-1983 ET 1991-1992 (TRANSPORT EXCLUSIF)

	1982-1983	1983-1984	1984-1985	1985-1986	1986-1987	1987-1988	1988-1989	1989-1990	1990-1991	1991-1992
Commissions scolaires	72	72	72	77	92	94	96	101	101	111
Nombre de véhicules	7 558	7 593	7 807	7 794	8 085	8 171	8 274	8 444	8 583	8 593
Kilométrage parcouru matin et soir	629 527,9	641 244,0	665 462,0	675 547,0	680 671,5	687 155,0	696 555,0	703 857,1	724 556,0	724 832,0
Kilométrage moyen par véhicule	83,3	84,5	85,2	86,7	84,2	84,1	84,2	83,4	84,4	84,4

Source: Banque de données de la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes pour les années 1982-1983 à 1991-1992.
Données extraites du TE-102.

Tableau 71

ÉVOLUTION DU NOMBRE DE VÉHICULES, DU KILOMÉTRAGE PARCOURU MATIN ET SOIR
ET DU KILOMÉTRAGE MOYEN PAR VÉHICULE
DANS LES COMMISSIONS SCOLAIRES PROTESTANTES DU QUÉBEC ENTRE 1982-1983 ET 1991-1992
(TRANSPORT EXCLUSIF)

	1982-1983	1983-1984	1984-1985	1985-1986	1986-1987	1987-1988	1988-1989	1989-1990	1990-1991	1991-1992
Commissions scolaires	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13
Nombre de véhicules	775	760	754	782	787	804	849	879	906	864
Kilométrage parcouru matin et soir	76 275,5	78 703,0	78 006,0	86 296,0	88 633,3	88 968,0	89 137,7	88 759,2	92 233,0	86 207,0
Kilométrage moyen par véhicule	98,4	103,6	103,5	110,4	112,6	110,7	105,0	101,0	101,8	99,8

Source: Banque de données de la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes pour les années 1982-1983 à 1991-1992.
Données extraites du TE-102.

Tableau 72

ÉVOLUTION DU NOMBRE DE VÉHICULES ET DU KILOMÉTRAGE PARCOURU MATIN ET SOIR DANS LES COMMISSIONS SCOLAIRES CATHOLIQUES ET PROTESTANTES DU QUÉBEC ENTRE 1982-1983 ET 1991-1992 PAR RÉGION ADMINISTRATIVE (TRANSPORT EXCLUSIF)

Région administrative / Année scolaire	Bas St-Laurent/Gaspésie			Saguenay/Lac St-Jean			Québec			Mauricie/Bois-Francs			Estrie			Montréal		
	C.S.	VÉH.	KM	C.S.	VÉH.	KM	C.S.	VÉH.	KM	C.S.	VÉH.	KM	C.S.	VÉH.	KM	C.S.	VÉH.	KM
1982-1983	7	553	37 610,8	5	426	35 012,9	13	1656	128 183,1	5	804	67 638,9	2	498	47 437,0	26	2720	263 723,9
1983-1984	7	570	38 681,0	5	439	35 525,0	13	1688	133 106,0	5	800	68 471,0	2	507	48 469,0	26	2661	262 262,0
1984-1985	7	571	38 630,0	5	444	36 500,0	13	1730	134 649,0	5	802	69 280,0	2	536	49 298,0	27	2745	283 473,0
1985-1986	7	575	38 757,0	5	462	36 396,0	15	1762	141 107,0	8	718	71 730,0	2	500	45 980,0	27	2761	286 662,0
1986-1987	8	583	40 610,4	5	471	37 119,6	18	1816	132 226,9	8	811	71 137,6	8	515	50 812,0	27	2857	295 629,3
1987-1988	8	592	39 832,0	5	467	37 827,0	18	1808	136 893,0	9	810	69 226,0	8	515	49 545,0	27	2918	301 523,0
1988-1989	8	589	39 486,9	5	466	39 737,9	19	1807	136 358,9	9	812	69 645,5	8	517	47 515,0	28	3027	309 687,8
1989-1990	8	596	38 510,5	5	460	36 162,1	21	1823	139 083,7	9	827	71 335,1	8	534	48 014,0	31	3136	313 754,9
1990-1991	8	596	37 880,0	5	469	37 932,0	21	1824	138 076,0	9	838	72 308,0	8	527	48 499,0	31	3219	327 622,0
1991-1992	9	586	38 827,0	5	474	38 284,0	26	1819	144 040,0	11	842	72 429,0	8	516	48 335,0	31	3244	330 869,0

Source: Banque de données de la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes pour les années 1982-1983 à 1991-1992.
Données extraites du TE-102.

Tableau 72 (suite)

ÉVOLUTION DU NOMBRE DE VÉHICULES ET DU KILOMÉTRAGE PARCOURU MATIN ET SOIR DANS LES COMMISSIONS SCOLAIRES CATHOLIQUES ET PROTESTANTES DU QUÉBEC ENTRE 1982-1983 ET 1991-1992 PAR RÉGION ADMINISTRATIVE (TRANSPORT EXCLUSIF)

Région administrative	Île de Montréal			Outaouais			Abitibi/Témiscamingue			Côte-Nord			Total		
Année scolaire	C.S.	VÉH.	KM	C.S.	VÉH.	KM	C.S.	VÉH.	KM	C.S.	VÉH.	KM	C.S.	VÉH.	KM
1982-1983	8	628	36 933,5	5	570	49 650,5	6	338	30 625,8	8	140	8 987,0	85	8333	705 803,4
1983-1984	8	638	46 521,0	5	565	49 934,0	6	341	28 798,0	8	144	8 180,0	85	8353	719 947,0
1984-1985	8	662	40 489,0	5	585	52 842,0	6	348	30 052,0	7	138	8 255,0	85	8561	743 468,0
1985-1986	8	710	49 705,0	5	594	52 509,0	7	350	30 368,0	6	144	8 629,0	90	8576	761 843,0
1986-1987	8	742	49 103,5	8	598	54 959,9	7	337	29 375,0	8	142	8 330,6	105	8872	769 304,8
1987-1988	8	757	50 469,0	8	608	51 963,0	8	352	29 479,0	8	148	9 366,0	107	8975	776 123,0
1988-1989	8	789	51 982,1	8	618	52 686,5	8	354	29 528,9	8	144	9 063,2	109	9123	785 692,7
1989-1990	8	824	51 908,8	8	626	54 636,1	8	355	30 041,8	8	142	9 169,3	114	9323	792 616,3
1990-1991	8	874	56 319,0	8	643	57 878,0	8	357	30 394,0	8	142	9 881,0	114	9489	816 789,0
1991-1992	8	815	48 540,0	8	660	49 292,0	10	358	30 657,0	8	143	9 766,0	124	9457	811 039,0

Source: Banque de données de la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes pour les années 1982-1983 à 1991-1992.
Données extraites du TE-102.

Tableau 73

ÉVOLUTION DU NOMBRE DE VÉHICULES ET DU KILOMÉTRAGE PARCOURU MATIN ET SOIR DANS LES COMMISSIONS SCOLAIRES CATHOLIQUES DU QUÉBEC ENTRE 1982-1983 ET 1991-1992 PAR RÉGION ADMINISTRATIVE (TRANSPORT EXCLUSIF)

Région administrative	Bas St-Laurent/Gaspésie			Saguenay/Lac St-Jean			Québec			Mauricie/Bois-Francs			Estrie			Montréal		
Année scolaire	C.S.	VÉH.	KM	C.S.	VÉH.	KM	C.S.	VÉH.	KM	C.S.	VÉH.	KM	C.S.	VÉH.	KM	C.S.	VÉH.	KM
1982-1983	6	523	34 593,8	4	425	34 902,9	12	1633	126 033,6	5	804	67 638,9	1	428	39 427,0	21	2379	222 971,8
1983-1984	6	539	35 347,0	4	438	35 410,0	12	1665	131 028,0	5	800	68 471,0	1	439	40 910,0	21	2320	224 256,0
1984-1985	6	540	34 994,0	4	443	36 390,0	12	1706	132 423,0	5	802	69 280,0	1	470	41 941,0	22	2426	241 590,0
1985-1986	6	546	35 159,0	4	461	36 286,0	14	1738	138 802,0	8	718	71 730,0	1	434	38 806,0	22	2424	245 186,0
1986-1987	7	554	37 052,4	4	470	37 009,6	17	1792	129 878,9	8	811	71 137,6	7	449	43 757,0	22	2519	252 013,0
1987-1988	7	563	36 335,0	4	466	37 723,0	17	1781	134 369,0	9	810	69 226,0	7	446	42 203,0	22	2564	257 002,0
1988-1989	7	561	36 409,9	4	465	39 633,9	18	1778	133 779,9	9	812	69 645,5	7	446	39 886,0	23	2659	265 466,1
1989-1990	7	568	35 567,5	4	459	36 058,1	20	1794	136 390,7	9	827	71 335,1	7	462	40 489,0	26	2757	268 557,7
1990-1991	7	568	35 025,0	4	468	37 828,0	20	1793	135 475,0	9	838	72 308,0	7	456	41 023,0	26	2826	282 453,0
1991-1992	8	560	36 008,0	4	473	38 180,0	25	1790	141 369,0	11	842	72 429,0	7	443	40 546,0	26	2839	284 242,0

Source: Banque de données de la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes pour les années 1982-1983 à 1991-1992.
Données extraites du TE-102.

Tableau 73 (suite)

ÉVOLUTION DU NOMBRE DE VÉHICULES ET DU KILOMÉTRAGE PARCOURU MATIN ET SOIR DANS LES COMMISSIONS SCOLAIRES CATHOLIQUES DU QUÉBEC ENTRE 1982-1983 ET 1991-1992 PAR RÉGION ADMINISTRATIVE (TRANSPORT EXCLUSIF)

Région administrative	Île de Montréal			Outaouais			Abitibi/Témiscamingue			Côte-Nord			Total		
Année scolaire	C.S.	VÉH.	KM	C.S.	VÉH.	KM	C.S.	VÉH.	KM	C.S.	VÉH.	KM	C.S.	VÉH.	KM
1982-1983	6	394	21 869,5	4	496	43 246,6	6	338	30 625,8	7	138	8 218,0	72	7558	629 527,9
1983-1984	6	408	25 430,0	4	501	43 529,0	6	341	28 798,0	7	142	8 065,0	72	7593	641 244,0
1984-1985	6	425	26 052,0	4	511	44 594,0	6	348	30 052,0	6	136	8 146,0	72	7807	665 462,0
1985-1986	6	465	25 731,0	4	516	44 960,0	7	350	30 368,0	5	142	8 519,0	77	7794	675 547,0
1986-1987	6	494	28 845,5	7	519	43 387,9	7	337	29 375,0	7	140	8 214,6	92	8085	680 671,5
1987-1988	6	518	28 056,0	7	525	43 508,0	8	352	29 479,0	7	146	9 254,0	94	8171	687 155,0
1988-1989	6	521	29 449,1	7	536	43 804,5	8	354	29 528,9	7	142	8 951,2	96	8274	696 555,0
1989-1990	6	543	30 732,8	7	539	45 640,1	8	355	30 041,8	7	140	9 044,3	101	8444	703 857,1
1990-1991	6	585	32 578,0	7	552	47 748,0	8	357	30 394,0	7	140	9 724,0	101	8583	724 556,0
1991-1992	6	582	32 425,0	7	565	39 330,0	10	358	30 657,0	7	141	9 646,0	111	8593	724 832,0

Source: Banque de données de la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes pour les années 1982-1983 à 1991-1992.
Données extraites du TE-102.

Tableau 74

ÉVOLUTION DU NOMBRE DE VÉHICULES ET DU KILOMÉTRAGE PARCOURU MATIN ET SOIR DANS LES COMMISSIONS SCOLAIRES PROTESTANTES DU QUÉBEC ENTRE 1982-1983 ET 1991-1992 PAR RÉGION ADMINISTRATIVE (TRANSPORT EXCLUSIF)

Région administrative	Bas St-Laurent/Gaspésie			Saguenay/Lac St-Jean			Québec			Mauricie/Bois-Francs			Estrie			Montréal		
Année scolaire	C.S.	VÉH.	KM	C.S.	VÉH.	KM	C.S.	VÉH.	KM	C.S.	VÉH.	KM	C.S.	VÉH.	KM	C.S.	VÉH.	KM
1982-1983	1	30	3 017,0	1	1	110,0	1	23	2 149,5	S.O.	S.O.	S.O.	1	70	8 010,0	5	341	40 752,1
1983-1984	1	31	3 334,0	1	1	115,0	1	23	2 078,0	S.O.	S.O.	S.O.	1	68	7 559,0	5	341	38 006,0
1984-1985	1	31	3 636,0	1	1	110,0	1	24	2 226,0	S.O.	S.O.	S.O.	1	66	7 357,0	5	319	41 883,0
1985-1986	1	29	3 598,0	1	1	110,0	1	24	2 305,0	S.O.	S.O.	S.O.	1	66	7 174,0	5	337	41 476,0
1986-1987	1	29	3 558,0	1	1	110,0	1	24	2 348,0	S.O.	S.O.	S.O.	1	66	7 055,0	5	338	43 616,3
1987-1988	1	29	3 497,0	1	1	104,0	1	27	2 524,0	S.O.	S.O.	S.O.	1	69	7 342,0	5	354	44 521,0
1988-1989	1	28	3 077,0	1	1	104,0	1	29	2 579,0	S.O.	S.O.	S.O.	1	71	7 629,0	5	368	44 221,7
1989-1990	1	28	2 943,0	1	1	104,0	1	29	2 693,0	S.O.	S.O.	S.O.	1	72	7 525,0	5	379	45 197,2
1990-1991	1	28	2 855,0	1	1	104,0	1	31	2 601,0	S.O.	S.O.	S.O.	1	71	7 476,0	5	393	45 169,0
1991-1992	1	26	2 819,0	1	1	104,0	1	29	2 671,0	S.O.	S.O.	S.O.	1	73	7 789,0	5	405	46 627,0

Source: Banque de données de la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes pour les années 1982-1983 à 1991-1992.
Données extraites du TE-102.

S.O.: Sans objet.

Tableau 74 (suite)

ÉVOLUTION DU NOMBRE DE VÉHICULES ET DU KILOMÉTRAGE PARCOURU MATIN ET SOIR
DANS LES COMMISSIONS SCOLAIRES PROTESTANTES DU QUÉBEC ENTRE 1982-1983 ET 1991-1992
PAR RÉGION ADMINISTRATIVE
(TRANSPORT EXCLUSIF)

Région administrative	Île de Montréal			Outaouais			Abitibi/Témiscamingue			Côte-Nord			Total			
Année scolaire	C.S.	VÉH.	KM	C.S.	VÉH.	KM	C.S.	VÉH.	KM	C.S.	VÉH.	KM	C.S.	VÉH.	KM	
1982-1983	2	234	15 064,0	1	74	6 403,9	S.O.	S.O.	S.O.	1	2	769,0	13	775	76 275,5	
1983-1984	2	230	21 091,0	1	64	6 405,0	S.O.	S.O.	S.O.	1	2	115,0	13	760	78 703,0	
1984-1985	2	237	14 437,0	1	74	8 248,0	S.O.	S.O.	S.O.	1	2	109,0	13	754	78 006,0	
1985-1986	2	245	23 974,0	1	78	7 549,0	S.O.	S.O.	S.O.	1	2	110,0	13	782	86 296,0	
1986-1987	2	248	20 258,0	1	79	11 572,0	S.O.	S.O.	S.O.	1	2	116,0	13	787	88 633,3	
1987-1988	2	239	22 413,0	1	83	8 455,0	S.O.	S.O.	S.O.	1	2	112,0	13	804	88 968,0	
1988-1989	2	268	22 533,0	1	82	8 882,0	S.O.	S.O.	S.O.	1	2	112,0	13	849	89 137,7	
1989-1990	2	281	21 176,0	1	87	8 996,0	S.O.	S.O.	S.O.	1	2	125,0	13	879	88 759,2	
1990-1991	2	289	23 741,0	1	91	10 130,0	S.O.	S.O.	S.O.	1	2	157,0	13	906	92 233,0	
1991-1992	2	233	16 115,0	1	95	9 962,0	S.O.	S.O.	S.O.	1	2	120,0	13	864	86 207,0	

Source: Banque de données de la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes pour les années 1982-1983 à 1991-1992.
Données extraites du TE-102.

S.O.: Sans objet.

Tableau 75

PROPORTION DES VÉHICULES ET DU KILOMÉTRAGE PARCOURU MATIN ET SOIR
DANS LES COMMISSIONS SCOLAIRES CATHOLIQUES ET PROTESTANTES DU QUÉBEC ENTRE 1982-1983 ET 1991-1992
PAR RÉGION ADMINISTRATIVE
(TRANSPORT EXCLUSIF)

Région administrative	Bas St-Laurent/Gaspésie			Saguenay/Lac St-Jean			Québec			Mauricie/Bois-Francs			Estrie			Montréal		
Année scolaire	C.S. %	VÉH. %	KM %	C.S. %	VÉH. %	KM %	C.S. %	VÉH. %	KM %	C.S. %	VÉH. %	KM %	C.S. %	VÉH. %	KM %	C.S. %	VÉH. %	KM %
1982-1983	8,2	6,6	5,3	5,9	5,1	5,0	15,3	19,9	18,2	5,9	9,6	9,6	2,4	6,0	6,7	30,6	32,6	37,4
1983-1984	8,2	6,8	5,4	5,9	5,3	4,9	15,3	20,2	18,5	5,9	9,6	9,5	2,4	6,1	6,7	30,6	31,9	36,4
1984-1985	8,2	6,7	5,2	5,9	5,2	4,9	15,3	20,2	18,1	5,9	9,4	9,3	2,4	6,3	6,6	31,8	32,1	38,1
1985-1986	7,8	6,7	5,1	5,6	5,4	4,8	16,7	20,5	18,5	8,9	8,4	9,4	2,2	5,8	6,0	30,0	32,2	37,6
1986-1987	7,6	6,6	5,3	4,8	5,3	4,8	17,1	20,5	17,2	7,6	9,1	9,2	7,6	5,8	6,6	25,7	32,2	38,4
1987-1988	7,5	6,6	5,1	4,7	5,2	4,9	16,8	20,1	17,6	8,4	9,0	8,9	7,5	5,7	6,4	25,2	32,5	38,8
1988-1989	7,3	6,5	5,0	4,6	5,1	5,1	17,4	19,8	17,4	8,3	8,9	8,9	7,3	5,7	6,0	25,7	33,2	39,4
1989-1990	7,0	6,4	4,9	4,4	4,9	4,6	18,4	19,6	17,5	7,9	8,9	9,0	7,0	5,7	6,1	27,2	33,6	39,6
1990-1991	7,0	6,3	4,6	4,4	4,9	4,6	18,4	19,2	16,9	7,9	8,8	8,9	7,0	5,6	5,9	27,2	33,9	40,1
1991-1992	7,3	6,2	4,8	4,0	5,0	4,7	21,0	19,2	17,8	8,9	8,9	8,9	6,5	5,5	6,0	25,0	34,3	40,8

Source: Banque de données de la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes pour les années 1982-1983 à 1991-1992.
Données extraites du TE-102.

Tableau 75 (suite)

PROPORTION DES VÉHICULES ET DU KILOMÉTRAGE PARCOURU MATIN ET SOIR
DANS LES COMMISSIONS SCOLAIRES CATHOLIQUES ET PROTESTANTES DU QUÉBEC ENTRE 1982-1983 ET 1991-1992
PAR RÉGION ADMINISTRATIVE
(TRANSPORT EXCLUSIF)

Région administrative	Île de Montréal			Outaouais			Abitibi/Témiscamingue			Côte-Nord			Total		
Année scolaire	C.S. %	VÉH. %	KM %	C.S. %	VÉH. %	KM %	C.S. %	VÉH. %	KM %	C.S. %	VÉH. %	KM %	C.S. %	VÉH. %	KM %
1982-1983	9,4	7,5	5,2	5,9	6,8	7,0	7,1	4,1	4,3	9,4	1,7	1,3	100,0	100,0	100,0
1983-1984	9,4	7,6	6,5	5,9	6,8	6,9	7,1	4,1	4,0	9,4	1,7	1,1	100,0	100,0	100,0
1984-1985	9,4	7,7	5,4	5,9	6,8	7,1	7,1	4,1	4,0	8,2	1,6	1,1	100,0	100,0	100,0
1985-1986	8,9	8,3	6,5	5,6	6,9	6,9	7,8	4,1	4,0	6,7	1,7	1,1	100,0	100,0	100,0
1986-1987	7,6	8,4	6,4	7,6	6,7	7,1	6,7	3,8	3,8	7,6	1,6	1,1	100,0	100,0	100,0
1987-1988	7,5	8,4	6,5	7,5	6,8	6,7	7,5	3,9	3,8	7,5	1,6	1,2	100,0	100,0	100,0
1988-1989	7,3	8,6	6,6	7,3	6,8	6,7	7,3	3,9	3,8	7,3	1,6	1,2	100,0	100,0	100,0
1989-1990	7,0	8,8	6,5	7,0	6,7	6,9	7,0	3,8	3,8	7,0	1,5	1,2	100,0	100,0	100,0
1990-1991	7,0	9,2	6,9	7,0	6,8	7,1	7,0	3,8	3,7	7,0	1,5	1,2	100,0	100,0	100,0
1991-1992	6,5	8,6	6,0	6,5	7,0	6,1	8,1	3,8	3,8	6,5	1,5	1,2	100,0	100,0	100,0

Source: Banque de données de la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes pour les années 1982-1983 à 1991-1992.
Données extraites du TE-102.

Tableau 76

PROPORTION DES VÉHICULES ET DU KILOMÉTRAGE PARCOURU MATIN ET SOIR
DANS LES COMMISSIONS SCOLAIRES CATHOLIQUES DU QUÉBEC ENTRE 1982-1983 ET 1991-1992
PAR RÉGION ADMINISTRATIVE
(TRANSPORT EXCLUSIF)

Région administrative	Bas St-Laurent/Gaspésie			Saguenay/Lac St-Jean			Québec			Mauricie/Bois-Francs			Estrie			Montréal		
Année scolaire	C.S. %	VÉH. %	KM %	C.S. %	VÉH. %	KM %	C.S. %	VÉH. %	KM %	C.S. %	VÉH. %	KM %	C.S. %	VÉH. %	KM %	C.S. %	VÉH. %	KM %
1982-1983	8,3	6,9	5,5	5,6	5,6	5,5	16,7	21,6	20,0	6,9	10,6	10,7	1,4	5,7	6,3	29,2	31,5	35,4
1983-1984	8,3	7,1	5,5	5,6	5,8	5,5	16,7	21,9	20,4	6,9	10,5	10,7	1,4	5,8	6,4	29,2	30,6	35,0
1984-1985	8,3	6,9	5,3	5,6	5,7	5,5	16,7	21,9	19,9	6,9	10,3	10,4	1,4	6,0	6,3	30,6	31,1	36,3
1985-1986	7,8	7,0	5,2	5,2	5,9	5,4	18,2	22,3	20,5	10,4	9,2	10,6	1,3	5,6	5,7	28,6	31,1	36,3
1986-1987	7,6	6,9	5,4	4,3	5,8	5,4	18,5	22,2	19,1	8,7	10,0	10,5	7,6	5,6	6,4	23,9	31,2	37,0
1987-1988	7,4	6,9	5,3	4,3	5,7	5,5	18,1	21,8	19,6	9,6	9,9	10,1	7,4	5,5	6,1	23,4	31,4	37,4
1988-1989	7,3	6,8	5,2	4,2	5,6	5,7	18,8	21,5	19,2	9,4	9,8	10,0	7,3	5,4	5,7	24,0	32,1	38,1
1989-1990	6,9	6,7	5,1	4,0	5,4	5,1	19,8	21,2	19,4	8,9	9,8	10,1	6,9	5,5	5,8	25,7	32,7	38,2
1990-1991	6,9	6,6	4,8	4,0	5,5	5,2	19,8	20,9	18,7	8,9	9,8	10,0	6,9	5,3	5,7	25,7	32,9	39,0
1991-1992	7,2	6,5	5,0	3,6	5,5	5,3	22,5	20,8	19,5	9,9	9,8	10,0	6,3	5,2	5,6	23,4	33,0	39,2

Source: Banque de données de la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes pour les années 1982-1983 à 1991-1992.
Données extraites du TE-102.

Tableau 76 (suite)

PROPORTION DES VÉHICULES ET DU KILOMÉTRAGE PARCOURU MATIN ET SOIR DANS LES COMMISSIONS SCOLAIRES CATHOLIQUES DU QUÉBEC ENTRE 1982-1983 ET 1991-1992 PAR RÉGION ADMINISTRATIVE (TRANSPORT EXCLUSIF)

Région administrative	Île de Montréal			Outaouais			Abitibi/Témiscamingue			Côte-Nord			Total		
Année scolaire	C.S. %	VÉH. %	KM %	C.S. %	VÉH. %	KM %	C.S. %	VÉH. %	KM %	C.S. %	VÉH. %	KM %	C.S. %	VÉH. %	KM %
1982-1983	8,3	5,2	3,5	5,6	6,6	6,9	8,3	4,5	4,9	9,7	1,8	1,3	100,0	100,0	100,0
1983-1984	8,3	5,4	4,0	5,6	6,6	6,8	8,3	4,5	4,5	9,7	1,9	1,3	100,0	100,0	100,0
1984-1985	8,3	5,4	3,9	5,6	6,5	6,7	8,3	4,5	4,5	8,3	1,7	1,2	100,0	100,0	100,0
1985-1986	7,8	6,0	3,8	5,2	6,6	6,7	9,1	4,5	4,5	6,5	1,8	1,3	100,0	100,0	100,0
1986-1987	6,5	6,1	4,2	7,6	6,4	6,4	7,6	4,2	4,3	7,6	1,7	1,2	100,0	100,0	100,0
1987-1988	6,4	6,3	4,1	7,4	6,4	6,3	8,5	4,3	4,3	7,4	1,8	1,3	100,0	100,0	100,0
1988-1989	6,3	6,3	4,2	7,3	6,5	6,3	8,3	4,3	4,2	7,3	1,7	1,3	100,0	100,0	100,0
1989-1990	5,9	6,4	4,4	6,9	6,4	6,5	7,9	4,2	4,3	6,9	1,7	1,3	100,0	100,0	100,0
1990-1991	5,9	6,8	4,5	6,9	6,4	6,6	7,9	4,2	4,2	6,9	1,6	1,3	100,0	100,0	100,0
1991-1992	5,4	6,8	4,5	6,3	6,6	5,4	9,0	4,2	4,2	6,3	1,6	1,3	100,0	100,0	100,0

Source: Banque de données de la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes pour les années 1982-1983 à 1991-1992.
Données extraites du TE-102.

Tableau 77

PROPORTION DES VÉHICULES ET DU KILOMÉTRAGE PARCOURU MATIN ET SOIR DANS LES COMMISSIONS SCOLAIRES PROTESTANTES DU QUÉBEC ENTRE 1982-1983 ET 1991-1992 PAR RÉGION ADMINISTRATIVE (TRANSPORT EXCLUSIF)

Région administrative	Bas St-Laurent/Gaspésie			Saguenay/Lac St-Jean			Québec			Mauricie/Bois-Francs			Estrie			Montréal		
Année scolaire	C.S. %	VÉH. %	KM %	C.S. %	VÉH. %	KM %	C.S. %	VÉH. %	KM %	C.S. %	VÉH. %	KM %	C.S. %	VÉH. %	KM %	C.S. %	VÉH. %	KM %
1982-1983	7,7	3,9	4,0	7,7	0,1	0,1	7,7	3,0	2,8	S.O.	S.O.	S.O.	7,7	9,0	10,5	38,5	44,0	53,4
1983-1984	7,7	4,1	4,2	7,7	0,1	0,1	7,7	3,0	2,6	S.O.	S.O.	S.O.	7,7	8,9	9,6	38,5	44,9	48,3
1984-1985	7,7	4,1	4,7	7,7	0,1	0,1	7,7	3,2	2,9	S.O.	S.O.	S.O.	7,7	8,8	9,4	38,5	42,3	53,7
1985-1986	7,7	3,7	4,2	7,7	0,1	0,1	7,7	3,1	2,7	S.O.	S.O.	S.O.	7,7	8,4	8,3	38,5	43,1	48,1
1986-1987	7,7	3,7	4,0	7,7	0,1	0,1	7,7	3,0	2,6	S.O.	S.O.	S.O.	7,7	8,4	8,0	38,5	42,9	49,2
1987-1988	7,7	3,6	3,9	7,7	0,1	0,1	7,7	3,4	2,8	S.O.	S.O.	S.O.	7,7	8,6	8,3	38,5	44,0	50,0
1988-1989	7,7	3,3	3,5	7,7	0,1	0,1	7,7	3,4	2,9	S.O.	S.O.	S.O.	7,7	8,4	8,6	38,5	43,3	49,6
1989-1990	7,7	3,2	3,3	7,7	0,1	0,1	7,7	3,3	3,0	S.O.	S.O.	S.O.	7,7	8,2	8,5	38,5	43,1	50,9
1990-1991	7,7	3,1	3,1	7,7	0,1	0,1	7,7	3,4	2,8	S.O.	S.O.	S.O.	7,7	7,8	8,1	38,5	43,4	49,0
1991-1992	7,7	3,0	3,3	7,7	0,1	0,1	7,7	3,4	3,1	S.O.	S.O.	S.O.	7,7	8,4	9,0	38,5	46,9	54,1

Source: Banque de données de la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes pour les années 1982-1983 à 1991-1992.
Données extraites du TE-102.

S.O.: Sans objet.

Tableau 77 (suite)

PROPORTION DES VÉHICULES ET DU KILOMÉTRAGE PARCOURU MATIN ET SOIR
DANS LES COMMISSIONS SCOLAIRES PROTESTANTES DU QUÉBEC ENTRE 1982-1983 ET 1991-1992
PAR RÉGION ADMINISTRATIVE
(TRANSPORT EXCLUSIF)

Région administrative	Île de Montréal			Outaouais			Abitibi/Témiscamingue			Côte-Nord			Total		
Année scolaire	C.S. %	VÉH. %	KM %	C.S. %	VÉH. %	KM %	C.S. %	VÉH. %	KM %	C.S. %	VÉH. %	KM %	C.S. %	VÉH. %	KM %
1982-1983	15,4	30,2	19,7	7,7	9,5	8,4	S.O.	S.O.	S.O.	7,7	0,3	1,0	100,0	100,0	100,0
1983-1984	15,4	30,3	26,8	7,7	8,4	8,1	S.O.	S.O.	S.O.	7,7	0,3	0,1	100,0	100,0	100,0
1984-1985	15,4	31,4	18,5	7,7	9,8	10,6	S.O.	S.O.	S.O.	7,7	0,3	0,1	100,0	100,0	100,0
1985-1986	15,4	31,3	27,8	7,7	10,0	8,7	S.O.	S.O.	S.O.	7,7	0,3	0,1	100,0	100,0	100,0
1986-1987	15,4	31,5	22,9	7,7	10,0	13,1	S.O.	S.O.	S.O.	7,7	0,3	0,1	100,0	100,0	100,0
1987-1988	15,4	29,7	25,2	7,7	10,3	9,5	S.O.	S.O.	S.O.	7,7	0,2	0,1	100,0	100,0	100,0
1988-1989	15,4	31,6	25,3	7,7	9,7	10,0	S.O.	S.O.	S.O.	7,7	0,2	0,1	100,0	100,0	100,0
1989-1990	15,4	32,0	23,9	7,7	9,9	10,1	S.O.	S.O.	S.O.	7,7	0,2	0,1	100,0	100,0	100,0
1990-1991	15,4	31,9	25,7	7,7	10,0	11,0	S.O.	S.O.	S.O.	7,7	0,2	0,2	100,0	100,0	100,0
1991-1992	15,4	27,0	18,7	7,7	11,0	11,6	S.O.	S.O.	S.O.	7,7	0,2	0,1	100,0	100,0	100,0

Source: Banque de données de la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes pour les années 1982-1983 à 1991-1992.
Données extraites du TE-102.

S.O.: Sans objet.

Tableau 78

ÉVOLUTION DU NOMBRE DE COMMISSIONS SCOLAIRES CATHOLIQUES ET PROTESTANTES OFFRANT LE TRANSPORT AUX ÉLÈVES RÉSIDANT À MOINS DE 1,6 KM DE L'ÉCOLE AU QUÉBEC ENTRE 1982-1983 ET 1991-1992, PAR NIVEAU D'ENSEIGNEMENT ET PROPORTION PAR RAPPORT À L'ENSEMBLE (TRANSPORT EXCLUSIF)

Clientèle	1982-1983	1983-1984	1984-1985	1985-1986	1986-1987	1987-1988	1988-1989	1989-1990	1990-1991	1991-1992
Commissions scolaires	85	85	85	90	105	107	109	114	114	124
Maternelle 4-5 ans	51	54	5	63	70	71	73	81	77	88
Primaire	57	57	56	60	71	75	77	78	78	85
Secondaire	14	23	22	21	30	26	32	32	38	42
% Maternelle/nombre de C.S.	60,0%	63,5%	5,9%	70,0%	66,7%	66,4%	67,0%	71,1%	67,5%	71,0%
% Primaire/nombre de C.S.	67,1%	67,1%	65,9%	66,7%	67,6%	70,1%	70,6%	68,4%	68,4%	68,5%
% Secondaire/nombre de C.S.	16,5%	27,1%	25,9%	23,3%	28,6%	24,3%	29,4%	28,1%	33,3%	33,9%

Source : Banque de données de la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes pour les années 1982-1983 à 1991-1992.
Données extraites du TE-102.

Tableau 79

ÉVOLUTION DU NOMBRE DE COMMISSIONS SCOLAIRES CATHOLIQUES OFFRANT LE TRANSPORT AUX ÉLÈVES RÉSIDANT À MOINS DE 1,6 KM DE L'ÉCOLE AU QUÉBEC ENTRE 1982-1983 ET 1991-1992, PAR NIVEAU D'ENSEIGNEMENT ET PROPORTION PAR RAPPORT À L'ENSEMBLE (TRANSPORT EXCLUSIF)

Clientèle	1982-1983	1983-1984	1984-1985	1985-1986	1986-1987	1987-1988	1988-1989	1989-1990	1990-1991	1991-1992
Commissions scolaires	72	72	72	77	92	94	96	101	101	111
Maternelle 4-5 ans	46	48	4	57	66	67	67	75	70	82
Primaire	53	54	53	56	68	70	72	73	72	80
Secondaire	13	22	20	19	28	24	30	30	36	39
% Maternelle/nombre de C.S.	63,9%	66,7%	5,6%	74,0%	71,7%	71,3%	69,8%	74,3%	69,3%	73,9%
% Primaire/nombre de C.S.	73,6%	75,0%	73,6%	72,7%	73,9%	74,5%	75,0%	72,3%	71,3%	72,1%
% Secondaire/nombre de C.S.	18,1%	30,6%	27,8%	24,7%	30,4%	25,5%	31,3%	29,7%	35,6%	35,1%

Source : Banque de données de la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes pour les années 1982-1983 à 1991-1992.
Données extraites du TE-102.

Tableau 80

ÉVOLUTION DU NOMBRE DE COMMISSIONS SCOLAIRES PROTESTANTES OFFRANT LE TRANSPORT AUX ÉLÈVES RÉSIDANT À MOINS DE 1,6 KM DE L'ÉCOLE AU QUÉBEC ENTRE 1982-1983 ET 1991-1992, PAR NIVEAU D'ENSEIGNEMENT ET PROPORTION PAR RAPPORT À L'ENSEMBLE (TRANSPORT EXCLUSIF)

Clientèle	1982-1983	1983-1984	1984-1985	1985-1986	1986-1987	1987-1988	1988-1989	1989-1990	1990-1991	1991-1992
Commissions scolaires	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13
Maternelle 4-5 ans	5	6	1	6	4	4	6	6	7	6
Primaire	4	3	3	4	3	5	5	5	6	5
Secondaire	1	1	2	2	2	2	2	2	2	3
% Maternelle/nombre de C.S.	38,5%	46,2%	7,7%	46,2%	30,8%	30,8%	46,2%	46,2%	53,8%	46,2%
% Primaire/nombre de C.S.	30,8%	23,1%	23,1%	30,8%	23,1%	38,5%	38,5%	38,5%	46,2%	38,5%
% Secondaire/nombre de C.S.	7,7%	7,7%	15,4%	15,4%	15,4%	15,4%	15,4%	15,4%	15,4%	23,1%

Source : Banque de données de la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes pour les années 1982-1983 à 1991-1992.
Données extraites du TE-102.

Tableau 81

RÉPARTITION EN POURCENTAGE DES COMMISSIONS SCOLAIRES CATHOLIQUES ET PROTESTANTES OFFRANT LE TRANSPORT AUX ÉLÈVES DU SECONDAIRE RÉSIDANT À MOINS DE 1,6 KM DE L'ÉCOLE AU QUÉBEC ENTRE 1982-1983 ET 1991-1992, PAR RÉGION ADMINISTRATIVE (TRANSPORT EXCLUSIF)

Région administrative Année scolaire	Bas St-Laurent Gaspésie	Saguenay/ Lac St-Jean	Québec	Mauricie/ Bois-Francs	Estrie	Montréal	Île de Montréal	Outaouais	Abitibi/ Témisc.	Côte-Nord	Total
1982-1983	7,1%	14,3%	21,4%	7,1%	14,3%	21,4%	-	-	14,3%	-	100,0%
1983-1984	4,3%	4,3%	34,8%	4,3%	8,7%	21,7%	8,7%	-	4,3%	8,7%	100,0%
1984-1985	4,5%	4,5%	22,7%	4,5%	9,1%	27,3%	9,1%	4,5%	9,1%	4,5%	100,0%
1985-1986	4,8%	4,8%	23,8%	-	9,5%	23,8%	4,8%	9,5%	9,5%	9,5%	100,0%
1986-1987	3,3%	-	26,7%	6,7%	13,3%	16,7%	6,7%	13,3%	3,3%	10,0%	100,0%
1987-1988	-	-	23,1%	7,7%	19,2%	15,4%	3,8%	15,4%	3,8%	11,5%	100,0%
1988-1989	3,1%	-	21,9%	6,3%	18,8%	21,9%	6,3%	6,3%	3,1%	12,5%	100,0%
1989-1990	3,1%	-	25,0%	3,1%	18,8%	25,0%	-	6,3%	6,3%	12,5%	100,0%
1990-1991	7,9%	2,6%	23,7%	2,6%	10,5%	21,1%	5,3%	5,3%	10,5%	10,5%	100,0%
1991-1992	4,8%	-	31,0%	4,8%	7,1%	21,4%	4,8%	7,1%	9,5%	9,5%	100,0%

Source : Banque de données de la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes pour les années 1982-1983 à 1991-1992.
Données extraites du TE-102.

Tableau 82

RÉPARTITION EN POURCENTAGE DES COMMISSIONS SCOLAIRES CATHOLIQUES OFFRANT LE TRANSPORT AUX ÉLÈVES DU SECONDAIRE RÉSIDANT À MOINS DE 1,6 KM DE L'ÉCOLE AU QUÉBEC ENTRE 1982-1983 ET 1991-1992, PAR RÉGION ADMINISTRATIVE (TRANSPORT EXCLUSIF)

Région administrative Année scolaire	Bas St-Laurent/ Gaspésie	Saguenay/ Lac St-Jean	Québec	Mauricie/ Bois-Francs	Estrie	Montréal	Île de Montréal	Outaouais	Abitibi/ Témisc.	Côte-Nord	Total
1982-1983	7,7%	15,4%	23,1%	7,7%	7,7%	23,1%	-	-	15,4%	-	100,0%
1983-1984	4,5%	4,5%	36,4%	4,5%	4,5%	22,7%	9,1%	-	4,5%	9,1%	100,0%
1984-1985	5,0%	5,0%	25,0%	5,0%	5,0%	25,0%	10,0%	5,0%	10,0%	5,0%	100,0%
1985-1986	5,3%	5,3%	26,3%	-	5,3%	21,1%	5,3%	10,5%	10,5%	10,5%	100,0%
1986-1987	3,6%	-	28,6%	7,1%	10,7%	14,3%	7,1%	14,3%	3,6%	10,7%	100,0%
1987-1988	-	-	25,0%	8,3%	16,7%	12,5%	4,2%	16,7%	4,2%	12,5%	100,0%
1988-1989	3,3%	-	23,3%	6,7%	16,7%	20,0%	6,7%	6,7%	3,3%	13,3%	100,0%
1989-1990	3,3%	-	26,7%	3,3%	16,7%	23,3%	-	6,7%	6,7%	13,3%	100,0%
1990-1991	8,3%	2,8%	25,0%	2,8%	8,3%	19,4%	5,6%	5,6%	11,1%	11,1%	100,0%
1991-1992	5,1%	-	33,3%	5,1%	5,1%	20,5%	5,1%	5,1%	10,3%	10,3%	100,0%

Source : Banque de données de la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes pour les années 1982-1983 à 1991-1992.
Données extraites du TE-102.

Tableau 83

RÉPARTITION EN POURCENTAGE DES COMMISSIONS SCOLAIRES PROTESTANTES OFFRANT LE TRANSPORT AUX ÉLÈVES DU SECONDAIRE RÉSIDANT À MOINS DE 1,6 KM DE L'ÉCOLE AU QUÉBEC ENTRE 1982-1983 ET 1991-1992, PAR RÉGION ADMINISTRATIVE (TRANSPORT EXCLUSIF)

Région administrative Année scolaire	Bas St-Laurent/ Gaspésie	Saguenay/ Lac St-Jean	Québec	Mauricie/ Bois-Francs	Estrie	Montréal	Île de Montréal	Outaouais	Abitibi/ Témisc.	Côte-Nord	Total
1982-1983	-	-	-	S.O.	100,0%	-	-	-	S.O.	-	100,0%
1983-1984	-	-	-	S.O.	100,0%	-	-	-	S.O.	-	100,0%
1984-1985	-	-	-	S.O.	50,0%	50,0%	-	-	S.O.	-	100,0%
1985-1986	-	-	-	S.O.	50,0%	50,0%	-	-	S.O.	-	100,0%
1986-1987	-	-	-	S.O.	50,0%	50,0%	-	-	S.O.	-	100,0%
1987-1988	-	-	-	S.O.	50,0%	50,0%	-	-	S.O.	-	100,0%
1988-1989	-	-	-	S.O.	50,0%	50,0%	-	-	S.O.	-	100,0%
1989-1990	-	-	-	S.O.	50,0%	50,0%	-	-	S.O.	-	100,0%
1990-1991	-	-	-	S.O.	50,0%	50,0%	-	-	S.O.	-	100,0%
1991-1992	-	-	-	S.O.	33,3%	33,3%	-	-	S.O.	33,3%	100,0%

Source : Banque de données de la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes pour les années 1982-1983 à 1991-1992.
Données extraites du TE-102.

S.O.: Sans objet.

Tableau 84

ÉVOLUTION DU MODE D'ATTRIBUTION DES CONTRATS DE TRANSPORT DANS LES COMMISSIONS SCOLAIRES CATHOLIQUES ET PROTESTANTES DU QUÉBEC ENTRE 1982-1983 ET 1991-1992 ET PROPORTION PAR RAPPORT À L'ENSEMBLE (TRANSPORT EXCLUSIF)

	1982-1983	1983-1984	1984-1985	1985-1986	1986-1987	1987-1988	1988-1989	1989-1990	1990-1991	1991-1992
Commissions scolaires	85	85	85	90	105	107	109	114	114	124
Nombre de véhicules-gré à gré	7 129	7 209	7 699	8 031	8 329	8 288	8 707	8 929	8 978	9 005
Nombre de véhicules-soumission publique	1 026	977	700	374	385	525	255	232	350	290
Nombre de véhicules-régie	178	167	162	171	158	162	161	162	161	162
Total	8 333	8 353	8 561	8 576	8 872	8 975	9 123	9 323	9 489	9 457
% de gré à gré	85,6%	86,3%	89,9%	93,6%	93,9%	92,3%	95,4%	95,8%	94,6%	95,2%
% par soumission publique	12,3%	11,7%	8,2%	4,4%	4,3%	5,8%	2,8%	2,5%	3,7%	3,1%
% en régie	2,1%	2,0%	1,9%	2,0%	1,8%	1,8%	1,8%	1,7%	1,7%	1,7%

Source: Banque de données de la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes pour les années 1982-1983 à 1991-1992.
Données extraites du TE-102.

Tableau 85

ÉVOLUTION DU MODE D'ATTRIBUTION DES CONTRATS DE TRANSPORT
DANS LES COMMISSIONS SCOLAIRES CATHOLIQUES DU QUÉBEC ENTRE 1982-1983 ET 1991-1992
ET PROPORTION PAR RAPPORT À L'ENSEMBLE
(TRANSPORT EXCLUSIF)

	1982-1983	1983-1984	1984-1985	1985-1986	1986-1987	1987-1988	1988-1989	1989-1990	1990-1991	1991-1992
Commissions scolaires	72	72	72	77	92	94	96	101	101	111
Nombre de véhicules-gré à gré	6 499	6 575	7 062	7 423	7 712	7 601	7 974	8 178	8 194	8 264
Nombre de véhicules-soumission publique	1 008	968	698	325	329	524	255	221	345	286
Nombre de véhicules-régie	51	50	47	46	44	46	45	45	44	43
Total	7 558	7 593	7 807	7 794	8 085	8 171	8 274	8 444	8 583	8 593
% de gré à gré	86,0%	86,6%	90,5%	95,2%	95,4%	93,0%	96,4%	96,8%	95,5%	96,2%
% par soumission publique	13,3%	12,7%	8,9%	4,2%	4,1%	6,4%	3,1%	2,6%	4,0%	3,3%
% en régie	0,7%	0,7%	0,6%	0,6%	0,5%	0,6%	0,5%	0,6%	0,5%	0,6%

Source: Banque de données de la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes pour les années 1982-1983 à 1991-1992.
Données extraites du TE-102.

Tableau 86

ÉVOLUTION DU MODE D'ATTRIBUTION DES CONTRATS DE TRANSPORT DANS LES COMMISSIONS SCOLAIRES PROTESTANTES DU QUÉBEC ENTRE 1982-1983 ET 1991-1992 ET PROPORTION PAR RAPPORT À L'ENSEMBLE (TRANSPORT EXCLUSIF)

	1982-1983	1983-1984	1984-1985	1985-1986	1986-1987	1987-1988	1988-1989	1989-1990	1990-1991	1991-1992
Commissions scolaires	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13
Nombre de véhicules-gré à gré	630	634	637	608	617	687	733	751	784	741
Nombre de véhicules-soumission publique	18	9	2	49	56	1	-	11	5	4
Nombre de véhicules-régie	127	117	115	125	114	116	116	117	117	119
Total	775	760	754	782	787	804	849	879	906	864
% de gré à gré	81,3%	83,4%	84,5%	77,7%	78,4%	85,4%	86,3%	85,4%	86,5%	85,8%
% par soumission publique	2,3%	1,2%	0,3%	6,3%	7,1%	0,1%	-	1,3%	0,6%	0,5%
% en régie	16,4%	15,4%	15,3%	16,0%	14,5%	14,4%	13,7%	13,3%	12,9%	13,8%

Source: Banque de données de la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes pour les années 1982-1983 à 1991-1992.
Données extraites du TE-102.

Tableau 87

RÉPARTITION EN POURCENTAGE DU MODE D'ATTRIBUTION DES CONTRATS DE TRANSPORT DANS LES COMMISSIONS SCOLAIRES CATHOLIQUES ET PROTESTANTES DU QUÉBEC ENTRE 1982-1983 ET 1991-1992 (TRANSPORT EXCLUSIF)

Région administrative / Année scolaire	Bas St-Laurent/Gaspésie			Saguenay/Lac St-Jean			Québec			Mauricie/Bois-Francs			Estrie			Montréal		
	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C
1982-1983	7,3%	2,2%	7,3%	4,6%	9,5%	0,6%	19,5%	25,4%	2,2%	11,1%	0,5%	2,8%	5,9%	0,0%	43,8%	30,3%	50,7%	23,6%
1983-1984	7,4%	2,4%	8,4%	4,7%	10,4%	0,6%	18,7%	34,2%	2,4%	10,9%	0,6%	3,0%	5,9%	0,7%	45,5%	31,5%	35,7%	25,1%
1984-1985	6,8%	5,1%	7,4%	5,8%	0,0%	0,6%	19,5%	32,0%	2,5%	10,3%	0,9%	2,5%	5,7%	3,1%	45,7%	31,6%	40,6%	18,5%
1985-1986	7,0%	0,0%	7,6%	5,7%	0,0%	0,6%	20,8%	23,0%	2,3%	8,8%	1,1%	2,3%	5,3%	0,0%	42,7%	32,7%	26,2%	23,4%
1986-1987	6,8%	0,0%	8,9%	5,6%	0,3%	0,6%	21,3%	10,1%	2,5%	9,7%	0,8%	2,5%	5,3%	0,0%	46,2%	31,4%	53,2%	25,3%
1987-1988	7,0%	0,0%	8,6%	5,6%	0,2%	0,6%	20,6%	18,7%	2,5%	9,1%	9,7%	2,5%	5,3%	0,2%	46,3%	31,9%	44,2%	24,7%
1988-1989	6,6%	0,0%	8,1%	5,3%	0,0%	0,6%	20,7%	0,8%	2,5%	9,3%	0,0%	2,5%	5,1%	0,4%	46,6%	33,9%	12,2%	24,8%
1989-1990	6,5%	0,0%	8,0%	5,1%	0,0%	0,6%	20,2%	5,2%	2,5%	9,0%	9,9%	2,5%	5,1%	0,4%	46,9%	34,2%	19,8%	24,7%
1990-1991	6,5%	0,0%	8,1%	5,2%	0,3%	0,6%	19,4%	22,0%	2,5%	9,0%	6,6%	1,9%	5,0%	0,0%	47,2%	34,7%	19,4%	24,8%
1991-1992	6,4%	0,0%	8,0%	5,3%	0,0%	0,6%	19,5%	21,7%	2,5%	9,3%	0,0%	1,9%	4,9%	0,0%	48,1%	34,8%	24,1%	24,1%

Source : Banque de données de la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes pour les années 1982-1983 à 1991-1992.
Données extraites du TE-102.

A : Véhicules de gré à gré.
B : Véhicules par soumission publique.
C : Véhicules en régie.

Tableau 87 (suite)

RÉPARTITION EN POURCENTAGE DU MODE D'ATTRIBUTION DES CONTRATS DE TRANSPORT DANS LES COMMISSIONS SCOLAIRES CATHOLIQUES ET PROTESTANTES DU QUÉBEC ENTRE 1982-1983 ET 1991-1992 (TRANSPORT EXCLUSIF)

Région administrative / Année scolaire	Île de Montréal			Outaouais			Abitibi/Témiscamingue			Côte-Nord			Total		
	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C
1982-1983	8,3%	2,0%	10,1%	7,6%	1,9%	5,6%	4,6%	0,7%	1,7%	0,9%	7,1%	2,2%	100%	100%	100%
1983-1984	8,2%	3,1%	10,8%	7,5%	2,5%	0,0%	3,9%	5,8%	1,8%	1,3%	4,6%	2,4%	100%	100%	100%
1984-1985	8,2%	1,3%	11,1%	7,2%	3,1%	7,4%	3,8%	7,9%	1,9%	1,2%	6,0%	2,5%	100%	100%	100%
1985-1986	8,1%	10,4%	10,5%	6,8%	10,2%	7,0%	3,5%	17,1%	1,2%	1,2%	12,0%	2,3%	100%	100%	100%
1986-1987	8,6%	1,0%	11,4%	6,9%	5,5%	0,0%	3,3%	15,6%	0,0%	1,0%	13,5%	2,5%	100%	100%	100%
1987-1988	8,9%	0,0%	11,1%	7,0%	5,9%	0,0%	3,5%	11,0%	0,6%	1,1%	10,1%	3,1%	100%	100%	100%
1988-1989	8,0%	30,6%	11,2%	6,7%	13,3%	0,0%	3,4%	23,1%	0,6%	1,0%	19,6%	3,1%	100%	100%	100%
1989-1990	8,3%	28,4%	11,1%	6,6%	14,7%	0,0%	4,0%	0,0%	0,6%	1,0%	21,6%	3,1%	100%	100%	100%
1990-1991	8,8%	18,6%	11,2%	6,6%	15,1%	0,0%	3,9%	1,4%	0,6%	0,9%	16,6%	3,1%	100%	100%	100%
1991-1992	8,4%	15,5%	11,1%	6,8%	16,9%	0,0%	4,0%	0,0%	0,6%	0,8%	21,7%	3,1%	100%	100%	100%

Source : Banque de données de la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes pour les années 1982-1983 à 1991-1992.
Données extraites du TE-102.

A : Véhicules de gré à gré.
B : Véhicules par soumission publique.
C : Véhicules en régie.

Tableau 88

RÉPARTITION EN POURCENTAGE DU MODE D'ATTRIBUTION DES CONTRATS DE TRANSPORT DANS LES COMMISSIONS SCOLAIRES CATHOLIQUES DU QUÉBEC ENTRE 1982-1983 ET 1991-1992 (TRANSPORT EXCLUSIF)

Région administrative / Année scolaire	Bas St-Laurent/Gaspésie			Saguenay/Lac St-Jean			Québec			Mauricie/Bois-Francs			Estrie			Montréal		
	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C
1982-1983	7,7%	2,3%	3,9%	5,0%	9,6%	2,0%	21,1%	25,7%	7,8%	12,2%	0,5%	9,8%	6,4%	0,0%	19,6%	28,6%	50,9%	11,8%
1983-1984	7,8%	2,4%	4,0%	5,1%	10,5%	2,0%	20,2%	34,5%	8,0%	12,0%	0,6%	10,0%	6,4%	0,7%	20,0%	29,9%	36,1%	10,0%
1984-1985	7,1%	5,2%	0,0%	6,3%	0,0%	2,1%	21,0%	31,8%	8,5%	11,2%	0,9%	8,5%	6,2%	3,2%	21,3%	30,3%	40,7%	10,6%
1985-1986	7,3%	0,0%	4,3%	6,2%	0,0%	2,2%	22,2%	25,8%	8,7%	9,6%	1,2%	8,7%	5,7%	0,0%	19,6%	31,3%	30,2%	8,7%
1986-1987	7,2%	0,0%	4,5%	6,1%	0,3%	2,3%	22,7%	11,9%	9,1%	10,4%	0,9%	9,1%	5,7%	0,0%	20,5%	30,7%	45,6%	9,1%
1987-1988	7,4%	0,0%	4,3%	6,1%	0,2%	2,2%	22,1%	18,7%	8,7%	9,9%	9,7%	8,7%	5,7%	0,2%	19,6%	30,6%	44,3%	8,7%
1988-1989	7,0%	0,0%	4,4%	5,8%	0,0%	2,2%	22,2%	0,8%	8,9%	10,1%	0,0%	8,9%	5,5%	0,4%	17,8%	32,9%	12,2%	8,9%
1989-1990	6,9%	0,0%	4,4%	5,6%	0,0%	2,2%	21,7%	5,4%	8,9%	9,8%	10,4%	8,9%	5,5%	0,5%	17,8%	33,2%	17,6%	8,9%
1990-1991	6,9%	0,0%	4,5%	5,7%	0,0%	2,3%	20,9%	22,3%	9,1%	9,9%	6,7%	6,8%	5,5%	0,0%	18,2%	33,6%	19,7%	9,1%
1991-1992	6,8%	0,0%	4,7%	5,7%	0,0%	2,3%	20,8%	22,0%	9,3%	10,2%	0,0%	7,0%	5,3%	0,0%	18,6%	33,5%	24,5%	7,0%

Source : Banque de données de la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes pour les années 1982-1983 à 1991-1992.
Données extraites du TE-102.

A : Véhicules de gré à gré.
B : Véhicules par soumission publique.
C : Véhicules en régie.

Tableau 88 (suite)

RÉPARTITION EN POURCENTAGE DU MODE D'ATTRIBUTION DES CONTRATS DE TRANSPORT DANS LES COMMISSIONS SCOLAIRES CATHOLIQUES DU QUÉBEC ENTRE 1982-1983 ET 1991-1992 (TRANSPORT EXCLUSIF)

Région administrative / Année scolaire	Île de Montréal			Outaouais			Abitibi/Témiscamingue			Côte-Nord			Total		
	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C
1982-1983	5,6%	1,2%	35,3%	7,3%	1,9%	0,0%	5,0%	0,7%	5,9%	1,0%	7,2%	3,9%	100%	100%	100%
1983-1984	5,6%	2,2%	36,0%	7,3%	2,5%	0,0%	4,3%	5,9%	6,0%	1,4%	4,6%	4,0%	100%	100%	100%
1984-1985	5,6%	1,3%	38,3%	6,9%	3,2%	0,0%	4,1%	7,9%	6,4%	1,3%	6,0%	4,3%	100%	100%	100%
1985-1986	6,0%	0,0%	39,1%	6,5%	9,2%	0,0%	3,8%	19,7%	4,3%	1,3%	13,8%	4,3%	100%	100%	100%
1986-1987	6,1%	1,2%	40,9%	6,5%	6,1%	0,0%	3,6%	18,2%	0,0%	1,1%	15,8%	4,5%	100%	100%	100%
1987-1988	6,6%	0,0%	39,1%	6,5%	5,7%	0,0%	3,9%	11,1%	2,2%	1,2%	10,1%	6,5%	100%	100%	100%
1988-1989	5,3%	30,6%	40,0%	6,3%	13,3%	0,0%	3,7%	23,1%	2,2%	1,1%	19,6%	6,7%	100%	100%	100%
1989-1990	5,7%	28,1%	40,0%	6,2%	15,4%	0,0%	4,3%	0,0%	2,2%	1,1%	22,6%	6,7%	100%	100%	100%
1990-1991	6,2%	17,7%	40,9%	6,1%	15,4%	0,0%	4,3%	1,4%	2,3%	1,0%	16,8%	6,8%	100%	100%	100%
1991-1992	6,3%	14,3%	41,9%	6,2%	17,1%	0,0%	4,3%	0,0%	2,3%	0,9%	22,0%	7,0%	100%	100%	100%

Source : Banque de données de la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes pour les années 1982-1983 à 1991-1992.
Données extraites du TE-102.

A : Véhicules de gré à gré.
B : Véhicules par soumission publique.
C : Véhicules en régie.

Tableau 89

RÉPARTITION EN POURCENTAGE DU MODE D'ATTRIBUTION DES CONTRATS DE TRANSPORT DANS LES COMMISSIONS SCOLAIRES PROTESTANTES DU QUÉBEC ENTRE 1982-1983 ET 1991-1992 (TRANSPORT EXCLUSIF)

Région administrative / Année scolaire	Bas St-Laurent/Gaspésie			Saguenay/Lac St-Jean			Québec			Mauricie/Bois-Francs			Estrie			Montréal		
	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C
1982-1983	3,0%	0,0%	8,7%	0,2%	0,0%	0,0%	3,3%	11,1%	0,0%	S.O.			0,3%	0,0%	53,5%	47,3%	38,9%	28,3%
1983-1984	3,0%	0,0%	10,3%	0,2%	0,0%	0,0%	3,6%	0,0%	0,0%	S.O.			0,3%	0,0%	56,4%	47,9%	0,0%	31,6%
1984-1985	3,0%	0,0%	10,4%	0,2%	0,0%	0,0%	3,5%	100,0%	0,0%	S.O.			0,3%	0,0%	55,7%	46,2%	0,0%	21,7%
1985-1986	3,0%	0,0%	8,8%	0,2%	0,0%	0,0%	3,6%	4,1%	0,0%	S.O.			0,3%	0,0%	51,2%	49,5%	0,0%	28,8%
1986-1987	2,8%	0,0%	10,5%	0,2%	0,0%	0,0%	3,9%	0,0%	0,0%	S.O.			0,3%	0,0%	56,1%	40,0%	98,2%	31,6%
1987-1988	2,5%	0,0%	10,3%	0,1%	0,0%	0,0%	3,9%	0,0%	0,0%	S.O.			0,4%	0,0%	56,9%	46,3%	0,0%	31,0%
1988-1989	2,3%	0,0%	9,5%	0,1%	0,0%	0,0%	4,0%	0,0%	0,0%	S.O.			0,5%	0,0%	57,8%	45,3%	0,0%	31,0%
1989-1990	2,3%	0,0%	9,4%	0,1%	0,0%	0,0%	3,9%	0,0%	0,0%	S.O.			0,5%	0,0%	58,1%	44,7%	63,6%	30,8%
1990-1991	2,2%	0,0%	9,4%	0,0%	20,0%	0,0%	4,0%	0,0%	0,0%	S.O.			0,4%	0,0%	58,1%	45,5%	0,0%	30,8%
1991-1992	2,0%	0,0%	9,2%	0,1%	0,0%	0,0%	3,9%	0,0%	0,0%	S.O.			0,4%	0,0%	58,8%	49,8%	0,0%	30,3%

Source : Banque de données de la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes pour les années 1982-1983 à 1991-1992.
Données extraites du TE-102.

A : Véhicules de gré à gré.
B : Véhicules par soumission publique.
C : Véhicules en régie.

S.O. : Sans objet.

Tableau 89 (suite)

RÉPARTITION EN POURCENTAGE DU MODE D'ATTRIBUTION DES CONTRATS DE TRANSPORT DANS LES COMMISSIONS SCOLAIRES PROTESTANTES DU QUÉBEC ENTRE 1982-1983 ET 1991-1992 (TRANSPORT EXCLUSIF)

Région administrative / Année scolaire	Île de Montréal			Outaouais			Abitibi/Témiscamingue			Côte-Nord			Total		
	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C
1982-1983	35,7%	50,0%	0,0%	10,2%	0,0%	7,9%	S.O.			0,0%	0,0%	1,6%	100%	100%	100%
1983-1984	34,9%	100,0%	0,0%	10,1%	0,0%	0,0%	S.O.			0,0%	0,0%	1,7%	100%	100%	100%
1984-1985	37,2%	0,0%	0,0%	9,7%	0,0%	10,4%	S.O.			0,0%	0,0%	1,7%	100%	100%	100%
1985-1986	33,9%	79,6%	0,0%	9,5%	16,3%	9,6%	S.O.			0,0%	0,0%	1,6%	100%	100%	100%
1986-1987	40,2%	0,0%	0,0%	12,6%	1,8%	0,0%	S.O.			0,0%	0,0%	1,8%	100%	100%	100%
1987-1988	34,8%	0,0%	0,0%	11,9%	100,0%	0,0%	S.O.			0,0%	0,0%	1,7%	100%	100%	100%
1988-1989	36,6%	0,0%	0,0%	11,2%	0,0%	0,0%	S.O.			0,0%	0,0%	1,7%	100%	0%	100%
1989-1990	36,9%	36,4%	0,0%	11,6%	0,0%	0,0%	S.O.			0,0%	0,0%	1,7%	100%	100%	100%
1990-1991	36,4%	80,0%	0,0%	11,6%	0,0%	0,0%	S.O.			0,0%	0,0%	1,7%	100%	100%	100%
1991-1992	30,9%	100,0%	0,0%	12,8%	0,0%	0,0%	S.O.			0,0%	0,0%	1,7%	100%	100%	100%

Source : Banque de données de la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes pour les années 1982-1983 à 1991-1992.
Données extraites du TE-102.

A : Véhicules de gré à gré.
B : Véhicules par soumission publique.
C : Véhicules en régie.

S.O. : Sans objet.

Tableau 90

ÉVOLUTION DU COÛT ANNUEL PAR VÉHICULE, DU COÛT MOYEN PAR ÉLÈVE TRANSPORTÉ ET DU COÛT MOYEN AU KILOMÈTRE DANS LES COMMISSIONS SCOLAIRES CATHOLIQUES ET PROTESTANTES DU QUÉBEC ENTRE 1982-1983 ET 1991-1992 (TRANSPORT EXCLUSIF)

	1982-1983	1983-1984	1984-1985	1985-1986	1986-1987	1987-1988	1988-1989	1989-1990	1990-1991	1991-1992
Commissions scolaires	85	85	85	90	105	107	109	114	114	124
Coût annuel par véhicule	29 741$	33 792$	34 337$	35 211$	36 502$	38 001$	39 108$	39 973$	41 864$	43 251$
Coût moyen par élève transporté	383$	437$	452$	462$	484$	507$	521$	538$	560$	571$
Coût moyen au kilomètre	1,60$	1,80$	1,82$	1,84$	1,90$	2,01$	2,06$	2,12$	2,18$	2,28$

Source: Banque de données de la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes pour les années 1982-1983 à 1991-1992.
Données extraites du TE-102 et du TE-104.

Tableau 91

ÉVOLUTION DU COÛT ANNUEL PAR VÉHICULE, DU COÛT MOYEN PAR ÉLÈVE TRANSPORTÉ ET DU COÛT MOYEN AU KILOMÈTRE DANS LES COMMISSIONS SCOLAIRES CATHOLIQUES DU QUÉBEC ENTRE 1982-1983 ET 1991-1992 (TRANSPORT EXCLUSIF)

	1982-1983	1983-1984	1984-1985	1985-1986	1986-1987	1987-1988	1988-1989	1989-1990	1990-1991	1991-1992
Commissions scolaires	72	72	72	77	92	94	96	101	101	111
Coût annuel par véhicule	29 808$	33 853$	34 328$	35 211$	36 549$	37 956$	39 047$	39 938$	41 784$	43 172$
Coût moyen par élève transporté	375$	430$	444$	456$	481$	501$	515$	532$	554$	566$
Coût moyen au kilomètre	1,63$	1,84$	1,85$	1,88$	1,94$	2,05$	2,11$	2,16$	2,22$	2,30$

Source: Banque de données de la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes pour les années 1982-1983 à 1991-1992.
Données extraites du TE-102 et du TE-104.

Tableau 92

ÉVOLUTION DU COÛT ANNUEL PAR VÉHICULE, DU COÛT MOYEN PAR ÉLÈVE TRANSPORTÉ ET DU COÛT MOYEN AU KILOMÈTRE DANS LES COMMISSIONS SCOLAIRES PROTESTANTES DU QUÉBEC ENTRE 1982-1983 ET 1991-1992 (TRANSPORT EXCLUSIF)

	1982-1983	1983-1984	1984-1985	1985-1986	1986-1987	1987-1988	1988-1989	1989-1990	1990-1991	1991-1992
Commissions scolaires	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13
Coût annuel par véhicule	29 102$	33 184$	34 419$	35 207$	36 021$	38 457$	39 716$	40 316$	42 635$	44 017$
Coût moyen par élève transporté	478$	523$	545$	523$	524$	572$	586$	596$	627$	620$
Coût moyen au kilomètre	1,41$	1,50$	1,57$	1,53$	1,54$	1,68$	1,69$	1,81$	1,87$	2,09$

Source: Banque de données de la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes pour les années 1982-1983 à 1991-1992.
Données extraites du TE-102 et du TE-104.

Tableau 93

ÉVOLUTION DU COÛT ANNUEL PAR VÉHICULE, DU COÛT MOYEN PAR ÉLÈVE TRANSPORTÉ ET DU COÛT MOYEN AU KILOMÈTRE DANS LES COMMISSIONS SCOLAIRES CATHOLIQUES ET PROTESTANTES DU QUÉBEC ENTRE 1982-1983 ET 1991-1992, PAR RÉGION ADMINISTRATIVE (TRANSPORT EXCLUSIF)

Région administrative	Bas St-Laurent/Gaspésie			Saguenay/Lac St-Jean			Québec			Mauricie/Bois-Francs			Estrie			Montréal		
Année scolaire	A $	B $	C $	A $	B $	C $	A $	B $	C $	A $	B $	C $	A $	B $	C $	A $	B $	C $
1982-1983	27 583	402	2,02	34 101	342	1,95	28 117	381	1,61	27 535	373	1,47	26 868	433	1,30	30 603	353	1,46
1983-1984	31 399	459	2,25	38 743	405	2,24	32 082	445	1,83	31 259	421	1,68	32 077	509	1,47	34 482	396	1,66
1984-1985	31 797	474	2,29	39 843	412	2,24	32 391	453	1,87	31 793	424	1,69	32 062	538	1,51	35 454	421	1,65
1985-1986	33 073	496	2,36	39 866	420	2,27	33 250	465	1,88	32 551	439	1,71	33 377	520	1,57	36 347	428	1,66
1986-1987	34 680	528	2,35	41 339	434	2,37	34 541	492	1,98	34 348	469	1,81	34 661	538	1,56	38 335	457	1,73
1987-1988	35 667	553	2,51	42 318	456	2,41	35 385	507	2,10	35 427	479	1,92	35 096	557	1,66	40 053	476	1,81
1988-1989	36 615	592	2,63	43 681	473	2,35	36 517	522	2,19	36 620	493	1,98	37 524	585	1,79	41 047	484	1,83
1989-1990	37 720	615	2,76	44 919	487	2,66	37 408	535	2,24	37 176	507	2,01	38 225	604	1,86	41 960	502	1,87
1990-1991	39 251	636	2,91	47 117	506	2,69	39 117	561	2,34	39 024	523	2,09	39 523	632	1,91	43 885	524	1,91
1991-1992	40 618	662	2,90	47 422	515	2,74	41 081	579	2,35	40 680	536	2,18	39 602	637	1,96	45 254	532	1,98

Source: Banque de données de la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes pour les années 1982-1983 à 1991-1992.
Données extraites du TE-102 et du TE-104.

A : Coût annuel par véhicule.
B : Coût moyen par élève transporté.
C : Coût moyen au kilomètre.

Tableaux 93 (suite)

ÉVOLUTION DU COÛT ANNUEL PAR VÉHICULE, DU COÛT MOYEN PAR ÉLÈVE TRANSPORTÉ, DU COÛT MOYEN AU KILOMÈTRE DANS LES COMMISSIONS SCOLAIRES CATHOLIQUES ET PROTESTANTES DU QUÉBEC ENTRE 1982-1983 ET 1991-1992 PAR RÉGION ADMINISTRATIVE (TRANSPORT EXCLUSIF)

Région administrative / Année scolaire	Île de Montréal			Outaouais			Abitibi/Témiscamingue			Côte-Nord			Total		
	A $	B $	C $	A $	B $	C $	A $	B $	C $	A $	B $	C $	A $	B $	C $
1982-1983	30 581	429	2,29	30 925	468	1,56	32 981	483	1,68	34 180	369	2,40	29 741	383	1,60
1983-1984	34 768	477	2,14	34 949	528	1,75	37 282	555	1,88	38 790	424	2,94	33 792	437	1,80
1984-1985	34 640	492	2,48	35 161	539	1,75	37 904	533	1,87	38 697	455	3,00	34 337	452	1,82
1985-1986	35 259	488	2,31	36 070	567	1,84	38 814	572	1,92	39 968	463	2,90	35 211	462	1,84
1986-1987	33 157	452	2,28	37 507	603	1,84	38 748	571	1,96	41 744	521	3,12	36 502	484	1,90
1987-1988	38 104	525	2,60	38 711	627	1,99	39 742	604	2,03	42 070	524	2,95	38 001	507	2,01
1988-1989	38 771	551	2,57	39 377	651	2,05	41 134	610	2,13	42 964	503	3,09	39 108	521	2,06
1989-1990	38 636	564	2,76	40 452	655	2,05	42 931	652	2,18	44 958	536	3,12	39 973	538	2,12
1990-1991	41 357	582	2,79	42 286	679	2,08	44 660	662	2,29	46 667	571	3,14	41 864	560	2,18
1991-1992	43 139	579	3,30	42 730	695	2,44	46 229	690	2,34	48 544	567	3,23	43 251	571	2,28

Source: Banque de données de la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes pour les années 1982-1983 à 1991-1992.
Données extraites du TE-102 et du TE-104.

A : Coût annuel par véhicule.
B : Coût moyen par élève transporté.
C : Coût moyen au kilomètre.

Tableau 94

ÉVOLUTION DU COÛT ANNUEL PAR VÉHICULE, DU COÛT MOYEN PAR ÉLÈVE TRANSPORTÉ ET DU COÛT MOYEN AU KILOMÈTRE DANS LES COMMISSIONS SCOLAIRES CATHOLIQUES DU QUÉBEC ENTRE 1982-1983 ET 1991-1992, PAR RÉGION ADMINISTRATIVE (TRANSPORT EXCLUSIF)

Région administrative	Bas St-Laurent/Gaspésie			Saguenay/Lac St-Jean			Québec			Mauricie/Bois-Francs			Estrie			Montréal		
Année scolaire	A $	B $	C $	A $	B $	C $	A $	B $	C $	A $	B $	C $	A $	B $	C $	A $	B $	C $
1982-1983	27 550	400	2,07	34 188	342	1,94	28 092	377	1,59	27 535	399	1,46	28 117	433	1,31	30 682	341	1,49
1983-1984	31 403	456	2,31	38 755	404	2,20	32 062	441	1,81	31 259	421	1,66	33 081	509	1,50	34 620	388	1,68
1984-1985	31 793	471	2,37	39 857	412	2,21	32 337	448	1,85	31 792	423	1,67	32 832	540	1,53	35 404	409	1,68
1985-1986	33 144	492	2,47	39 879	419	2,28	33 191	460	1,88	32 550	429	1,71	34 580	522	1,63	36 832	424	1,74
1986-1987	34 773	529	2,46	41 355	433	2,37	34 468	491	1,99	34 348	469	1,76	35 826	540	1,60	38 326	445	1,76
1987-1988	35 714	549	2,62	42 332	455	2,41	35 313	505	2,11	35 426	479	1,92	36 474	560	1,72	40 087	464	1,86
1988-1989	36 693	589	2,74	43 698	473	2,35	36 453	522	2,17	36 620	493	1,98	38 944	588	1,85	41 044	474	1,87
1989-1990	37 773	608	2,88	44 926	486	2,66	37 350	530	2,25	37 176	507	2,01	39 347	602	1,93	42 038	490	1,93
1990-1991	39 371	629	3,02	47 125	506	2,70	39 063	556	2,35	39 024	523	2,09	40 776	629	1,98	44 012	512	1,95
1991-1992	40 682	655	3,01	47 440	515	2,74	41 031	574	2,36	40 680	536	2,18	40 752	633	2,03	45 441	522	2,02

Source: Banque de données de la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes pour les années 1982-1983 à 1991-1992.
Données extraites du TE-102 et du TE-104.

A : Coût annuel par véhicule.
B : Coût moyen par élève transporté.
C : Coût moyen au kilomètre.

Tableau 94 (suite)

ÉVOLUTION DU COÛT ANNUEL PAR VÉHICULE, DU COÛT MOYEN PAR ÉLÈVE TRANSPORTÉ ET DU COÛT MOYEN AU KILOMÈTRE DANS LES COMMISSIONS SCOLAIRES CATHOLIQUES DU QUÉBEC ENTRE 1982-1983 ET 1991-1992, PAR RÉGION ADMINISTRATIVE (TRANSPORT EXCLUSIF)

Région administrative	Île de Montréal			Outaouais			Abitibi/Témiscamingue			Côte-Nord			Total		
Année scolaire	A 2	B $	C $	A $	B $	C $	A $	B $	C $	A $	B $	C $	A $	B $	C $
1982-1983	30 791	407	2,42	31 169	433	1,55	33 194	485	1,64	34 328	375	2,57	29 808	375	1,63
1983-1984	34 770	457	2,49	35 104	516	1,73	37 500	558	1,83	38 881	437	2,93	33 853	430	1,84
1984-1985	34 189	476	2,46	35 331	529	1,76	37 904	533	1,87	40 105	454	2,94	34 328	444	1,85
1985-1986	34 575	495	2,76	36 432	557	1,83	38 897	574	1,88	41 575	474	2,89	35 211	456	1,88
1986-1987	32 166	480	2,25	37 744	612	1,97	38 748	571	1,96	41 880	399	2,92	36 549	481	1,94
1987-1988	36 740	542	2,94	38 897	611	2,01	39 742	604	2,03	42 174	541	3,00	37 956	501	2,05
1988-1989	37 270	575	2,96	39 489	642	2,07	41 134	610	2,09	43 110	524	3,10	39 047	515	2,11
1989-1990	36 937	598	3,01	40 631	637	2,08	42 931	651	2,18	45 130	549	3,14	39 938	532	2,16
1990-1991	39 111	613	3,11	42 377	654	2,10	44 660	662	2,29	46 704	581	3,14	41 784	554	2,22
1991-1992	40 660	616	3,24	42 656	668	2,53	46 229	690	2,34	48 671	576	3,23	43 172	566	2,30

Source: Banque de données de la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes pour les années 1982-1983 à 1991-1992.
Données extraites du TE-102 et du TE-104.

A : Coût annuel par véhicule.
B : Coût moyen par élève transporté.
C : Coût moyen au kilomètre.

Tableau 95

ÉVOLUTION DU COÛT ANNUEL PAR VÉHICULE, DU COÛT MOYEN PAR ÉLÈVE TRANSPORTÉ ET DU COÛT MOYEN AU KILOMÈTRE DANS LES COMMISSIONS SCOLAIRES PROTESTANTES DU QUÉBEC ENTRE 1982-1983 ET 1991-1992, PAR RÉGION ADMINISTRATIVE (TRANSPORT EXCLUSIF)

Région administrative / Année scolaire	Bas St-Laurent/Gaspésie			Saguenay/Lac St-Jean			Québec			Mauricie/Bois-Francs			Estrie			Montréal		
	A $	B $	C $	A $	B $	C $	A $	B $	C $	A $	B $	C $	A $	B $	C $	A $	B $	C $
1982-1983	28 164	458	1,28	28 391	811	1,26	30 743	777	1,28	S.O.			20 613	438	1,08	30 138	478	1,22
1983-1984	31 325	538	1,34	32 947	912	1,39	35 399	903	1,48	S.O.			26 021	504	1,22	33 270	512	1,42
1984-1985	31 857	574	1,26	33 573	991	1,49	36 295	885	1,46	S.O.			27 033	535	1,26	35 230	539	1,36
1985-1986	31 798	610	1,23	33 860	1200	1,52	38 647	874	1,52	S.O.			25 944	508	1,23	36 417	525	1,41
1986-1987	11 845	616	1,25	46 479	374	2,08	39 774	896	1,60	S.O.			27 258	537	1,32	38 407	575	1,43
1987-1988	12 340	674	1,35	35 553	750	1,68	40 153	964	1,72	S.O.			26 637	538	1,29	39 806	590	1,49
1988-1989	35 118	720	1,41	35 553	1431	1,68	40 551	978	1,76	S.O.			29 024	594	1,35	41 068	594	1,52
1989-1990	36 706	792	1,56	41 389	873	1,74	40 991	1025	1,81	S.O.			31 351	611	1,48	41 381	610	1,55
1990-1991	38 107	819	1,66	43 376	961	2,00	42 432	1089	1,91	S.O.			31 751	655	1,51	42 946	638	1,65
1991-1992	39 309	858	1,66	38 984	934	1,82	44 074	1152	1,99	S.O.			32 620	662	1,54	43 914	625	1,71

Source: Banque de données de la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes pour les années 1982-1983 à 1991-1992.
Données extraites du TE-102 et du TE-104.

A : Coût annuel par véhicule.
B : Coût moyen par élève transporté.
C : Coût moyen au kilomètre.

S.O. : Sans objet.

Tableau 95 (suite)

ÉVOLUTION DU COÛT ANNUEL PAR VÉHICULE, DU COÛT MOYEN PAR ÉLÈVE TRANSPORTÉ, DU COÛT MOYEN AU KILOMÈTRE DANS LES COMMISSIONS SCOLAIRES PROTESTANTES DU QUÉBEC ENTRE 1982-1983 ET 1991-1992 PAR RÉGION ADMINISTRATIVE (TRANSPORT EXCLUSIF)

Région administrative	Île de Montréal			Outaouais			Abitibi/Témiscamingue			Côte-Nord			Total		
Année scolaire	A $	B $	C $	A $	B $	C $	A $	B $	C $	A $	B $	C $	A $	B $	C $
1982-1983	30 559	474	2,04	29 248	426	1,52	S.O.			24 844	154	0,35	29 102	478	1,41
1983-1984	35 126	504	1,66	33 865	543	1,75	S.O.			31 695	173	2,15	33 184	523	1,50
1984-1985	35 761	517	2,38	32 619	548	1,50	S.O.			31 902	264	2,29	34 419	545	1,57
1985-1986	36 743	473	1,78	33 874	636	1,87	S.O.			34 553	246	2,63	35 207	523	1,53
1986-1987	35 123	408	2,03	36 054	675	1,30	S.O.			11 387	228	2,41	36 021	524	1,54
1987-1988	40 570	497	2,15	37 575	741	1,87	S.O.			12 170	199	2,58	38 457	572	1,68
1988-1989	41 701	514	2,08	38 692	760	1,82	S.O.			33 748	196	2,56	39 716	586	1,69
1989-1990	41 927	513	2,42	39 402	783	1,95	S.O.			34 213	180	2,35	40 316	596	1,81
1990-1991	45 947	534	2,37	41 766	871	1,94	S.O.			44 284	268	3,06	42 635	627	1,87
1991-1992	48 141	526	3,41	43 152	893	2,03	S.O.			40 641	263	2,93	44 017	620	2,09

Source: Banque de données de la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes pour les années 1982-1983 à 1991-1992.
Données extraites du TE-102 et du TE-104.

A : Coût annuel par véhicule.
B : Coût moyen par élève transporté.
C : Coût moyen au kilomètre.

S.O. : Sans objet.

Tableau 96

ÉVOLUTION DES REVENUS ET DÉPENSES DES COMMISSIONS SCOLAIRES CATHOLIQUES ET PROTESTANTES DU QUÉBEC ENTRE 1982-1983 ET 1991-1992, PROPORTION DES REVENUS AFFECTÉS À L'ALLOCATION DE BASE ET PROPORTION DES DÉPENSES RELATIVES AU TRANSPORT QUOTIDIEN MATIN ET SOIR + MATERNELLE

Clientèle	1982-1983	1983-1984	1984-1985	1985-1986	1986-1987	1987-1988	1988-1989	1989-1990	1990-1991	1991-1992
Commissions scolaires	85	85	85	90	105	107	109	114	114	124
Revenus ($)	257 451 671	290 812 807	300 793 102	303 158 281	315 768 498	328 437 997	343 653 034	355 332 536	374 066 345	389 803 843
Dépenses ($)	246 665 223	281 490 987	291 004 880	295 586 025	314 683 277	328 628 122	342 636 823	357 214 003	382 876 377	398 609 815
Proportion de l'allocation de base / Ensemble des revenus	94,6	94,9	92,8	94,2	94,6	94,3	96,4	95,9	95,7	96,9
Proportion des dépenses relatives au transport quotidien matin et soir + maternelle (exclusif)/ Ensemble des dépenses	91,8	91,7	91,8	93,2	92,0	92,8	92,6	92,7	91,5	91,2

Source: Banque de données de la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes pour les années 1982-1983 à 1991-1992.
Données extraites du TE-104.

Tableau 97

ÉVOLUTION DES REVENUS ET DÉPENSES DES COMMISSIONS SCOLAIRES CATHOLIQUES DU QUÉBEC ENTRE 1982-1983 ET 1991-1992, PROPORTION DES REVENUS AFFECTÉS À L'ALLOCATION DE BASE ET PROPORTION DES DÉPENSES RELATIVES AU TRANSPORT QUOTIDIEN MATIN ET SOIR + MATERNELLE

Clientèle	1982-1983	1983-1984	1984-1985	1985-1986	1986-1987	1987-1988	1988-1989	1989-1990	1990-1991	1991-1992
Commissions scolaires	72	72	72	77	92	94	96	101	101	111
Revenus ($)	233 906 967	264 996 025	274 053 315	276 155 563	287 327 860	298 525 169	312 197 619	322 208 506	338 919 958	353 168 784
Dépenses ($)	223 567 316	256 132 688	264 728 679	268 386 914	286 248 387	298 264 392	310 887 147	323 700 450	346 494 299	360 780 244
Proportion de l'allocation de base / Ensemble des revenus	94,5	94,6	92,7	94,0	94,4	94,1	96,2	95,8	95,8	96,8
Proportion des dépenses relatives au transport quotidien matin et soir + maternelle (exclusif)/ Ensemble des dépenses	91,8	91,7	91,8	93,4	92,1	92,8	92,5	92,6	91,4	91,0

Source: Banque de données de la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes pour les années 1982-1983 à 1991-1992.
Données extraites du TE-104.

Tableau 98

ÉVOLUTION DES REVENUS ET DÉPENSES DES COMMISSIONS SCOLAIRES PROTESTANTES DU QUÉBEC ENTRE 1982-1983 ET 1991-1992, PROPORTION DES REVENUS AFFECTÉS À L'ALLOCATION DE BASE ET PROPORTION DES DÉPENSES RELATIVES AU TRANSPORT QUOTIDIEN MATIN ET SOIR + MATERNELLE

Clientèle	1982-1983	1983-1984	1984-1985	1985-1986	1986-1987	1987-1988	1988-1989	1989-1990	1990-1991	1991-1992
Commissions scolaires	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13
Revenus ($)	23 544 704	25 816 782	26 739 787	27 002 718	28 440 638	29 912 828	31 455 415	33 124 030	35 146 387	36 635 059
Dépenses ($)	23 097 907	25 358 299	26 276 201	27 199 111	28 434 890	30 363 730	31 749 676	33 513 553	36 382 078	37 829 571
Proportion de l'allocation de base / Ensemble des revenus	96,0	97,5	93,8	96,9	96,4	96,5	97,6	96,3	95,4	97,5
Proportion des dépenses relatives au transport quotidien matin et soir + maternelle (exclusif)/ Ensemble des dépenses	91,8	92,0	92,0	91,5	90,6	93,1	93,6	93,6	92,2	92,8

Source: Banque de données de la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes pour les années 1982-1983 à 1991-1992.
Données extraites du TE-104.

Tableau 99

ÉVOLUTION DES REVENUS ET DES DÉPENSES DES COMMISSIONS SCOLAIRES CATHOLIQUES ET PROTESTANTES DU QUÉBEC ENTRE 1982-1983 ET 1991-1992, PAR RÉGION ADMINISTRATIVE

Région administrative / Année scolaire	Bas St-Laurent/Gaspésie			Saguenay/Lac St-Jean			Québec			Mauricie/Bois-Francs		
	C.S.	Revenus	Dépenses	C.S.	Revenus	Dépenses	C.S.	Revenus	Dépenses	C.S.	Revenus	Dépenses
1982-1983	7	16 209 642	15 709 232	5	15 049 431	14 712 541	13	49 328 485	45 849 901	5	22 745 173	21 935 818
1983-1984	7	18 213 705	17 987 017	5	17 219 769	16 969 001	13	56 238 195	53 081 202	5	25 662 077	24 889 913
1984-1985	7	18 796 587	18 180 322	5	18 370 917	17 565 930	13	58 430 139	55 056 046	5	26 325 166	25 443 567
1985-1986	7	19 057 395	18 833 293	5	17 900 506	17 507 390	15	57 760 746	56 241 920	8	27 073 076	26 395 815
1986-1987	8	19 519 511	19 844 752	5	18 704 726	18 525 684	18	59 832 179	59 804 929	8	28 280 278	28 219 517
1987-1988	8	20 249 491	20 646 771	5	19 336 511	19 202 227	18	61 874 507	61 865 180	9	28 930 894	28 689 173
1988-1989	8	20 974 344	21 286 692	5	19 956 458	19 870 850	19	64 779 152	64 473 588	9	30 123 892	29 880 645
1989-1990	8	21 561 946	21 916 008	5	20 277 283	20 405 217	21	66 329 467	66 664 314	9	31 112 667	30 958 353
1990-1991	8	22 456 080	22 966 942	5	21 415 748	21 791 649	21	69 638 894	71 072 033	9	32 912 154	33 181 352
1991-1992	9	23 215 891	23 692 147	5	22 015 299	22 596 930	26	72 388 601	74 401 231	11	33 950 212	34 943 072

Source: Banque de données de la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes pour les années 1982-1983 à 1991-1992.
Données extraites du TE-104.

Tableau 99 (suite)

ÉVOLUTION DES REVENUS ET DES DÉPENSES
DES COMMISSIONS SCOLAIRES CATHOLIQUES ET PROTESTANTES DU QUÉBEC ENTRE 1982-1983 ET 1991-1992M,
PAR RÉGION ADMINISTRATIVE

Région administrative	Estrie			Montréal			Ile de Montréal			Outaouais		
Année scolaire	C.S.	Revenus	Dépenses	C.S.	Revenus	Dépenses	C.S.	Revenus	Dépenses	C.S.	Revenus	Dépenses
1982-1983	2	13 507 595	12 995 866	26	85 136 073	82 419 248	8	21 902 305	20 288 580	5	16 881 788	16 436 680
1983-1984	2	15 370 893	15 281 315	26	96 136 242	93 406 359	8	24 452 298	23 385 631	5	18 816 698	18 499 414
1984-1985	2	15 671 092	15 952 624	27	99 148 046	97 451 638	8	25 679 817	24 163 699	5	19 098 658	18 839 770
1985-1986	2	15 951 491	15 070 833	27	101 480 175	98 896 780	8	24 977 082	24 112 880	5	19 966 549	19 541 166
1986-1987	8	16 869 087	16 511 944	27	106 116 544	106 154 490	8	26 082 375	25 751 475	8	20 951 093	20 877 800
1987-1988	8	17 517 733	16 980 839	27	111 158 265	112 100 264	8	27 418 647	27 887 497	8	21 645 968	21 507 145
1988-1989	8	18 055 707	17 761 818	28	117 149 911	117 613 470	8	28 954 847	29 327 778	8	22 577 086	22 213 362
1989-1990	8	18 523 437	18 541 064	31	122 444 346	123 256 398	8	30 364 263	31 291 094	8	23 437 368	23 170 673
1990-1991	8	19 360 545	19 614 326	31	129 090 685	132 629 162	8	32 121 266	34 233 009	8	24 823 881	25 154 937
1991-1992	8	19 899 030	19 977 756	31	135 402 395	138 395 177	8	34 042 718	35 427 340	8	25 837 940	25 943 755

Source: Banque de données de la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes pour les années 1982-1983 à 1991-1992.
Données extraites du TE-104.

Tableau 99 (suite)

ÉVOLUTION DES REVENUS ET DES DÉPENSES DES COMMISSIONS SCOLAIRES CATHOLIQUES ET PROTESTANTES DU QUÉBEC ENTRE 1982-1983 ET 1991-1992, PAR RÉGION ADMINISTRATIVE

Région administrative / Année scolaire	Abitibi/Témiscamingue			Côte-Nord			Total		
	C.S.	Revenus	Dépenses	C.S.	Revenus	Dépenses	C.S.	Revenus	Dépenses
1982-1983	6	11 486 165	10 809 891	8	5 205 014	5 507 466	85	257 451 671$	246 665 223$
1983-1984	6	12 979 964	12 373 806	8	5 722 966	5 617 329	85	290 812 807$	281 490 987$
1984-1985	6	13 352 985	12 643 581	7	5 919 695	5 707 703	85	300 793 102$	291 004 880$
1985-1986	7	13 143 051	13 116 236	6	5 848 210	5 869 712	90	303 158 281$	295 586 025$
1986-1987	7	13 497 109	12 997 613	8	5 915 596	5 995 073	105	315 768 498$	314 683 277$
1987-1988	8	14 207 300	13 653 075	8	6 098 681	6 095 951	107	328 437 997$	328 628 122$
1988-1989	8	14 704 345	14 003 354	8	6 377 292	6 205 266	109	343 653 034$	342 636 823$
1989-1990	8	14 930 112	14 719 959	8	6 351 647	6 290 923	114	355 332 536$	357 214 003$
1990-1991	8	15 577 398	15 451 897	8	6 669 694	6 781 070	114	374 066 345$	382 876 377$
1991-1992	10	16 085 400	16 115 823	8	6 966 357	7 116 584	124	389 803 843$	398 609 815$

Source: Banque de données de la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes pour les années 1982-1983 à 1991-1992.
Données extraites du TE-104.

Tableau 100

ÉVOLUTION DES REVENUS ET DES DÉPENSES DES COMMISSIONS SCOLAIRES CATHOLIQUES DU QUÉBEC ENTRE 1982-1983 ET 1991-1992, PAR RÉGION ADMINISTRATIVE

Région administrative	Bas St-Laurent/Gaspésie			Saguenay/Lac St-Jean			Québec			Mauricie/Bois-Francs		
Année scolaire	C.S.	Revenus	Dépenses	C.S.	Revenus	Dépenses	C.S.	Revenus	Dépenses	C.S.	Revenus	Dépenses
1982-1983	6	15 348 110$	14 845 439$	4	15 020 499$	14 682 146$	12	48 656 301$	45 221 969$	5	22 745 173$	21 935 818$
1983-1984	6	17 262 496$	17 039 667$	4	17 186 977$	16 928 731$	12	55 469 450$	52 339 980$	5	25 662 077$	24 889 913$
1984-1985	6	17 845 139$	17 219 415$	4	18 331 030$	17 528 128$	12	57 657 421$	54 259 243$	5	26 325 166$	25 443 567$
1985-1986	6	18 053 483$	17 909 460$	4	17 857 680$	17 464 564$	14	56 899 730$	55 372 346$	8	27 073 076$	26 395 815$
1986-1987	7	18 522 932$	18 895 785$	4	18 662 042$	18 483 816$	17	58 913 594$	58 872 629$	8	28 280 278$	28 219 517$
1987-1988	7	19 240 129$	19 637 244$	4	19 292 306$	19 155 560$	17	60 832 687$	60 808 792$	9	28 930 894$	28 689 173$
1988-1989	7	19 925 497$	20 278 466$	4	19 906 770$	19 821 131$	18	63 687 830$	63 384 833$	9	30 123 892$	29 880 645$
1989-1990	7	20 503 697$	20 868 618$	4	20 226 355$	20 345 859$	20	65 204 659$	65 528 823$	9	31 112 667$	30 958 353$
1990-1991	7	21 335 307$	21 873 218$	4	21 363 244$	21 723 551$	20	68 465 289$	69 843 842$	9	32 912 154$	33 181 352$
1991-1992	8	22 129 344$	22 638 139$	4	21 960 401$	22 538 275$	25	71 156 696$	73 113 805$	11	33 950 212$	34 943 072$

Source: Banque de données de la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes pour les années 1982-1983 à 1991-1992.
Données extraites du TE-104.

Tableau 100 (suite)

ÉVOLUTION DES REVENUS ET DES DÉPENSES DES COMMISSIONS SCOLAIRES CATHOLIQUES DU QUÉBEC ENTRE 1982-1983 ET 1991-1992, PAR RÉGION ADMINISTRATIVE

Région administrative / Année scolaire	Estrie			Montréal			Ile de Montréal			Outaouais		
	C.S.	Revenus	Dépenses	C.S.	Revenus	Dépenses	C.S.	Revenus	Dépenses	C.S.	Revenus	Dépenses
1982-1983	1	11 737 776$	11 335 062$	21	74 512 772$	72 052 465$	6	14 421 677$	12 744 890$	4	14 845 117$	14 496 347$
1983-1984	1	13 411 645$	13 513 834$	21	84 563 054$	82 009 309$	6	16 265 889$	15 271 266$	4	16 551 110$	16 214 492$
1984-1985	1	13 743 025$	14 160 088$	22	87 275 186$	85 643 983$	6	16 896 998$	15 713 142$	4	16 786 312$	16 475 522$
1985-1986	1	14 199 834$	13 346 178$	22	89 671 070$	87 002 965$	6	16 158 060$	15 062 280$	4	17 308 073$	16 922 628$
1986-1987	7	15 038 283$	14 705 317$	22	93 720 540$	93 650 379$	6	16 712 535$	16 448 659$	7	18 123 472$	18 051 391$
1987-1988	7	15 592 872$	15 158 601$	22	98 116 708$	98 746 817$	6	17 579 736$	17 833 504$	7	18 694 416$	18 557 408$
1988-1989	7	16 049 394$	15 802 536$	23	103 549 740$	103 783 799$	6	18 511 601$	18 645 489$	7	19 438 952$	19 149 942$
1989-1990	7	16 478 031$	16 399 669$	26	108 325 757$	109 023 114$	6	19 042 088$	19 770 006$	7	20 122 453$	19 864 370$
1990-1991	7	17 221 977$	17 456 879$	26	114 097 092$	117 304 124$	6	20 125 215$	21 557 123$	7	21 245 491$	21 410 889$
1991-1992	7	17 668 135$	17 650 349$	26	119 823 615$	122 317 620$	6	21 456 562$	22 402 746$	7	22 073 662$	22 027 454$

Source: Banque de données de la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes pour les années 1982-1983 à 1991-1992.
Données extraites du TE-104.

Tableau 100 (suite)

ÉVOLUTION DES REVENUS ET DES DÉPENSES DES COMMISSIONS SCOLAIRES CATHOLIQUES DU QUÉBEC ENTRE 1982-1983 ET 1991-1992, PAR RÉGION ADMINISTRATIVE

Région administrative / Année scolaire	Abitibi/Témiscamingue C.S.	Revenus	Dépenses	Côte-Nord C.S.	Revenus	Dépenses	Total C.S.	Revenus	Dépenses
1982-1983	6	11 486 165$	10 809 891$	7	5 133 377$	5 443 289$	72	233 906 967	223 567 316
1983-1984	6	12 979 964$	12 373 806$	7	5 643 363$	5 551 690$	72	264 996 025	256 132 688
1984-1985	6	13 352 985$	12 643 581$	6	5 840 053$	5 642 010$	72	274 053 315	264 728 679
1985-1986	7	13 143 051$	13 116 236$	5	5 791 506$	5 794 442$	77	276 155 563	268 386 914
1986-1987	7	13 497 109$	12 997 613$	7	5 857 075$	5 923 281$	92	287 327 860	286 248 387
1987-1988	8	14 207 300$	13 653 075$	7	6 038 121$	6 024 218$	94	298 525 169	298 264 392
1988-1989	8	14 704 345$	14 003 354$	7	6 299 598$	6 136 952$	96	312 197 619	310 887 147
1989-1990	8	14 930 112$	14 719 959$	7	6 262 687$	6 221 679$	101	322 208 506	323 700 450
1990-1991	8	15 577 398$	15 451 897$	7	6 576 791$	6 691 424$	101	338 919 958	346 494 299
1991-1992	10	16 085 400$	16 115 823$	7	6 864 757$	7 032 961$	111	353 168 784	360 780 244

Source: Banque de données de la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes pour les années 1982-1983 à 1991-1992.
Données extraites du TE-104.

Tableau 101

ÉVOLUTION DES REVENUS ET DES DÉPENSES DES COMMISSIONS SCOLAIRES PROTESTANTES DU QUÉBEC ENTRE 1982-1983 ET 1991-1992, PAR RÉGION ADMINISTRATIVE

Région administrative / Année scolaire	Bas St-Laurent/Gaspésie			Saguenay/Lac St-Jean			Québec			Mauricie/Bois-Francs		
	C.S.	Revenus	Dépenses	C.S.	Revenus	Dépenses	C.S.	Revenus	Dépenses	C.S.	Revenus	Dépenses
1982-1983	1	861 532$	863 793$	1	28 932$	30 395$	1	672 184$	627 932$		S.O.	
1983-1984	1	951 209$	947 350$	1	32 792$	40 270$	1	768 745$	741 222$		S.O.	
1984-1985	1	951 448$	960 907$	1	39 887$	37 802$	1	772 718$	796 803$		S.O.	
1985-1986	1	1 003 912$	923 833$	1	42 826$	42 826$	1	861 016$	869 574$		S.O.	
1986-1987	1	996 579$	948 967$	1	42 684$	41 868$	1	918 585$	932 300$		S.O.	
1987-1988	1	1 009 362$	1 009 527$	1	44 205$	46 667$	1	1 041 820$	1 056 388$		S.O.	
1988-1989	1	1 048 847$	1 008 226$	1	49 688$	49 719$	1	1 091 322$	1 088 755$		S.O.	
1989-1990	1	1 058 249$	1 047 390$	1	50 928$	59 358$	1	1 124 808$	1 135 491$		S.O.	
1990-1991	1	1 120 773$	1 093 724$	1	52 504$	68 098$	1	1 173 605$	1 228 191$		S.O.	
1991-1992	1	1 086 547$	1 054 008$	1	54 898$	58 655$	1	1 231 905$	1 287 426$		S.O.	

Source: Banque de données de la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes pour les années 1982-1983 à 1991-1992.
Données extraites du TE-104.

S.O.: Sans objet.

Tableau 101 (suite)

ÉVOLUTION DES REVENUS ET DES DÉPENSES DES COMMISSIONS SCOLAIRES PROTESTANTES DU QUÉBEC ENTRE 1982-1983 ET 1991-1992, PAR RÉGION ADMINISTRATIVE

Région administrative	Estrie			Montréal			Île de Montréal			Outaouais		
Année scolaire	C.S.	Revenus	Dépenses	C.S.	Revenus	Dépenses	C.S.	Revenus	Dépenses	C.S.	Revenus	Dépenses
1982-1983	1	1 769 819$	1 660 804$	5	10 623 301$	10 366 783$	2	7 480 628$	7 543 690$	1	2 036 671$	1 940 333$
1983-1984	1	1 959 248$	1 767 481$	5	11 573 188$	11 397 050$	2	8 186 409$	8 114 365$	1	2 265 588$	2 284 922$
1984-1985	1	1 928 067$	1 792 536$	5	11 872 860$	11 807 655$	2	8 782 819$	8 450 557$	1	2 312 346$	2 364 248$
1985-1986	1	1 751 657$	1 724 655$	5	11 809 105$	11 893 815$	2	8 819 022$	9 050 600$	1	2 658 476$	2 618 538$
1986-1987	1	1 830 804$	1 806 627$	5	12 396 004$	12 504 111$	2	9 369 840$	9 302 816$	1	2 827 621$	2 826 409$
1987-1988	1	1 924 861$	1 822 238$	5	13 041 557$	13 353 447$	2	9 838 911$	10 053 993$	1	2 951 552$	2 949 737$
1988-1989	1	2 006 313$	1 959 282$	5	13 600 171$	13 829 671$	2	10 443 246$	10 682 289$	1	3 138 134$	3 063 420$
1989-1990	1	2 045 406$	2 141 395$	5	14 118 589$	14 233 284$	2	11 322 175$	11 521 088$	1	3 314 915$	3 306 303$
1990-1991	1	2 138 568$	2 157 447$	5	14 993 593$	15 325 038$	2	11 996 051$	12 675 886$	1	3 578 390$	3 744 048$
1991-1992	1	2 230 895$	2 327 407$	5	15 578 780$	16 077 557$	2	12 586 156$	13 024 594$	1	3 764 278$	3 916 301$

Source: Banque de données de la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes pour les années 1982-1983 à 1991-1992.
Données extraites du TE-104.

Tableau 101 (suite)

ÉVOLUTION DES REVENUS ET DES DÉPENSES DES COMMISSIONS SCOLAIRES PROTESTANTES DU QUÉBEC ENTRE 1982-1983 ET 1991-1992, PAR RÉGION ADMINISTRATIVE

Région administrative	Abitibi/Témiscamingue			Côte-Nord			Total			
Année scolaire	C.S.	Revenus	Dépenses	C.S.	Revenus	Dépenses	C.S.	Revenus	Dépenses	
1982-1983	S.O.			1	71 637$	64 177$	13	23 544 704$	23 097 907$	
1983-1984	S.O.			1	79 603$	65 639$	13	25 816 782$	25 358 299$	
1984-1985	S.O.			1	79 642$	65 693$	13	26 739 787$	26 276 201$	
1985-1986	S.O.			1	56 704$	75 270$	13	27 002 718$	27 199 111$	
1986-1987	S.O.			1	58 521$	71 792$	13	28 440 638$	28 434 890$	
1987-1988	S.O.			1	60 560$	71 733$	13	29 912 828$	30 363 730$	
1988-1989	S.O.			1	77 694$	68 314$	13	31 455 415$	31 749 676$	
1989-1990	S.O.			1	88 960$	69 244$	13	33 124 030$	33 513 553$	
1990-1991	S.O.			1	92 903$	89 646$	13	35 146 387$	36 382 078$	
1991-1992	S.O.			1	101 600$	83 623$	13	36 635 059$	37 829 571$	

Source: Banque de données de la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes pour les années 1982-1983 à 1991-1992.
Données extraites du TE-104.

S.O.: Sans objet.

Tableau 102

ÉVOLUTION DU RAPPORT DU SOLDE NORMALISÉ SUR LES SUBVENTIONS REÇUES
DANS LES COMMISSIONS SCOLAIRES CATHOLIQUES DU QUÉBEC ENTRE 1982-1983 ET 1991-1992,
(AVANT RÉCUPÉRATION)
(TRANSPORT EXCLUSIF)

Commissions scolaires	Région adm.	1982-1983	1983-1984	1984-1985	1985-1986	1986-1987	1987-1988	1988-1989	1989-1990	1990-1991	1991-1992
Baie des Chaleurs	01	S.O.	S.O.	S.O.	3,21%	2,04%	2,73%	5,32%	3,16%	3,40%	8,70%
Miguasha	01	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	4,17%
Bas St-Laurent	01	S.O.	S.O.	S.O.	0,85%	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.
. La Mitis	01	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	(0,13%)	(0,32%)	(1,02%)	0,29%	0,34%	0,73%
. La Neigette	01	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	(0,26%)	(1,24%)	(1,29%)	(1,30%)	(1,81%)	(0,95%)
Des Îles	01	S.O.	S.O.	S.O.	6,16%	1,17%	1,15%	6,36%	(6,76%)	3,53%	4,46%
Vallée de la Matapédia	01	S.O.	S.O.	S.O.	0,39%	0,34%	0,20%	(0,60%)	(1,00%)	(3,37%)	2,18%
Matane	01	S.O.	S.O.	S.O.	2,07%	(0,32%)	(2,52%)	(1,56%)	(0,30%)	(2,55%)	(2,11%)
Péninsule	01	S.O.	S.O.	S.O.	1,00%	0,64%	(0,41%)	0,78%	0,20%	(0,17%)	4,04%
Lac St-Jean	02	S.O.	S.O.	S.O.	2,72%	2,58%	2,22%	2,92%	4,49%	3,13%	6,01%
Lapointe	02	S.O.	S.O.	S.O.	3,37%	2,65%	2,26%	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.
. De La Jonquière	02	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	2,96%	2,67%	0,25%	3,34%
Louis Hémon	02	S.O.	S.O.	S.O.	2,97%	0,19%	0,44%	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.
. Dolbeau	02	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	4,69%	2,14%	1,32%	5,04%

Source: Banque de données de la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes pour les années 1982-1983 à 1991-1992.
Données extraites du TE-104.

S.O.: Sans objet.

Tableau 102 (suite)

ÉVOLUTION DU RAPPORT DU SOLDE NORMALISÉ SUR LES SUBVENTIONS REÇUES
DANS LES COMMISSIONS SCOLAIRES CATHOLIQUES DU QUÉBEC ENTRE 1982-1983 ET 1991-1992,
(AVANT RÉCUPÉRATION)
(TRANSPORT EXCLUSIF)

Commissions scolaires	Région adm.	1982-1983	1983-1984	1984-1985	1985-1986	1986-1987	1987-1988	1988-1989	1989-1990	1990-1991	1991-1992
Chicoutimi	02	S.O.	S.O.	S.O.	3,80%	3,84%	2,59%	1,80%	2,37%	0,20%	4,30%
Black Lake Disraéli	03	S.O.	S.O.	S.O.	0,64%	0,92%	2,91%	4,83%	4,19%	3,07%	3,23%
Thetford-Mines	03	S.O.	S.O.	S.O.	0,22%	(0,67%)	0,72%	(1,04%)	(3,40%)	(4,53%)	(3,58%)
Charlevoix	03	S.O.	S.O.	S.O.	0,32%	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.
. Du Gouffre	03	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	(0,50%)	(1,26%)	3,10%	3,24%	2,91%	6,20%
. Laure Conan	03	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	(0,24%)	(1,50%)	3,75%	4,90%	4,71%	6,69%
Chaudière	03	S.O.	S.O.	S.O.	(0,22%)	1,71%	1,88%	1,67%	0,87%	(12,0%)	(0,04%)
Chauveau	03	S.O.	S.O.	S.O.	(3,19%)	(2,11%)	(1,28%)	(1,64%)	(2,80%)	(3,71%)	(4,24%)
Grand-Portage	03	S.O.	S.O.	S.O.	3,12%	3,22%	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.
. Des Basques	03	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	3,91%
. Des Frontières	03	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	6,84%
. Des Montagnes	03	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	3,82%
. Jean Chapais	03	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	5,35%
. Rivière-du-Loup	03	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	3,99%	4,08%	3,50%	1,58%	6,02%
. Témiscouata	03	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	4,73%

Source: Banque de données de la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes pour les années 1982-1983 à 1991-1992.
Données extraites du TE-104.

S.O.: Sans objet.

Tableau 102 (suite)

ÉVOLUTION DU RAPPORT DU SOLDE NORMALISÉ SUR LES SUBVENTIONS REÇUES
DANS LES COMMISSIONS SCOLAIRES CATHOLIQUES DU QUÉBEC ENTRE 1982-1983 ET 1991-1992,
(AVANT RÉCUPÉRATION)
(TRANSPORT EXCLUSIF)

Commissions scolaires	Région adm.	1982-1983	1983-1984	1984-1985	1985-1986	1986-1987	1987-1988	1988-1989	1989-1990	1990-1991	1991-1992
Des Ilets	03	S.O.	S.O.	S.O.	2,97%	2,55%	(0,03%)	1,61%	0,69%	(0,56%)	0,76%
Louis-Fréchette	03	S.O.	S.O.	S.O.	0,65%	(0,24%)	(0,40%)	0,33%	0,50%	(3,58%)	(1,69%)
Beauport	03	S.O.	S.O.	S.O.	5,71%	0,28%	0,78%	(0,03%)	(1,90%)	2,37%	1,37%
Côte de Beaupré	03	S.O.	S.O.	S.O.	(7,84%)	(12,42%)	(9,71%)	(2,24%)	(0,40%)	(1,44%)	2,96%
Chutes Montmorency	03	S.O.	S.O.	S.O.	-	-	-	5,73%	4,27%	(3,80%)	6,53%
Pascal-Taché	03	S.O.	S.O.	S.O.	0,59%	1,12%	0,37%	0,97%	S.O.	S.O.	S.O.
. La Pocatière	03	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	2,54%	1,82%	4,05%
. Côte-du-Sud	03	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	(0,40%)	(2,17%)	1,08%
. L'Islet-Sud	03	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	6,11%	7,46%	6,81%
Tardivel	03	S.O.	S.O.	S.O.	0,85%	0,72%	0,27%	(0,58%)	0,71%	(1,78%)	0,09%
Tilly	03	S.O.	S.O.	S.O.	1,92%	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.
. Chutes-de-la-Chaudière	03	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	(3,43%)	(3,56%)	(2,80%)	(4,80%)	(6,28%)	(2,34%)
. Lotbinière	03	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	(0,80%)	(1,56%)	0,76%	2,42%	0,73%	1,13%
. Des Découvreurs	03	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	(0,10%)	(0,51%)	(1,35%)	(3,00%)	(4,46%)	3,65%
C.É.C. de Québec	03	S.O.	S.O.	S.O.	0,63%	1,07%	0,00%	0,43%	0,02%	(0,81%)	3,66%

Source: Banque de données de la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes pour les années 1982-1983 à 1991-1992.
Données extraites du TE-104.

S.O.: Sans objet.

Tableau 102 (suite)

ÉVOLUTION DU RAPPORT DU SOLDE NORMALISÉ SUR LES SUBVENTIONS REÇUES
DANS LES COMMISSIONS SCOLAIRES CATHOLIQUES DU QUÉBEC ENTRE 1982-1983 ET 1991-1992,
(AVANT RÉCUPÉRATION)
(TRANSPORT EXCLUSIF)

Commissions scolaires	Région adm.	1982-1983	1983-1984	1984-1985	1985-1986	1986-1987	1987-1988	1988-1989	1989-1990	1990-1991	1991-1992
Victoriaville	04	S.O.	S.O.	S.O.	6,20%	0,01%	2.98%	3,55%	0,24%	(1,87%)	0,24%
Prince-Daveluy	04	S.O.	S.O.	S.O.	9,48%	0,18%	7,11%	8,57%	7,04%	8,16%	10,42%
Jean Rivard	04	S.O.	S.O.	S.O.	3,55%	3,44%	3,47%	8,19%	7,88%	5,70%.	7,60%
Warwick	04	S.O.	S.O.	S.O.	(1,82%)	0,68%	0,30%	1,57%	2,61%	(1,73%)	1,56%
Mauricie	04	S.O.	S.O.	S.O.	0,96%	0,56%	0,93%	0,87%	2,72%	0,14%	0,51%
Haut-St-Maurice	04	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	2,68%	6,70%	2,01%	1,54%	4,70%
Provencher	04	S.O.	S.O.	S.O.	0,39%	(0,35%)	(0,83%)	0,12%	0,11%	(1,21%)	0,12%
St-François	04	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	0,38%	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.
. Des Chênes	04	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	(0,36%)	(0,01%)	1,14%	0,51%	0,49%
Vieilles-Forges	04	S.O.	S.O.	S.O.	1,49%	2,11%	1,97%	1,66%	S.O.	S.O.	S.O.
. Samuel-de-Champlain	04	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	0,87%	(1,53%)	(0,94%)
. Trois-Rivières	04	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	0,94%
. Chavigny	04	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	0,53%

Source: Banque de données de la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes pour les années 1982-1983 à 1991-1992.
Données extraites du TE-104.

S.O.: Sans objet.

Tableau 102 (suite)

ÉVOLUTION DU RAPPORT DU SOLDE NORMALISÉ SUR LES SUBVENTIONS REÇUES DANS LES COMMISSIONS SCOLAIRES CATHOLIQUES DU QUÉBEC ENTRE 1982-1983 ET 1991-1992, (AVANT RÉCUPÉRATION) (TRANSPORT EXCLUSIF)

Commissions scolaires	Région adm.	1982-1983	1983-1984	1984-1985	1985-1986	1986-1987	1987-1988	1988-1989	1989-1990	1990-1991	1991-1992
Estrie	05	S.O.	S.O.	S.O.	3,67%	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.
. Asbesterie	05	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	4,02%	2,74%	2,49%	(0,10%)	(1,16%)	1,88%
. Coaticook	05	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	5,32%	0,05%	(2,84%)	(4,50%)	(6,53%)	(1,34%)
. La Sapinière	05	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	5,25%	5,51%	4,54%	3,86%	3,49%	7,12%
. Lac Mégantic	05	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	1,74%	6,01%	7,28%	6,28%	2,91%	5,52%
. Magog	05	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	6,34%	5,34%	3,99%	4,05%	1,59%	8,69%
. Morillac	05	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	3,30%	2,22%	0,60%	1,23%	(1,14%)	3,47%
. Sherbrooke	05	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	0,37%	1,68%	1,84%	0,10%	(2,22%)	2,03%
Carignan	06	S.O.	S.O.	S.O.	0,60%	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.
. Sorel	06	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	0,91%	0,47%	(0,20%)	0,44%	(1,17%)	0,98%
Chambly	06	S.O.	S.O.	S.O.	0,92%	(0,26%)	(1,00%)	1,04%	(0,30%)	(1,78%)	0,91%
Blainville Deux-Montagnes	06	S.O.	S.O.	S.O.	(0,43%)	0,57%	(1,03%)	0,28%	1,95%	0,91%	S.O.
Sainte-Thérèse	06	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	0,91%	S.O.
Long-Sault	06	S.O.	S.O.	S.O.	1,63%	1,33%	1,17%	1,01%	0,56%	(1,12%)	1,32%
St-Jérôme	06	S.O.	S.O.	S.O.	1,42%	(0,69%)	(2,05%)	(0,37%)	(0,60%)	(2,44%)	0,17%
Des Écores	06	S.O.	S.O.	S.O.	3,26%	2,35%	0,21%	(4,50%)	(5,40%)	(5,16%)	4,31%
Des Manoirs	06	S.O.	S.O.	S.O.	0,66%	(2,26%)	(0,57%)	(1,03%)	(0,90%)	(0,56%)	(1,35%)

Source: Banque de données de la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes pour les années 1982-1983 à 1991-1992.
Données extraites du TE-104.

S.O.: Sans objet.

Tableau 102 (suite)

ÉVOLUTION DU RAPPORT DU SOLDE NORMALISÉ SUR LES SUBVENTIONS REÇUES
DANS LES COMMISSIONS SCOLAIRES CATHOLIQUES DU QUÉBEC ENTRE 1982-1983 ET 1991-1992,
(AVANT RÉCUPÉRATION)
(TRANSPORT EXCLUSIF)

Commissions scolaires	Région adm.	1982-1983	1983-1984	1984-1985	1985-1986	1986-1987	1987-1988	1988-1989	1989-1990	1990-1991	1991-1992
Honoré-Mercier	06	S.O.	S.O.	S.O.	2,01%	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.
. Des Rivières	06	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	0,76%	2,91%	8,61%
. Iberville	06	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	4,01%	5,17%	11,76%
. Marieville	06	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	9,58%	9,67%	12,00%
. St-Jean-sur-Richelieu	06	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	4,99%	1,68%	2,65%	6,26%	6,00%	6,47%
De L'Industrie	06	S.O.	S.O.	S.O.	(0,50%)	(0,83%)	(0,31%)	0,92%	1,17%	(0,94%)	(2,34%)
Des Laurentides	06	S.O.	S.O.	S.O.	0,91%	(0,71%)	(0,69%)	(0,17%)	(0,02%)	(2,04%)	2,34%
Le Gardeur	06	S.O.	S.O.	S.O.	(5,28%)	(2,59%)	(2,17%)	(7,72%)	(7,40%)	(7,77%)	(5,39%)
Lignery	06	S.O.	S.O.	S.O.	0,04%	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.
. Du Goeland	06	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	(1,22%)	(1,75%)	(2,46%)	(3,00%)	(4,14%)	(0,80%)
Chomedey de Laval	06	S.O.	S.O.	S.O.	3,03%	1,34%	1,67%	5,33%	4,85%	(4,66%)	3,43%
Meilleur	06	S.O.	S.O.	S.O.	0,91%	(0,50%)	(1,95%)	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.
. Des Cantons	06	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	(2,31%)	(0,60%)	(1,62%)	2,47%
. Provençal	06	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	5,02%	0,45%	1,87%	5,29%
Des Milles-Îles	06	S.O.	S.O.	S.O.	5,90%	1,91%	1,45%	2,93%	1,62%	(1,39%)	(0,04%)
Davignon	06	S.O.	S.O.	S.O.	0,48%	(1,11%)	(1,55%)	(1,41%)	(0,70%)	(3,01%)	(0,52%)

Source: Banque de données de la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes pour les années 1982-1983 à 1991-1992.
Données extraites du TE-104.

S.O.: Sans objet.

Tableau 102 (suite)

ÉVOLUTION DU RAPPORT DU SOLDE NORMALISÉ SUR LES SUBVENTIONS REÇUES
DANS LES COMMISSIONS SCOLAIRES CATHOLIQUES DU QUÉBEC ENTRE 1982-1983 ET 1991-1992,
(AVANT RÉCUPÉRATION)
(TRANSPORT EXCLUSIF)

Commissions scolaires	Région adm.	1982-1983	1983-1984	1984-1985	1985-1986	1986-1987	1987-1988	1988-1989	1989-1990	1990-1991	1991-1992
Valleyfield	06	S.O.	S.O.	S.O.	(2,60%)	5,14%	4,51%	5,01%	1,93%	1,72%	8,68%
Huntingdon	06	S.O.	S.O.	S.O.	4,62%	3,78%	5,55%	6,98%	7,37%	7,02%	11,99%
Vaudreuil-Soulanges	06	S.O.	S.O.	S.O.	1,06%	1,39%	0,50%	0,92%	0,62%	(2,05%)	3,81%
Yamaska	06	S.O.	S.O.	S.O.	2,59%	1,79%	1,64%	0,00%	0,72%	(2,92%)	0,22%
Châteauguay	06	S.O.	S.O.	S.O.	5,36%	1,65%	(0,69%)	1,45%	1,80%	(2,11%)	5,11%
Des Moissons	06	S.O.	S.O.	S.O.	4,09%	2,13%	1,15%	2,54%	1,71%	1,19%	6,25%
Jérôme-Le-Royer	061	S.O.	S.O.	S.O.	2,21%	(2,55%)	(1,15%)	0,30%	0,20%	0,05%	0,19%
Baldwin-Cartier	061	S.O.	S.O.	S.O.	1,23%	(3,21%)	(0,80%)	(2,31%)	(2,10%)	(4,36%)	(3,71%)
Sault-St-Louis	061	S.O.	S.O.	S.O.	17,59%	19,09%	14,41%	23,33%	25,61%	18,95%	24,45%
Ste-Croix	061	S.O.	S.O.	S.O.	(0,15%)	(5,82%)	(0,06%)	3,02%	1,87%	(8,36%)	2,12%
C.É.C. de Verdun	061	S.O.	S.O.	S.O.	3,05%	33,96%	19,89%	13,33%	16,26%	(10,63%)	17,61%
C.É.C. de Montréal	061	S.O.	S.O.	S.O.	(0,51%)	(2,70%)	(1,57%)	0,58%	(5,80%)	16,04%	(3,29%)

Source: Banque de données de la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes pour les années 1982-1983 à 1991-1992.
Données extraites du TE-104.

S.O.: Sans objet.

Tableau 102 (suite)

ÉVOLUTION DU RAPPORT DU SOLDE NORMALISÉ SUR LES SUBVENTIONS REÇUES
DANS LES COMMISSIONS SCOLAIRES CATHOLIQUES DU QUÉBEC ENTRE 1982-1983 ET 1991-1992,
(AVANT RÉCUPÉRATION)
(TRANSPORT EXCLUSIF)

Commissions scolaires	Région adm.	1982-1983	1983-1984	1984-1985	1985-1986	1986-1987	1987-1988	1988-1989	1989-1990	1990-1991	1991-1992
Haute-Gatineau	07	S.O.	S.O.	S.O.	(0,30%)	(1,05%)	0,60%	0,54%	2,86%	2,00%	0,76%
Pierre-Neveu	07	S.O.	S.O.	S.O.	(1,04%)	(1,15%)	(1,67%)	(1,51%)	(1,00%)	(3,76%)	(1,15%)
Outaouais	07	S.O.	S.O.	S.O.	1,42%	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.
. Aylmer	07	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	3,27%	2,05%	3,09%	1,55%	(1,67%)	8,17%
. Des Draveurs	07	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	(1,00%)	(1,69%)	0,39%	0,76%	(0,22%)	2,75%
. Outaouais-Hull	07	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	2,32%	5,10%	9,39%	10,22%	4,03%	5,73%
. Pontiac	07	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	(0,48%)	0,00%	2,67%	4,35%	4,60%	8,10%
Seigneurie	07	S.O.	S.O.	S.O.	1,98%	0,89%	1,13%	1,86%	0,83%	0,23%	6,26%
Rouyn-Noranda	08	S.O.	S.O.	S.O.	0,83%	(1,13%)	(3,01%)	1,18%	(0,20%)	(2,77%)	0,77%
Lac Témiscamingue	08	S.O.	S.O.	S.O.	(0,72%)	18,43%	18,85%	25,07%	15,30%	14,27%	15,25%
Harricana	08	S.O.	S.O.	S.O.	0,99%	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.
. Harricana	08	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	1,94%	3,15%	4,13%	3,06%	3,83%	6,34%
. Barraute-Senneterre	08	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	3,68%
. Nouveau-Québec	08	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	1,05%	(2,62%)	5,32%	1,52%	10,09%	1,99%
. Quévillon	08	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	20,22%
Abitibi	08	S.O.	S.O.	S.O.	2,41%	3,35%	2,86%	4,10%	2,93%	2,79%	1,67%

Source: Banque de données de la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes pour les années 1982-1983 à 1991-1992.
Données extraites du TE-104.

S.O.: Sans objet.

Tableau 102 (suite)

ÉVOLUTION DU RAPPORT DU SOLDE NORMALISÉ SUR LES SUBVENTIONS REÇUES
DANS LES COMMISSIONS SCOLAIRES CATHOLIQUES DU QUÉBEC ENTRE 1982-1983 ET 1991-1992,
(AVANT RÉCUPÉRATION)
(TRANSPORT EXCLUSIF)

Commissions scolaires	Région adm.	1982-1983	1983-1984	1984-1985	1985-1986	1986-1987	1987-1988	1988-1989	1989-1990	1990-1991	1991-1992
La Vérendrye	08	S.O.	S.O.	S.O.	0,74%	2,82%	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.
. Malartic	08	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	9,45%	9,75%	7,50%	2,01%	1,81%
. Val D'Or	08	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	0,81%	0,74%	0,13%	(1,82%)	1,30%
Chapais-Chibougamau	08	S.O.	S.O.	S.O.	3,14%	3,94%	4,05%	8,20%	8,24%	6,50%	7,80%
Bersimis	09	S.O.	S.O.	S.O.	1,28%	0,63%	0,63%	6,85%	5,48%	4,72%	7,49%
Manicouagan	09	S.O.	S.O.	S.O.	1,05%	(0,28%)	(0,28%)	2,44%	3,12%	(2,64%)	3,05%
Tadoussac	09	S.O.	S.O.	S.O.	13,53%	22,98%	21,73%	25,41%	27,41%	20,71%	23,88%
Du Golfe	09	S.O.	S.O.	S.O.	0,75%	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.
. Moyenne Côte-Nord	09	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	(12,05%)	(14,14%)	14,93%	9,15%	4,44%	8,31%
. Port-Cartier	09	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	(0,61%)	(1,87%)	7,02%	8,52%	11,46%	12,38%
. Sept-Îles	09	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	0,00%	0,25%	8,34%	9,25%	6,98%	8,76%
. Fermont	09	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	4,63%	15,94%	34,45%	42,69%	66,22%	57,61%

Source: Banque de données de la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes pour les années 1982-1983 à 1991-1992.
Données extraites du TE-104.

S.O.: Sans objet.

Tableau 103

ÉVOLUTION DU RAPPORT DU SOLDE NORMALISÉ SUR LES SUBVENTIONS REÇUES
DANS LES COMMISSIONS SCOLAIRES PROTESTANTES DU QUÉBEC ENTRE 1982-1983 ET 1991-1992,
(AVANT RÉCUPÉRATION)
(TRANSPORT EXCLUSIF)

Commissions scolaires	Région adm.	1982-1983	1983-1984	1984-1985	1985-1986	1986-1987	1987-1988	1988-1989	1989-1990	1990-1991	1991-1992
Gaspésia	01	S.O.	S.O.	S.O.	9,49%	8,08%	3,63%	7,22%	4,08%	3,86%	13,14%
Saguenay "P"	02	S.O.	S.O.	S.O.	1,55%	2,29%	4,03%	5,47%	(10,90%)	(13,75%)	11,08%
Greater Québec	03	S.O.	S.O.	S.O.	0,11%	0,29%	0,21%	0,80%	0,95%	(2,04%)	(0,53%)
Eastern Townships	05	S.O.	S.O.	S.O.	7,96%	7,40%	9,74%	4,34%	(2,60%)	0,28%	(0,97%)
Châteauguay-Valley	06	S.O.	S.O.	S.O.	2,28%	0,15%	0,15%	2,98%	2,81%	1,42%	2,94%
District of Bedford	06	S.O.	S.O.	S.O.	2,00%	1,98%	1,63%	0,58%	0,56%	(0,43%)	2,10%
Laurentian	06	S.O.	S.O.	S.O.	1,22%	7,41%	3,99%	2,25%	1,02%	4,80%	2,08%
Laurenval	06	S.O.	S.O.	S.O.	(2,61%)	(1,42%)	(3,07%)	(5,02%)	(3,10%)	(4,13%)	(0,63%)
South-Shore	06	S.O.	S.O.	S.O.	2,83%	(0,29%)	(0,67%)	1,08%	1,54%	(1,42%)	(2,91%)
Lakeshore	061	S.O.	S.O.	S.O.	4,20%	(3,38%)	(0,01%)	(1,07%)	(2,00%)	(6,93%)	(1,80%)
C.É.P. du Grand Montréal	061	S.O.	S.O.	S.O.	0,80%	(2,84%)	0,04%	(1,14%)	(1,50%)	(4,40%)	(0,37%)
Western Quebec	07	S.O.	S.O.	S.O.	1,60%	0,08%	(0,08%)	3,23%	0,75%	(0,42%)	(1,13%)
Greater Seven Islands	09	S.O.	S.O.	S.O.	(25,67%)	(15,76%)	(16,37%)	12,50%	23,14%	4,48%	19,59%

Source: Banque de données de la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes pour les années 1982-1983 à 1991-1992.
Données extraites du TE-104.

S.O.: Sans objet.

TABLEAU 104

SÉLECTION DES COMMISSIONS SCOLAIRES

Commission scolaire	Code	État du solde budgétaire[1]	Région	Religion	Taille[2]	Transport intégré[3]	Classes d'accueil[4]	EHDAA[5]
La Neigette	# 22	Négatif de plus de 1 % depuis 1986-1987. (Provient de l'anc. rég. Bas-Saint-Laurent # 20).	01	C	9 908 élèves insc. 89 véhicules (1,12 % en régie)	-----	-----	14,9 %
Baie des Chaleurs	# 11	Positif de plus de 3 % depuis 1985-1986.	01	C	6 293 élèves insc. 126 véhicules	-----	-----	1,2 %
Chicoutimi	# 109	Positif depuis 1985-1986.	02	C	20 000 élèves insc. 134 véhicules	1 235 élèves	-----	8,8 %
Côte de Beaupré	# 182	Négatif depuis 1985-1986. Montants importants de 1985-1986 à 1988-1989.	03	C	2 959 élèves insc. 51 véhicules	-----	-----	12,7 %
Chûtes-de-la-Chaudière	# 211	Négatif de près de 3 % depuis 1986-1987. (Provient de l'anc. rég. Tilly # 210).	03	C	10 685 élèves insc. 89 véhicules	16 élèves	-----	13,6 %
Des Découvreurs	# 214	Négatif depuis 1986-1987. (Provient de l'anc. rég. Tilly # 210).	03	C	11 463 élèves insc. 105 véhicules	1 413 élèves	-----	2,7 %
Chauveau	# 140	Négatif important depuis 1985-1986.	03	C	19 748 élèves insc. 185 véhicules	1 725 élèves	-----	-----
Rivière-du-Loup	# 155	Positif depuis 1987-1988. (Provient de l'anc. rég. Grand-Portage # 150).	03	C	15 091 élèves insc. 208 véhicules	89 élèves	-----	3,1 %
Du Gouffre	# 121	Négatif en 1986-1987 et 1987-1988. Positif en 1988-1989 et 1989-1990. (Provient de l'anc. rég. Charlevoix 120).	03	C	2 230 élèves insc. 25 véhicules	-----	-----	9,6 %

TABLEAU 104 (suite)

SÉLECTION DES COMMISSIONS SCOLAIRES

Commission scolaire	Code	État du solde budgétaire[1]	Région	Religion	Taille[2]	Transport intégré[3]	Classes d'accueil[4]	EHDAA[5]
Laure Conan	# 122	Négatif en 1986-1987 et 1987-1988. Positif en 1988-1989 et 1989-1990. (Provient de l'anc. rég. Charlevoix # 120).	03	C	3 187 élèves insc. 40 véhicules	-----	-----	10,3 %
Victoriaville	# 221	Positif depuis 1985-1986.	04	C	8 010 élèves insc. 51 véhicules	611 élèves	-----	9,8 %
Coaticook	# 272	Positif en 1986-1987 et 1987-1988. Négatif important en 1988-1989 et 1989-1990. (Provient de l'anc. rég. Estrie # 270).	05	C	3 011 élèves insc. 62 véhicules	-----	-----	4,3 %
Les Écores	# 328	Positif jusqu'en 1987-1988. Négatif important depuis 1988-1989.	06	C	8 040 élèves insc. 52 véhicules	447 élèves	-----	8,1 %
Des Manoirs	# 329	Négatif depuis 1986-1987.	06	C	14 639 élèves insc. 141 véhicules	39 élèves	-----	4,5 %
Le Gardeur	# 369	Négatif important depuis 1985-1986.	06	C	15 161 élèves insc. 174 véhicules	-----	-----	4,3 %
Du Goéland	# 372	Négatif important depuis 1986-1987.	06	C	20 569 élèves insc. 192 véhicules (1,04 % en régie)	1 689 élèves	0,5 %	11,4 %
Chomedy de Laval	# 389	Positif depuis 1985-1986.	06	C	17 260 élèves insc. 68 véhicules	3 803 élèves	1,1 %	6,3 %
Mille-Îles	# 409	Positif depuis 1985-1986.	06	C	18 840 élèves insc. 102 véhicules	5 786 élèves	-----	7,6 %
Baldwin-Cartier	# 699	Négatif important depuis 1986-1987.	06-1	C	17 617 élèves insc. 161 véhicules	1 212 élèves	1,4 %	3,3 %

TABLEAU 104 (suite)

SÉLECTION DES COMMISSIONS SCOLAIRES

Commission scolaire	Code	État du solde budgétaire[1]	Région	Religion	Taille[2]	Transport intégré[3]	Classes d'accueil[4]	EHDAA[5]
Sault-Saint-Louis	# 709	Positif important depuis 1985-1986.	06-1	C	11 112 élèves insc. 37 véhicules	-----	3,1 %	10,2 %
C.É.C. de Verdun	# 729	Positif important depuis 1985-1986.	06-1	C	4 855 élèves insc. 12 véhicules	41 élèves	1,3 %	5,7 %
Pierre-Neveu	# 462	Négatif de plus de 1 % depuis 1985-1986.	07	C	5 618 élèves insc. 79 véhicules	-----	-----	4,9 %
Outaouais-Hull	# 474	Positif important depuis 1986-1987. (Provient de l'anc. rég. Outaouais # 470).	07	C	7 733 élèves insc. 63 véhicules	1 091 élèves	1,2 %	21,0 %
Rouyn-Noranda	# 498	Positif en 1985-1986. Négatif en 1986-1987 et 1987-1988. Positif en 1988-1989. Négatif en 1989-1990.	08	C	7 760 élèves insc. 61 véhicules	-----	-----	2,6 %
Harricana	# 501	Positif depuis 1986-1987. (Provient de l'anc. rég. Harricana # 500).	08	C	7 141 élèves insc. 90 véhicules	-----	-----	8,7 %
Laurenval	# 620	Négatif important depuis 1985-1986.	06	P	7 711 élèves insc. 72 véhicules (16,9 % en régie)	653 élèves	-----	-----
Lakeshore	# 659	Négatif depuis 1986-1987.	06-1	P	13 158 élèves insc. 127 véhicules	798 élèves	1,4 %	4,2 %
C.É.P. du Grand Montréal	# 739	Positif en 1985-1986. Négatif en 1986-1987. Positif en 1987-1988. Négatif en 1988-1989 et 1989-1990.	06-1	P	30 938 élèves insc. 165 véhicules	7 973 élèves	3,0 %	7,0 %

TABLEAU 104 (suite)

SÉLECTION DES COMMISSIONS SCOLAIRES

Commission scolaire	Code	État du solde budgétaire[1]	Région	Religion	Taille[2]	Transport intégré[3]	Classes d'accueil[4]	EHDAA[5]
Greater Seven Island	# 573	Négatif important de 1986-1987 à 1987-1988. Positif important de 1988-1989 à 1989-1990.	09	P	518 élèves insc. 2 véhicules (100 % en régie)	-----	-----	-----

1. L'évolution du rapport du solde normalisé (avant récupération) sur les subventions reçues.
2. Les indices utilisés sont les nombres d'élèves inscrits et de véhicules utilisés en 1989-1990 (répertoire statistique).
3. Le nombre d'élèves transportés en 1989-1990 (répertoire statistique).
4. La proportion d'élèves inscrits en classes d'accueil sur le nombre total d'élèves inscrits en 1989-1990 (répertoire statistique).
5. La proportion d'élèves EHDAA inscrits sur le nombre total d'élèves inscrits en 1989-1990 (répertoire statistique).

TABLEAU 105

DISPERSION DES SOLDES NORMALISÉS DES COMMISSIONS SCOLAIRES POUR L'ANNÉE 1989-1990

	Nombre de commissions scolaires	%
Solde négatif	30	26,3
Solde positif	84	73,7
Total	**114**	**100,0**
Solde inférieure à - 1 %	19	16,7
Solde > - 1 % et < 1 %	35	30,7
Solde supérieur à 1 %	60	52,6
Total	**114**	**100,0**
Solde négatif (inférieur à - 1 %)		
< = - 1 % et > - 2 %	5	26,3
< = - 2 % et > - 3 %	4	21,1
< = - 3 % et > - 4 %	4	21,0
< = - 4 % et > - 5 %	2	10,5
< = - 5 % et > - 6 %	2	10,5
< = - 7 % et > - 8 %	1	5,3
< - 10 %	1	5,3
Total	**19**	**100,0**
Solde positif (supérieur à 1 %)		
> = 1 % et < 2 %	12	20,0
> = 2 % et < 3 %	11	18,3
> = 3 % et < 4 %	6	10,0
> = 4 % et < 5 %	9	15,0
> = 5 % et < 6 %	1	1,7
> = 6 % et < 7 %	4	6,7
> = 7 % et < 8 %	5	8,3
> = 8 % et < 9 %	2	3,3
> = 9 % et < 10 %	3	5,0
>= 10 %	7	11,7
Total	**60**	**100,0**

TABLEAU 106

SÉLECTION DES COMMISSIONS SCOLAIRES

Région administrative	Nombre de commissions scolaires[1]	Importance	Nombre de commissions scolaires sélectionnées	Importance
01 - Bas-Saint-Laurent / Gaspésie	7	6,0 %	2	6,5 %
02 - Saguenay / Lac-Saint-Jean	4	3,5 %	1	3,5 %
03 - Québec	20	17,5 %	7	24,0 %
04 - Mauricie / Bois-Francs	9	8,0 %	1	3,5 %
05 - Estrie	7	6.0 %	1	3,5 %
06 - Montréal	26	23,0 %	6	20,5 %
06-1 - Île de Montréal	6	5,0 %	3	10,0 %
07 - Outaouais	7	6,0 %	2	6,5 %
08 - Abitibi - Témiscamingue	8	7,0 %	2	6,5 %
09 - Côte-Nord	7	6,0 %	-----	-----
Commissions scolaires protestantes	13	11,5 %	4	13,5 %
Total	**114**		**29**	

1. Sur la base de l'année scolaire 1989-1990.

TABLEAU 107

SÉLECTION DES COMMISSIONS SCOLAIRES

Taille des organismes selon le nombre d'élèves inscrits en 1989-1990	Nombre de commissions scolaires	Importance	Nombre de commissions scolaires sélectionnées	Importance
Jusqu'à 4 000 élèves inscrits	43	38 %	5	17 %
De 4 001 à 8 000 élèves inscrits	28	24 %	7	24 %
De 8 001 à 15 000 élèves inscrits	22	19 %	8	28 %
De 15 001 à 30 000[1] élèves inscrits	19	17 %	9	31 %
Total	**112[1]**		**29**	

Taille des organismes selon le nombre de véhicules utilisés en 1989-1990	Nombre de commissions scolaires	Importance	Nombre de commissions scolaires sélectionnées	Importance
Jusqu'à 50 véhicules	49	43 %	5	17 %
De 51 à 100 véhicules	31	27 %	12	41 %
De 101 à 200 véhicules	28	25 %	11	38 %
Plus de 200 véhicules	6	5 %	1	3 %
Total	**114**		**29**	

1. Ce groupe exclut la Commission des écoles catholiques de Montréal (91 733 élèves inscrits) et la Commission scolaire de Chambly (53 064 élèves inscrits).

Tableau 108

ÉVOLUTION DU NOMBRE D'ÉLÈVES INSCRITS (1) ET POURCENTAGE D'AUGMENTATION SELON LES AJUSTEMENTS PRÉVUS AUX RÈGLES BUDGÉTAIRES

COMM. SCOL.	CODE	1984-85	1985-86	85-86 / 84-85 %	1986-87	86-87 / 84-85 %	1987-88	87-88 / 84-85 %	1988-89	88-89 / 87-88 %	1989-90	89-90 / 87-88 ou 88-89 %	1990-91	90-91 / 87-88 ou 88-89 ou 89-90 %	1991-92	91-92 / 90-91
BAIE DES CHALEURS	11	6857	6641	S.O.	6540	S.O.	6457	S.O.	6333	S.O.	6293	S.O.	6207	S.O.	6103	S.O.
BALDWIN-CARTIER	699	16622	16891	1,62	17118	2,98	17287	4,00	17437	0,87	17617	1,03	17697	0,45	17930	1,32 (2)
CHAUVEAU	140	21189	20514	S.O.	20208	S.O.	20042	S.O.	19987	S.O.	19748	S.O.	19991	S.O.	19854	S.O.
CHICOUTIMI	109	19878	19741	S.O.	19729	S.O.	20247	1,86	20192	S.O.	19999	S.O.	19920	S.O.	19888	S.O.
CHOMEDEY DE LAVAL	389	17979	17946	S.O.	17860	S.O.	17348	S.O.	18645	7,48 (3)	17260	S.O.	18151	S.O.	18135	S.O.
CHUTES-DE-LA-CHAUDIERE	211	S.O.	S.O.	S.O.	10119	9,97	10433	13,49	10606	*1,66	10685	0,74	10926	*2,26	11080	*1,41
COATICOOK	272	S.O.	S.O.	S.O.	2994	S.O.	2963	S.O.	2989	0,88	3011	0,74	3083	*2,39	3036	S.O.
COTE DE BEAUPRE	182	S.O.	3031	S.O.	3041	S.O.	3001	S.O.	2960	S.O.	2959	S.O.	2954	S.O.	2925	S.O.
DES DECOUVREURS	214	S.O.	S.O.	S.O.	11408	S.O.	11384	S.O.	11733	*3,07	11463	S.O.	11360	S.O.	11357	S.O.
LES ECORES	328	7961	7961	0,00	7924	S.O.	7990	0,36	8028	0,48	8040	0,15	8359	*3,97	8143	S.O.

Source: Banque de données de la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes pour les années 1982-1983 à 1991-1992.

(1) : Le nombre d'élèves inscrits, soit celui utilisé au répertoire statistique, provient du formulaire TE-102 intitulé "Statistiques sur la clientèle et sur l'organisation du réseau de transport". Les ajustements à l'enveloppe de base, suite aux variations de clientèle, sont quant à eux calculés à partir des données de la clientèle inscrite utilisées par le ministère de l'Éducation pour fins de certification des allocations budgétaires.

(2) : Selon les données du MEQ, les taux d'augmentation de clientèle ont été de 2,34 % et 2,85 % en 1989-1990 et en 1990-1991.

(3) : Selon les données du MEQ, l'augmentation de la clientèle a été de 1,01 % en 1990-1991 et il y a eu baisse de clientèle en 1991-1992.

S.O. : Sans objet.

* Année où l'organisme a bénéficié de l'ajustement relatif aux variations de clientèle.

Tableau 108 (suite)

ÉVOLUTION DU NOMBRE D'ÉLÈVES INSCRITS (1) ET POURCENTAGE D'AUGMENTATION SELON LES AJUSTEMENTS PRÉVUS AUX RÈGLES BUDGÉTAIRES

COMM. SCOL.	CODE	1984-85	1985-86	85-86 / 84-85 %	1986-87	86-87 / 84-85 %	1987-88	87-88 / 84-85 %	1988-89	88-89 / 87-88 %	1989-90	89-90 / 87-88 ou 88-89 %	1990-91	90-91 / 87-88 ou 88-89 ou 89-90 %	1991-92	91-92 / 90-91
DU GOELAND	372	20278	20361	0,41	20286	0,04	20567	1,43	20464	S.O.	20569	0,00	20621	0,25	20653	0,16
DU GOUFFRE	121	S.O.	S.O.	S.O.	2294	S.O.	2245	S.O.	2248	S.O.	2230	S.O.	2183	S.O.	2170	S.O.
C.E.P. DU GR. MTL	739	31145	31417	0,87	31613	1,50	31464	1,02	31214	S.O.	30938	S.O.	30458	S.O.	30189	S.O.
GREATER 7 ISLANDS	573	471	475	0,85	254	S.O.	306	S.O.	496	*62,09	518	*4,43	457	S.O.	478	*4,60
HARRICANA	501	8537	7576	S.O.	7492	S.O.	7352	S.O.	7222	S.O.	7141	S.O.	7056	S.O.	6812	S.O.
LAKESHORE	659	11552	11633	0,70	11968	3,60	12315	*6,60	12856	*4,39	13158	*2,35	13432	*2,08	13618	*1,38
LAURE CONAN	122	S.O.	S.O.	S.O.	3289	S.O.	3245	S.O.	3224	S.O.	3187	S.O.	3170	S.O.	3144	S.O.
LAURENVAL	620	7461	7157	S.O.	7212	S.O.	7458	S.O.	7503	0,60	7711	*2,77	7765	0,70	7881	*1,49
LE GARDEUR	369	12213	12970	6,20 (2)	13560	*11,03	14199	*16,26	14653	*3,20	15161	*3,47	15723	*3,71	16202	*3,05
DES MANOIRS	329	12206	12436	1,88	12908	5,75 (3)	13428	10,01 (3)	14129	*5,22	14639	*3,61	14867	*1,56	15463	*4,01

Source: Banque de données de la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes pour les années 1982-1983 à 1991-1992.

(1) : Le nombre d'élèves inscrits, soit celui utilisé au répertoire statistique, provient du formulaire TE-102 intitulé "Statistiques sur la clientèle et sur l'organisation du réseau de transport". Les ajustements à l'enveloppe de base, suite aux variations de clientèle, sont quant à eux calculés à partir des données de la clientèle inscrite utilisées par le ministère de l'Éducation pour fins de certification des allocations budgétaires.

(2) : Selon les données du MEQ, les taux d'augmentation de clientèle ont été de 2,34 % et 2,85 % en 1989-1990 et en 1990-1991.

(3) : Selon les données du MEQ, l'augmentation de la clientèle a été de 1,01 % en 1990-1991 et il y a eu baisse de clientèle en 1991-1992.

S.O. : Sans objet.

* Année où l'organisme a bénéficié de l'ajustement relatif aux variations de clientèle.

Tableau 108 (suite)

ÉVOLUTION DU NOMBRE D'ÉLÈVES INSCRITS (1) ET POURCENTAGE D'AUGMENTATION SELON LES AJUSTEMENTS PRÉVUS AUX RÈGLES BUDGÉTAIRES

COMM. SCOL.	CODE	1984-85	1985-86	85-86 / 84-85 %	1986-87	86-87 / 84-85 %	1987-88	87-88 / 84-85 %	1988-89	88-89 / 87-88 %	1989-90	89-90 / 87-88 ou 88-89 %	1990-91	90-91 / 87-88 ou 88-89 ou 89-90 %	1991-92	91-92 / 90-91
MILLE-ILES	409	17655	17604	S.O.	17895	1,36	18468	4,60	19405	*5,07	18840	*S.O. (2)	19160	*S.O. (2)	19404	*1,27
LA NEIGETTE	22	S.O.	S.O.	S.O.	10145	S.O.	10106	S.O.	9833	S.O.	9908	S.O.	9656	S.O.	9565	S.O.
OUTAOUAIS-HULL	474	S.O.	S.O.	S.O.	8322	S.O.	7849	S.O.	7889	0,51	7733	S.O.	7611	S.O.	7569	S.O.
PIERRE-NEVEU	462	5797	5702	S.O.	5673	S.O.	5605	S.O.	5596	S.O.	5618	0,23	5707	1,58 (3)	5792	1,49 (3)
RIVIERE-DU-LOUP	155	15694	15578	S.O.	15397	S.O.	15243	S.O.	15136	S.O.	15091	S.O.	15012	S.O.	15042	0,20
ROUYN-NORANDA	498	7803	7670	S.O.	7662	S.O.	7752	S.O.	7637	S.O.	7660	S.O.	7496	S.O.	7535	0,52
SAULT-ST-LOUIS	709	13347	13361	0,10	11844	S.O.	11391	S.O.	11210	S.O.	11112	S.O.	10944	S.O.	10901	S.O.
C.E.C. DE VERDUN	729	5922	5618	S.O.	5382	S.O.	5244	S.O.	5002	S.O.	4855	S.O.	4663	S.O.	4455	S.O.
VICTORIAVILLE	221	S.O.	7792	S.O.	7760	S.O.	7780	S.O.	7794	0,18	8010	*2,77	7916	S.O.	7854	S.O.

Source: Banque de données de la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes pour les années 1982-1983 à 1991-1992.

(1) : Le nombre d'élèves inscrits, soit celui utilisé au répertoire statistique, provient du formulaire TE-102 intitulé "Statistiques sur la clientèle et sur l'organisation du réseau de transport". Les ajustements à l'enveloppe de base, suite aux variations de clientèle, sont quant à eux calculés à partir des données de la clientèle inscrite utilisées par le ministère de l'Éducation pour fins de certification des allocations budgétaires.

(2) : Selon les données du MEQ, les taux d'augmentation de clientèle ont été de 2,34 % et 2,85 % en 1989-1990 et en 1990-1991.

(3) : Selon les données du MEQ, l'augmentation de la clientèle a été de 1,01 % en 1990-1991 et il y a eu baisse de clientèle en 1991-1992.

S.O. : Sans objet.

* Année où l'organisme a bénéficié de l'ajustement relatif aux variations de clientèle.

Tableau 109

ÉVOLUTION DU NOMBRE D'ÉLÈVES TRANSPORTÉS ET POURCENTAGE D'AUGMENTATION PAR RAPPORT À L'ANNÉE PRÉCÉDENTE

COMM. SCOL.	CODE	1984 1985	1985 1986	%	1986 1987	%	1987 1988	%	1988 1989	%	1989 1990	%	1990 1991	%	1991 1992	%
BAIE DES CHALEURS	11	6262	6166	-1,53%	6078	-1,43%	5940	-2,27%	5836	-1,75%	5690	-2,50%	5891	3,53%	5699	-3,26%
BALDWIN-CARTIER	699	12332	12440	0,88%	12721	2,26%	12668	-0,42%	12780	0,88%	13214	3,40%	13218	0,03%	13266	0,36%
CHAUVEAU	140	14110	14253	1,01%	13833	-2,95%	13697	-0,98%	13998	2,20%	14125	0,91%	14518	2,78%	14570	0,36%
CHICOUTIMI	109	13961	13818	-1,02%	14177	2,60%	14153	-0,17%	13974	-1,26%	14269	2,11%	13633	-4,46%	14675	7,64%
CHOMEDEY DE LAVAL	389	8340	7921	-5,02%	8304	4,84%	8450	1,76%	8426	-0,28%	8218	-2,47%	8672	5,52%	8752	0,92%
CHUTES-DE-LA-CHAUDIERE	211	S.O.	S.O.	S.O.	6361	S.O.	6335	-0,41%	6829	7,80%	7316	7,13%	7226	-1,23%	7480	3,52%
COATICOOK	272	S.O.	S.O.	S.O.	2669	S.O.	2438	-8,65%	2457	0,78%	2511	2,20%	2697	7,41%	2737	1,48%
COTE DE BEAUPRE	182	S.O.	3283	S.O.	3243	-1,22%	3275	0,99%	3234	-1,25%	3247	0,40%	3241	-0,18%	3172	-2,13%
DES DECOUVREURS	214	S.O.	S.O.	S.O.	6191	S.O.	5625	-9,14%	5571	-0,96%	5647	1,36%	5741	1,66%	5761	0,35%
LES ECORES	328	5123	5138	0,29%	5109	-0,56%	5115	0,12%	5025	-1,76%	4948	-1,53%	4860	-1,78%	4846	-0,29%
DU GOELAND	372	14016	14314	2,13%	14432	0,82%	14607	1,21%	14830	1,53%	15014	1,24%	14888	-0,84%	15167	1,87%
DU GOUFFRE	121	S.O.	S.O.	S.O.	1713	S.O.	1728	0,88%	1655	-4,22%	1666	0,66%	1618	-2,88%	1606	-0,74%
C.E.P. DU GR. MTL	739	14317	16823	17,50%	18201	8,19%	19072	4,79%	18513	-2,93%	19651	6,15%	19699	0,24%	20590	4,52%

Source : Banque de données de la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes pour les années 1982-1983 à 1991-1992.

S.O.: Sans objet.

Tableau 109 (suite)

ÉVOLUTION DU NOMBRE D'ÉLÈVES TRANSPORTÉS ET POURCENTAGE D'AUGMENTATION PAR RAPPORT À L'ANNÉE PRÉCÉDENTE

COMM. SCOL.	CODE	1984 1985	1985 1986	%	1986 1987	%	1987 1988	%	1988 1989	%	1989 1990	%	1990 1991	%	1991 1992	%
GREATER 7 ISLANDS	573	241	280	16,18%	289	3,21%	355	22,84%	343	-3,38%	379	10,50%	330	-12,93%	309	-6,36%
HARRICANA	501	5661	4992	-11,82%	5015	S.O.	4623	-7,82%	4737	2,47%	4452	-6,02%	4615	3,66%	4453	-3,51%
LAKESHORE	659	7359	7545	2,53%	8209	8,80%	8480	3,30%	8793	3,69%	9385	6,73%	9911	5,60%	10070	1,60%
LAURE CONAN	122	S.O.	S.O.	S.O.	2594	S.O.	2669	2,89%	2674	0,19%	2629	-1,68%	2525	-3,96%	2350	-6,93%
LAURENVAL	620	6205	6691	7,83%	6074	-9,22%	6414	5,60%	6867	7,06%	6760	-1,56%	6604	-2,31%	6824	3,33%
LE GARDEUR	369	9057	9965	10,03%	10264	3,00%	10774	4,97%	11537	7,08%	12171	5,50%	11870	-2,47%	11921	0,43%
DES MANOIRS	329	8692	8566	-1,45%	9107	6,32%	9153	0,51%	9646	5,39%	10294	6,72%	10905	5,94%	11194	2,65%
MILLE-ILES	409	11589	11743	1,33%	12152	3,48%	12259	0,88%	12779	4,24%	12865	0,67%	14109	9,67%	13593	-3,66%
LA NEIGETTE	22	S.O.	S.O.	S.O.	7198	S.O.	7269	0,99%	7122	-2,02%	7098	-0,34%	7074	-0,34%	7151	1,09%
OUTAOUAIS-HULL	474	S.O.	S.O.	S.O.	4051	S.O.	3910	-3,48%	4238	8,39%	4780	12,79%	4872	1,92%	5009	2,81%
PIERRE-NEVEU	462	4314	4216	-2,27%	4382	3,94%	4435	1,21%	4411	-0,54%	4367	-1,00%	4595	5,22%	4592	-0,07%
RIVIERE-DU-LOUP	155	11126	11275	1,34%	11432	1,39%	11474	0,37%	11387	-0,76%	11345	-0,37%	11205	-1,23%	11697	4,39%
ROUYN-NORANDA	498	4846	4786	-1,24%	4972	3,89%	5046	1,49%	5030	-0,32%	5094	1,27%	5205	2,18%	5178	-0,52%

Source : Banque de données de la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes pour les années 1982-1983 à 1991-1992.

S.O.: Sans objet.

Tableau 109 (suite)

ÉVOLUTION DU NOMBRE D'ÉLÈVES TRANSPORTÉS ET POURCENTAGE D'AUGMENTATION PAR RAPPORT À L'ANNÉE PRÉCÉDENTE

COMM. SCOL.	CODE	1984 1985	1985 1986	%	1986 1987	%	1987 1988	%	1988 1989	%	1989 1990	%	1990 1991	%	1991 1992	%
SAULT-ST-LOUIS	709	2004	2028	1,20%	1933	-4,68%	1892	-2,12%	2049	8,30%	1982	-3,27%	2030	2,42%	2070	1,97%
C.E.C. DE VERDUN	729	1969	1707	-13,31%	309	-81,90%	436	41,10%	512	17,43%	534	4,30%	559	4,68%	542	-3,04%
VICTORIAVILLE	221	S.O.	4590	S.O.	4020	-12,42%	4545	13,06%	4672	2,79%	4868	4,20%	5078	4,31%	5071	-0,14%

Source : Banque de données de la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes pour les années 1982-1983 à 1991-1992.

S.O.: Sans objet.

Tableau 110

ÉVOLUTION DU RAPPORT ÉLÈVES TRANSPORTÉS (TRANSPORT EXCLUSIF & INTÉGRÉ) SUR ÉLÈVES INSCRITS

COMM. SCOL.	CODE	1984 1985	1985 1986	1986 1987	1987 1988	1988 1989	1989 1990	1990 1991	1991 1992
BAIE DES CHALEURS	11	91,3%	92,8%	92,9%	92,0%	92,2%	90,4%	94,9%	93,4%
BALDWIN-CARTIER	699	74,2%	73,6%	74,3%	73,3%	73,3%	75,0%	74,7%	74,0%
CHAUVEAU	140	66,6%	69,5%	68,5%	68,3%	70,0%	71,5%	72,6%	73,4%
CHICOUTIMI	109	70,2%	70,0%	71,9%	69,9%	69,2%	71,3%	68,4%	73,8%
CHOMEDEY DE LAVAL	389	46,4%	44,1%	46,5%	48,7%	45,2%	47,6%	47,8%	48,3%
CHUTES-DE-LA-CHAUDIERE	211	S.O.	S.O.	62,9%	60,7%	64,4%	68,5%	66,1%	67,5%
COATICOOK	272	S.O.	S.O.	89,1%	82,3%	82,2%	83,4%	87,5%	90,2%
COTE DE BEAUPRE	182	S.O.	108,3%	106,6%	109,1%	109,3%	109,7%	109,7%	108,4%
DES DECOUVREURS	214	S.O.	S.O.	54,3%	49,4%	47,5%	49,3%	50,5%	50,7%
LES ECORES	328	64,4%	64,5%	64,5%	64,0%	62,6%	61,5%	58,1%	59,5%
DU GOELAND	372	69,1%	70,3%	71,1%	71,0%	72,5%	73,0%	72,2%	73,4%
DU GOUFFRE	121	S.O.	S.O.	74,7%	77,0%	73,6%	74,7%	74,1%	74,0%

Source : Banque de données de la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes pour les années 1982-1983 à 1991-1992.

S.O.: Sans objet.

Tableau 110 (suite)

ÉVOLUTION DU RAPPORT ÉLÈVES TRANSPORTÉS (TRANSPORT EXCLUSIF & INTÉGRÉ) SUR ÉLÈVES INSCRITS

COMM. SCOL.	CODE	1984 1985	1985 1986	1986 1987	1987 1988	1988 1989	1989 1990	1990 1991	1991 1992
C.E.P. DU GR. MTL	739	46,0%	53,5%	57,6%	60,6%	59,3%	63,5%	64,7%	68,2%
GREATER 7 ISLANDS	573	51,2%	58,9%	113,8%	116,0%	69,2%	73,2%	72,2%	64,6%
HARRICANA	501	66,3%	65,9%	66,9%	62,9%	65,6%	62,3%	65,4%	65,4%
LAKESHORE	659	63,7%	64,9%	68,6%	68,9%	68,4%	71,3%	73,8%	73,9%
LAURE CONAN	122	S.O.	S.O.	78,9%	82,2%	82,9%	82,5%	79,7%	74,7%
LAURENVAL	620	83,2%	93,5%	84,2%	86,0%	91,5%	87,7%	85,0%	86,6%
LE GARDEUR	369	74,2%	76,8%	75,7%	75,9%	78,7%	80,3%	75,5%	73,6%
DES MANOIRS	329	71,2%	68,9%	70,6%	68,2%	68,3%	70,3%	73,4%	72,4%
MILLE-ILES	409	65,6%	66,7%	67,9%	66,4%	65,9%	68,3%	73,6%	70,1%
LA NEIGETTE	22	S.O.	S.O.	71,0%	71,9%	72,4%	71,6%	73,3%	74,8%
OUTAOUAIS-HULL	474	S.O.	S.O.	48,7%	49,8%	53,7%	61,8%	64,0%	66,2%
PIERRE-NEVEU	462	74,4%	73,9%	77,2%	79,1%	78,8%	77,7%	80,5%	79,3%

Source : Banque de données de la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes pour les années 1982-1983 à 1991-1992.

S.O.: Sans objet.

Tableau 110 (suite)

ÉVOLUTION DU RAPPORT ÉLÈVES TRANSPORTÉS (TRANSPORT EXCLUSIF & INTÉGRÉ) SUR ÉLÈVES INSCRITS

COMM. SCOL.	CODE	1984 1985	1985 1986	1986 1987	1987 1988	1988 1989	1989 1990	1990 1991	1991 1992
RIVIERE-DU-LOUP	155	70,9%	72,4%	74,2%	75,3%	75,2%	75,2%	74,6%	77,8%
ROUYN-NORANDA	498	62,1%	62,4%	64,9%	65,1%	65,9%	66,5%	69,4%	68,7%
SAULT-ST-LOUIS	709	15,0%	15,2%	16,3%	16,6%	18,3%	17,8%	18,5%	19,0%
C.E.C. DE VERDUN	729	33,2%	30,4%	5,7%	8,3%	10,2%	11,0%	12,0%	12,2%
VICTORIAVILLE	221	S.O.	58,9%	51,8%	58,4%	59,9%	60,8%	64,1%	64,6%

Source : Banque de données de la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes pour les années 1982-1983 à 1991-1992.

S.O.: Sans objet.

Tableau 111

ÉVOLUTION DU NOMBRE DE VÉHICULES ET POURCENTAGE D'AUGMENTATION PAR RAPPORT À L'ANNÉE PRÉCÉDENTE

COMM. SCOL.	CODE	1984 1985	1985 1986	%	1986 1987	%	1987 1988	%	1988 1989	%	1989 1990	%	1990 1991	%	1991 1992	%
BAIE DES CHALEURS	11	124	121	-2,4%	120	-0,8%	122	1,7%	121	-0,8%	126	4,1%	123	-2,4%	122	-0,8%
BALDWIN-CARTIER	699	139	143	2,9%	145	1,4%	146	0,7%	151	3,4%	161	6,6%	156	-3,1%	154	-1,3%
CHAUVEAU	140	191	188	-1,6%	188	0,0%	182	-3,2%	180	-1,1%	185	2,8%	186	0,5%	193	3,8%
CHICOUTIMI	109	128	130	1,6%	136	4,6%	142	4,4%	139	-2,1%	134	-3,6%	135	0,7%	139	3,0%
CHOMEDEY DE LAVAL	389	56	68	21,4%	68	0,0%	68	0,0%	68	0,0%	68	0,0%	73	7,4%	80	9,6%
CHUTES-DE-LA-CHAUDIERE	211	S.O.	S.O.	S.O.	84	S.O.	88	4,8%	88	0,0%	89	1,1%	93	4,5%	95	2,2%
COATICOOK	272	S.O.	S.O.	S.O.	52	S.O.	53	1,9%	65	22,6%	62	-4,6%	66	6,5%	68	3,0%
COTE DE BEAUPRE	182	S.O.	46	S.O.	47	2,2%	48	2,1%	49	2,1%	51	4,1%	53	3,9%	52	-1,9%
DES DECOUVREURS	214	S.O.	S.O.	S.O.	122	S.O.	136	11,5%	100	-26,5%	105	5,0%	92	-12,4%	87	-5,4%
LES ECORES	328	48	48	0,0%	48	0,0%	49	2,1%	52	6,1%	52	0,0%	53	1,9%	50	-5,7%
DU GOELAND	372	180	182	1,1%	184	1,1%	191	3,8%	192	0,5%	192	0,0%	191	-0,5%	189	-1,0%
DU GOUFFRE	121	S.O.	S.O.	S.O.	26	S.O.	26	0,0%	25	-3,8%	25	0,0%	25	0,0%	25	0,0%
C.E.P. DU GR. MTL	739	147	151	2,7%	148	-2,0%	151	2,0%	156	3,3%	165	5,8%	164	-0,6%	173	5,5%

Source : Banque de données de la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes pour les années 1982-1983 à 1991-1992.

S.O.: Sans objet.

Tableau 111 (suite)

ÉVOLUTION DU NOMBRE DE VÉHICULES ET POURCENTAGE D'AUGMENTATION PAR RAPPORT À L'ANNÉE PRÉCÉDENTE

COMM. SCOL.	CODE	1984 1985	1985 1986	%	1986 1987	%	1987 1988	%	1988 1989	%	1989 1990	%	1990 1991	%	1991 1992	%
GREATER 7 ISLANDS	573	2	2	0,0%	2	0,0%	2	0,0%	2	0,0%	2	0,0%	2	0,0%	2	0,0%
HARRICANA	501	86	83	-3,5%	83	0,0%	83	0,0%	83	0,0%	90	8,4%	89	-1,1%	85	-4,5%
LAKESHORE	659	91	94	3,3%	101	7,4%	106	5,0%	113	6,6%	127	12,4%	120	-5,5%	120	0,0%
LAURE CONAN	122	S.O.	S.O.	S.O.	40	S.O.	40	0,0%	39	-2,5%	40	2,6%	38	-5,0%	38	0,0%
LAURENVAL	620	70	68	-2,9%	69	1,5%	72	4,3%	71	-1,4%	72	1,4%	74	2,8%	76	2,7%
LE GARDEUR	369	88	99	12,5%	120	21,2%	138	15,0%	157	13,8%	174	10,8%	177	1,7%	187	5,6%
DES MANOIRS	329	124	113	-8,9%	112	-0,9%	111	-0,9%	127	14,4%	141	11,0%	149	5,7%	143	-4,0%
MILLE-ILES	409	84	88	4,8%	93	5,7%	92	-1,1%	96	4,3%	102	6,3%	108	5,9%	109	0,9%
LA NEIGETTE	22	S.O.	S.O.	S.O.	86	S.O.	88	2,3%	90	2,3%	89	-1,1%	89	0,0%	90	1,1%
OUTAOUAIS-HULL	474	S.O.	S.O.	S.O.	61	S.O.	59	-3,3%	60	1,7%	63	5,0%	65	3,2%	69	6,2%
PIERRE-NEVEU	462	75	75	0,0%	76	1,3%	75	-1,3%	76	1,3%	79	3,9%	82	3,8%	82	0,0%
RIVIERE-DU-LOUP	155	213	212	-0,5%	210	-0,9%	210	0,0%	207	-1,4%	208	0,5%	209	0,5%	210	0,5%
ROUYN-NORANDA	498	57	57	0,0%	61	7,0%	62	1,6%	60	-3,2%	61	1,7%	61	0,0%	59	-3,3%

Source : Banque de données de la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes pour les années 1982-1983 à 1991-1992.

S.O.: Sans objet.

Tableau 111 (suite)

ÉVOLUTION DU NOMBRE DE VÉHICULES ET POURCENTAGE D'AUGMENTATION PAR RAPPORT À L'ANNÉE PRÉCÉDENTE

COMM. SCOL.	CODE	1984 1985	1985 1986	%	1986 1987	%	1987 1988	%	1988 1989	%	1989 1990	%	1990 1991	%	1991 1992	%
SAULT-ST-LOUIS	709	32	31	-3,1%	31	0,0%	35	12,9%	37	5,7%	37	0,0%	39	5,4%	56	43,6%
C.E.C. DE VERDUN	729	9	9	0,0%	9	0,0%	10	11,1%	13	30,0%	12	-7,7%	12	0,0%	12	0,0%
VICTORIAVILLE	221	S.O.	43	S.O.	43	0,0%	43	0,0%	45	4,7%	51	13,3%	53	3,9%	52	-1,9%

Source : Banque de données de la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes pour les années 1982-1983 à 1991-1992.

S.O.: Sans objet.

Tableau 112

ÉVOLUTION DU RAPPORT DU SOLDE NORMALISÉ (AVANT RÉCUPÉRATION)
LES SUBVENTIONS REÇUES

COMM. SCOL.	CODE	1985 1986	1986 1987	1987 1988	1988 1989	1989 1990	1990 1991	1991 1992
BAIE DES CHALEURS	11	3,21%	2,04%	2,73%	5,32%	3,16%	3,40%	6,26%
BALDWIN-CARTIER	699	1,23%	(3,21%)	(0,80%)	(2,31%)	(2,10%)	(4,36%)	(3,71%)
CHAUVEAU	140	(3,19%)	(2,11%)	(1,28%)	(1,64%)	(2,80%)	(3,71%)	(4,24%)
CHICOUTIMI	109	3,80%	3,84%	2,59%	1,80%	2,37%	0,20%	4,30%
CHOMEDEY DE LAVAL	389	3,03%	1,34%	1,67%	5,33%	4,85%	(4,66%)	3,43%
CHUTES-DE-LA-CHAUDIERE	211	S.O.	(3,43%)	(3,56%)	(2,80%)	(4,80%)	(6,29%)	(2,34%)
COATICOOK	272	S.O.	5,32%	0,05%	(2,84%)	(4,50%)	(6,53%)	(1,34%)
COTE DE BEAUPRE	182	(7,84%)	(12,42%)	(9,71%)	(2,24%)	(0,40%)	(1,44%)	2,96%
DES DECOUVREURS	214	S.O.	(0,10%)	(0,51%)	(1,35%)	(3,00%)	(4,47%)	3,65%
LES ECORES	328	3,26%	2,35%	0,21%	(4,50%)	(5,40%)	(5,16%)	4,31%
DU GOELAND	372	0,04%	(1,22%)	(1,75%)	(2,46%)	(3,00%)	(4,14%)	(0,80%)
DU GOUFFRE	121	S.O.	(0,50%)	(1,06%)	3,10%	3,24%	2,91%	6,20%
C.E.P. DU GR. MTL	739	0,80%	(2,84%)	0,04%	(1,14%)	(1,50%)	(4,40%)	(0,37%)

Source : Banque de données de la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes pour les années 1982-1983 à 1991-1992.

Tableau 112 (suite)

ÉVOLUTION DU RAPPORT DU SOLDE NORMALISÉ (AVANT RÉCUPÉRATION)
LES SUBVENTIONS REÇUES

COMM. SCOL.	CODE	1985 1986	1986 1987	1987 1988	1988 1989	1989 1990	1990 1991	1991 1992
GREATER 7 ISLANDS	573	(25,67%)	(15,76%)	(16,37%)	12,50%	23,14%	4,48%	19,59%
HARRICANA	501	0,99%	1,94%	3,15%	4,13%	3,06%	3,83%	6,00%
LAKESHORE	659	4,20% (1)	(3,38%)	(0,01%)	(1,07%)	(2,00%)	(6,93%)	(1,80%)
LAURE CONAN	122	S.O.	(0,24%)	(1,50%)	3,75%	4,90%	4,71%	6,69%
LAURENVAL	620	(2,61%)	(1,42%)	(3,07%)	(5,02%)	(3,10%)	(4,13%)	(0,63%)
LE GARDEUR	369	(5,28%)	(2,59%)	(2,17%)	(7,72%)	(7,40%)	(7,77%)	(5,39%)
DES MANOIRS	329	0,66%	(2,26%)	(0,57%)	(1,03%)	(0,90%)	(0,56%)	(1,35%)
MILLE-ILES	409	5,90%	1,91%	1,45%	2,93%	1,62%	(1,39%)	(0,04%)
LA NEIGETTE	22	S.O.	(0,26%)	(1,24%)	(1,29%)	(1,30%)	(1,81%)	(0,95%)
OUTAOUAIS-HULL	474	S.O.	2,32%	5,10%	9,39%	10,22%	4,03%	5,73%
PIERRE-NEVEU	462	(1,04%)	(1,15%)	(1,67%)	(1,51%)	(1,00%)	(3,76%)	(1,15%)
RIVIERE-DU-LOUP	155	3,12%	3,22%	3,99%	4,08%	3,50%	1,58%	5,19%

Source : Banque de données de la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes pour les années 1982-1983 à 1991-1992.

Tableau 112 (suite)

ÉVOLUTION DU RAPPORT DU SOLDE NORMALISÉ (AVANT RÉCUPÉRATION)
LES SUBVENTIONS REÇUES

COMM. SCOL.	CODE	1985 1986	1986 1987	1987 1988	1988 1989	1989 1990	1990 1991	1991 1992
ROUYN-NORANDA	498	0,83%	(1,13%)	(3,01%)	1,18%	(0,20%)	(2,77%)	0,77%
SAULT-ST-LOUIS	709	17,59%	19,09%	14,41%	23,33%	25,61%	18,95%	24,45%
C.E.C. DE VERDUN	729	3,05%	33,96%	19,89%	13,33%	16,26%	16,04%	17,61%
VICTORIAVILLE	221	6,20%	0,01%	2,98%	3,55%	0,24%	(1,87%)	0,24%

Source : Banque de données de la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes pour les années 1982-1983 à 1991-1992.

Tableau 113

ÉVOLUTION DU SOLDE NORMALISÉ

COMM. SCOL.	CODE	1984 1985 $	1985 1986 $	%	1986 1987 $	%	1987 1988 $	%	1988 1989 $	%	1989 1990 $	%	1990 1991 $	%	1991 1992 $	%
BAIE DES CHALEURS	11	S.O.	117527	S.O.	77647	-33,9%	107728	38,7%	214152	98,8%	131998	-38,4%	147564	11,8%	286972	94,5%
BALDWIN-CARTIER	699	S.O.	57848	S.O.	-155308	-368,5%	-41967	-73,0%	-126940	202,5%	-121352	-4,4%	-258732	113,2%	-230791	-10,8%
CHAUVEAU	140	S.O.	-152757	S.O.	-106042	-30,6%	-66774	-37,0%	-88991	33,3%	-157474	77,0%	-215878	37,1%	-261677	21,2%
CHICOUTIMI	109	S.O.	198708	S.O.	209479	5,4%	146808	-29,9%	104842	-28,6%	141529	35,0%	12464	-91,2%	281246	******
CHOMEDEY DE LAVAL	389	S.O.	81729	S.O.	37631	-54,0%	48745	29,5%	160978	230,2%	152682	-5,2%	-154322	-201,1%	120700	******
CHUTES-DE-LA-CHAUDIERE	211	S.O.	S.O.	S.O.	-76903	S.O.	-83949	9,2%	-72558	-13,6%	-127176	75,3%	-178176	40,1%	-70281	-60,6%
COATICOOK	272	S.O.	S.O.	S.O.	93912	S.O.	901	-99,0%	-55339	*******	-89017	60,9%	-138689	55,8%	-29453	-78,8%
COTE DE BEAUPRE	182	S.O.	-100264	S.O.	-163922	63,5%	-135444	-17,4%	-35073	-74,1%	-6557	-81,3%	-24533	274,1%	52937	******
DES DECOUVREURS	214	S.O.	S.O.	S.O.	-2489	S.O.	-12849	416,2%	-34043	164,9%	-77865	128,7%	-120048	54,2%	103593	******
LES ECORES	328	S.O.	54598	S.O.	40638	-25,6%	3915	-90,4%	-86419	*******	-105805	22,4%	-108765	2,8%	95567	******
DU GOELAND	372	S.O.	2255	S.O.	-75853	*******	-113298	49,4%	-166536	47,0%	-211887	27,2%	-303895	43,4%	-61898	-79,6%
DU GOUFFRE	121	S.O.	S.O.	S.O.	-4446	S.O.	-9739	119,1%	29286	-400,7%	31331	7,0%	29409	-6,1%	66108	124,8%
C.E.P. DU GR. MTL	739	S.O.	42036	S.O.	-155968	-471,0%	2130	-101,4%	-69015	*******	-93762	35,9%	-296718	216,5%	-26588	-91,0%

Source : Banque de données de la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes pour les années 1982-1983 à 1991-1992.

S.O.: Sans objet.

Tableau 113 (suite)

ÉVOLUTION DU SOLDE NORMALISÉ

COMM. SCOL.	CODE	1984 1985 $	1985 1986 $	%	1986 1987 $	%	1987 1988 $	%	1988 1989 $	%	1989 1990 $	%	1990 1991 $	%	1991 1992 $	%
GREATER 7 ISLANDS	573	S.O.	-14554	S.O.	-9220	-36,6%	-9911	7,5%	9709	-198,0%	20585	112,0%	4160	-79,8%	19890	378,1%
HARRICANA	501	S.O.	31107	S.O.	63893	105,4%	107376	68,1%	144415	34,5%	109899	-23,9%	142959	30,1%	236469	65,4%
LAKESHORE	659	S.O.	139970 (1)	S.O.	-118811	-184,9%	-317	-99,7%	-45071	*******	-86956	92,9%	-322332	270,7%	-88434	-72,6%
LAURE CONAN	122	S.O.	S.O.	S.O.	-3083	S.O.	-19837	543,4%	50916	-356,7%	68216	34,0%	68473	0,4%	102742	50,0%
LAURENVAL	620	S.O.	-62000	S.O.	-36524	-41,1%	-82644	126,3%	-137623	66,5%	-90195	-34,5%	-125103	38,7%	-20214	-83,8%
LE GARDEUR	369	S.O.	-175090	S.O.	-99226	-43,3%	-91299	-8,0%	-348556	281,8%	-355467	2,0%	-413579	16,3%	-308831	-25,3%
DES MANOIRS	329	S.O.	23056	S.O.	-80958	-451,1%	-22330	-72,4%	-45497	103,7%	-43216	-5,0%	-27268	-36,9%	-70808	159,7%
MILLE-ILES	409	S.O.	196991	S.O.	67181	-65,9%	53101	-21,0%	115504	117,5%	67559	-41,5%	-62720	-192,8%	-2050	-96,7%
LA NEIGETTE	22	S.O.	S.O.	S.O.	-7682	S.O.	-37405	386,9%	-40689	8,8%	-41765	2,6%	-60611	45,1%	-33279	-45,1%
OUTAOUAIS-HULL	474	S.O.	S.O.	S.O.	53062	S.O.	120212	126,6%	226523	88,4%	277659	22,6%	118500	-57,3%	182610	54,1%
PIERRE-NEVEU	462	S.O.	-25196	S.O.	-29236	16,0%	-43962	50,4%	-41338	-6,0%	-28891	-30,1%	-109517	279,1%	-35282	-67,8%
RIVIERE-DU-LOUP	155	S.O.	222317	S.O.	239143	7,6%	306408	28,1%	319477	4,3%	281867	-11,8%	133242	-52,7%	460701	245,8%
ROUYN-NORANDA	498	S.O.	17463	S.O.	-24575	-240,7%	-67602	175,1%	27393	-140,5%	-5340	-119,5%	-68930	1190,8%	20077	******

Source : Banque de données de la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes pour les années 1982-1983 à 1991-1992.

S.O.: Sans objet.

(1) : Les données provenant du formulaire TE-104 indiquent un montant de 42 036 $ en 1985-1986.

Tableau 113 (suite)

ÉVOLUTION DU SOLDE NORMALISÉ

COMM. SCOL.	CODE	1984 1985 $	1985 1986 $	%	1986 1987 $	%	1987 1988 $	%	1988 1989 $	%	1989 1990 $	%	1990 1991 $	%	1991 1992 $	%
SAULT-ST-LOUIS	709	S.O.	239870	S.O.	275674	14,9%	213876	-22,4%	347563	62,5%	394699	13,6%	308323	-21,9%	452924	46,9%
C.E.C. DE VERDUN	729	S.O.	10042	S.O.	113960	1034,8%	68133	-40,2%	45632	-33,0%	60970	33,6%	61183	0,3%	74941	22,5%
VICTORIAVILLE	221	S.O.	99416	S.O.	126	-99,9%	50545	*******	61677	22,0%	4467	-92,8%	-36162	-909,5%	4835	******

Source : Banque de données de la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes pour les années 1982-1983 à 1991-1992.

S.O.: Sans objet.

Tableau 114

ÉVOLUTION DE L'ALLOCATION DE BASE (1)

COMM. SCOL.	CODE	1984 1985 $	1985 1986 $	%	1986 1987 $	%	1987 1988 $	%	1988 1989 $	%	1989 1990 $	%	1990 1991 $	%	1991 1992 $	%
BAIE DES CHALEURS	11	3415532	3559415	4,2%	3718521	4,5%	3846810	3,5%	4080207	6,1%	4144653	1,6%	4322835	4,3%	4437479	2,7%
BALDWIN-CARTIER	699	4521466	4600722	1,8%	4811315	4,6%	4973329	3,4%	5454233	9,7%	5634585	3,3%	5871774	4,2%	6200195	5,6%
CHAUVEAU	140	5228296	4673941	-10,6%	4892523	4,7%	5068072	3,6%	5357746	5,7%	5509857	2,8%	5760692	4,6%	6127673	6,4%
CHICOUTIMI	109	4892624	4380824	-10,5%	5330171	21,7%	5533390	3,8%	5815412	5,1%	5924309	1,9%	6220517	5,0%	6367239	2,4%
CHOMEDEY DE LAVAL	389	2436763	2618663	7,5%	2751885	5,1%	2874787	4,5%	3053924	6,2%	3132535	2,6%	3231950	3,2%	3458819	7,0%
CHUTES-DE-LA-CHAUDIERE	211	S.O.	S.O.	S.O.	2217855	S.O.	2294522	3,5%	2579165	12,4%	2644759	2,5%	2834904	7,2%	3008041	6,1%
COATICOOK	272	S.O.	S.O.	S.O.	1754438	S.O.	1814966	3,4%	1941234	7,0%	1990736	2,6%	2098398	5,4%	2204584	5,1%
COTE DE BEAUPRE	182	S.O.	1237000	S.O.	1292294	4,5%	1361298	5,3%	1527315	12,2%	1566262	2,6%	1634708	4,4%	1746371	6,8%
DES DECOUVREURS	214	S.O.	S.O.	S.O.	2351605	S.O.	2436850	3,6%	2497090	2,5%	2570199	2,9%	2688640	4,6%	2786774	3,6%
LES ECORES	328	1424645	1626478	14,2%	1702442	4,7%	1763457	3,6%	1890125	7,2%	1941037	2,7%	2083148	7,3%	2168986	4,1%
DU GOELAND	372	5443407	5813777	6,8%	6082494	4,6%	6295887	3,5%	6698056	6,4%	6905529	3,1%	7197371	4,2%	7722498	7,3%
DU GOUFFRE	121	S.O.	S.O.	S.O.	832492	S.O.	861213	3,5%	950866	10,4%	965714	1,6%	1008902	4,5%	1034007	2,5%

Source : Banque de données de la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes pour les années 1982-1983 à 1991-1992.

S.O.: Sans objet.

(1) : Le montant de l'allocation de base inclut les ajustements relatifs à l'augmentation des élèves fréquentant les classes d'accueil et à l'augmentation de clientèle, mais n'inclut pas le montant de la récupération.

Tableau 114 (suite)

ÉVOLUTION DE L'ALLOCATION DE BASE (1)

COMM. SCOL.	CODE	1984 1985 $	1985 1986 $	%	1986 1987 $	%	1987 1988 $	%	1988 1989 $	%	1989 1990 $	%	1990 1991 $	%	1991 1992 $	%
C.E.P. DU GR. MTL	739	4626179	5202575	12,5%	5455141	4,9%	5627242	3,2%	5993121	6,5%	6263934	4,5%	6574109	5,0%	7119578	8,3%
GREATER 7 ISLANDS	573	64089	53753	-16,1%	56156	4,5%	58094	3,5%	77205	32,9%	88428	14,5%	92903	5,1%	101526	9,3%
HARRICANA	501	3128082	2995264	-4,2%	3129152	4,5%	3237108	3,5%	3528238	9,0%	3588118	1,7%	3733436	4,0%	3844989	3,0%
LAKESHORE	659	3371366	3317267	-1,6%	3468356	4,6%	3855084	11,2%	4149984	7,6%	4361511	5,1%	4589580	5,2%	4917508	7,1%
LAURE CONAN	122	S.O.	S.O.	S.O.	1173030	S.O.	1213500	3,5%	1353314	11,5%	1367359	1,0%	1427930	4,4%	1466524	2,7%
LAURENVAL	620	2351836	2343621	-0,3%	2457188	4,8%	2548123	3,7%	2785587	9,3%	2912163	4,5%	3028713	4,0%	3210523	6,0%
LE GARDEUR	369	2874306	3233407	12,5%	3565967	10,3%	3848212	7,9%	4454577	15,8%	4693154	5,4%	5062619	7,9%	5685970	12,3%
DES MANOIRS	329	3173337	3381862	6,6%	3535039	4,5%	3656997	3,4%	4210028	15,1%	4443556	5,5%	4718671	6,2%	5247069	11,2%
MILLE-ILES	409	3517721	3316643	-5,7%	3489917	5,2%	3627826	4,0%	3887003	7,1%	4098488	5,4%	4396118	7,3%	4747041	8,0%
LA NEIGETTE	22	S.O.	S.O.	S.O.	2854985	S.O.	2953482	3,5%	3108683	5,3%	3187955	2,6%	3327269	4,4%	3481731	4,6%
OUTAOUAIS-HULL	474	S.O.	S.O.	S.O.	2268985	S.O.	2336157	3,0%	2472932	5,9%	2702077	9,3%	2926793	8,3%	3095734	5,8%
PIERRE-NEVEU	462	2253570	2324412	3,1%	2428313	4,5%	2512090	3,5%	2720888	8,3%	2790271	2,6%	2912206	4,4%	3048497	4,7%

Source : Banque de données de la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes pour les années 1982-1983 à 1991-1992.

S.O.: Sans objet.

(1) : Le montant de l'allocation de base inclut les ajustements relatifs à l'augmentation des élèves fréquentant les classes d'accueil et à l'augmentation de clientèle, mais n'inclut pas le montant de la récupération.

Tableau 114 (suite)

ÉVOLUTION DE L'ALLOCATION DE BASE (1)

COMM. SCOL.	CODE	1984 1985 $	1985 1986 $	%	1986 1987 $	%	1987 1988 $	%	1988 1989 $	%	1989 1990 $	%	1990 1991 $	%	1991 1992 $	%
RIVIERE-DU-LOUP	155	6628044	6990472	5,5%	7302946	4,5%	7554898	3,5%	7917595	4,8%	8034934	1,5%	8434343	5,0%	8633750	2,4%
ROUYN-NORANDA	498	2071210	2042722	-1,4%	2138655	4,7%	2212439	3,5%	2322284	5,0%	2381502	2,5%	2485574	4,4%	2598917	4,6%
SAULT-ST-LOUIS	709	1135617	1339916	18,0%	1425316	6,4%	1465311	2,8%	1567396	7,0%	1501753	-4,2%	1597284	6,4%	1593060	-0,3%
C.E.C. DE VERDUN	729	264183	310800	17,6%	330160	6,2%	337151	2,1%	351006	4,1%	343820	-2,0%	359302	4,5%	388069	8,0%
VICTORIAVILLE	221	S.O.	1584652	S.O.	1619343	2,2%	1675211	3,5%	1750332	4,5%	1848101	5,6%	1928863	4,4%	2026589	5,1%

Source : Banque de données de la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes pour les années 1982-1983 à 1991-1992.

S.O.: Sans objet.

(1) : Le montant de l'allocation de base inclut les ajustements relatifs à l'augmentation des élèves fréquentant les classes d'accueil et à l'augmentation de clientèle, mais n'inclut pas le montant de la récupération.

Tableau 115

ÉVOLUTION DES DÉPENSES DU TRANSPORT QUOTIDIEN - EXCLUSIF & INTÉGRÉ (MATIN-SOIR + MATERNELLE)

COMM. SCOL.	CODE	1984 1985 $	1985 1986 $	%	1986 1987 $	%	1987 1988 $	%	1988 1989 $	%	1989 1990 $	%	1990 1991 $	%	1991 1992 $	%
BAIE DES CHALEURS	11	3302801	3435555	4,0%	3625004	5,5%	3712646	2,4%	3815118	2,8%	3979155	4,3%	4128425	3,8%	4243949	2,8%
BALDWIN-CARTIER	699	4240644	4708224	11,0%	4484172	-4,8%	5219149	16,4%	5610884	7,5%	5759412	2,6%	6160336	7,0%	6387336	3,7%
CHAUVEAU	140	4659098	4826857	3,6%	5011805	3,8%	5184602	3,4%	5395605	4,1%	5609987	4,0%	5879888	4,8%	6325798	7,6%
CHICOUTIMI	109	4815603	4433131	-7,9%	5107205	15,2%	5378348	5,3%	5639757	4,9%	5743637	1,8%	6071008	5,7%	6170657	1,6%
CHOMEDEY DE LAVAL	389	2212212	2593103	17,2%	2734621	5,5%	2853610	4,4%	2915089	2,2%	3042623	4,4%	3349479	10,1%	3364740	0,5%
CHUTES-DE-LA-CHAUDIERE	211	S.O.	S.O.	S.O.	2293177	S.O.	2416427	5,4%	2625369	8,6%	2737449	4,3%	2959401	8,1%	3016023	1,9%
COATICOOK	272	S.O.	S.O.	S.O.	1641914	S.O.	1776892	8,2%	1997529	12,4%	2068423	3,5%	2206636	6,7%	2147801	-2,7%
COTE DE BEAUPRE	182	S.O.	1372304	S.O.	1475694	7,5%	1508873	2,2%	1568538	4,0%	1591934	1,5%	1696370	6,6%	1698809	0,1%
DES DECOUVREURS	214	S.O.	S.O.	S.O.	2565594	S.O.	2673064	4,2%	2711231	1,4%	2825688	4,2%	3044752	7,8%	2968545	-2,5%
LES ECORES	328	1517794	1407777	-7,2%	1657636	17,7%	1792531	8,1%	1983492	10,7%	2068640	4,3%	2119106	2,4%	2044605	-3,5%
DU GOELAND	372	5607868	5844015	4,2%	6063772	3,8%	6501795	7,2%	6881956	5,8%	7085886	3,0%	7517208	6,1%	7751119	3,1%
DU GOUFFRE	121	S.O.	S.O.	S.O.	847483	S.O.	873433	3,1%	869243	-0,5%	876784	0,9%	931054	6,2%	963571	3,5%
C.E.P. DU GR. MTL	739	4955054	5039718	1,7%	4927350	-2,2%	5546967	12,6%	5913172	6,6%	6341404	7,2%	6662919	5,1%	7141275	7,2%

Source : Banque de données de la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes pour les années 1982-1983 à 1991-1992.

S.O.: Sans objet.

Tableau 115 (suite)

ÉVOLUTION DES DÉPENSES DU TRANSPORT QUOTIDIEN - EXCLUSIF & INTÉGRÉ
(MATIN-SOIR + MATERNELLE)

COMM. SCOL.	CODE	1984 1985 $	1985 1986 $	%	1986 1987 $	%	1987 1988 $	%	1988 1989 $	%	1989 1990 $	%	1990 1991 $	%	1991 1992 $	%
GREATER 7 ISLANDS	573	62339	68307	9,6%	65376	-4,3%	67874	3,8%	64965	-4,3%	66337	2,1%	86528	30,4%	79242	-8,4%
HARRICANA	501	2923497	2955731	1,1%	3050056	3,2%	3109941	2,0%	3280242	5,5%	3389922	3,3%	3489924	2,9%	3558123	2,0%
LAKESHORE	659	2868317	3177110	10,8%	3369591	6,1%	3892478	15,5%	4184160	7,5%	4475956	7,0%	4918257	9,9%	5010170	1,9%
LAURE CONAN	122	S.O.	S.O.	S.O.	1175623	S.O.	1231942	4,8%	1236350	0,4%	1283026	3,8%	1338605	4,3%	1385422	3,5%
LAURENVAL	620	2574275	2495926	-3,0%	2815689	12,8%	3060209	8,7%	3144522	2,8%	3202717	1,9%	3439682	7,4%	3408253	-0,9%
LE GARDEUR	369	3051458	3490975	14,4%	3944062	13,0%	4365646	10,7%	4066715	-6,8%	5120494	25,9%	5684624	11,0%	6155996	8,3%
DES MANOIRS	329	3397511	2259653	-33,5%	3436061	52,1%	3870218	12,6%	4409114	13,9%	4722010	7,1%	5159151	9,3%	5375223	4,2%
MILLE-ILES	409	3124917	3096664	-0,9%	3391023	9,5%	3542258	4,5%	3802375	7,3%	4052048	6,6%	4503492	11,1%	4751440	5,5%
LA NEIGETTE	22	S.O.	S.O.	S.O.	2854338	S.O.	2962433	3,8%	3119115	5,3%	3197922	2,5%	3325545	4,0%	3370562	1,4%
OUTAOUAIS-HULL	474	S.O.	S.O.	S.O.	2209139	S.O.	2207788	-0,1%	2237810	1,4%	2507996	12,1%	2818818	12,4%	2990317	6,1%
PIERRE-NEVEU	462	2227647	2355322	5,7%	2476669	5,2%	2573272	3,9%	2693726	4,7%	2741162	1,8%	2899715	5,8%	2980939	2,8%
RIVIERE-DU-LOUP	155	6652349	6778343	1,9%	7051224	4,0%	7251868	2,8%	7370835	1,6%	7593989	3,0%	8002668	5,4%	8255780	3,2%

Source : Banque de données de la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes pour les années 1982-1983 à 1991-1992.

S.O.: Sans objet.

Tableau 115 (suite)

ÉVOLUTION DES DÉPENSES DU TRANSPORT QUOTIDIEN - EXCLUSIF & INTÉGRÉ (MATIN-SOIR + MATERNELLE)

COMM. SCOL.	CODE	1984 1985 $	1985 1986 $	%	1986 1987 $	%	1987 1988 $	%	1988 1989 $	%	1989 1990 $	%	1990 1991 $	%	1991 1992 $	%
ROUYN-NORANDA	498	1952968	2033504	4,1%	2152208	5,8%	2276076	5,8%	2267366	-0,4%	2366692	4,4%	2502397	5,7%	2541204	1,6%
SAULT-ST-LOUIS	709	1082632	1101090	1,7%	968664	-12,0%	1246086	28,6%	1235517	-0,8%	1253680	1,5%	1392389	11,1%	1399602	0,5%
C.E.C. DE VERDUN	729	302760	313304	3,5%	216200	-31,0%	280307	29,7%	312307	11,4%	332980	6,6%	339951	2,1%	354497	4,3%
VICTORIAVILLE	221	S.O.	1442190	S.O.	1523354	5,6%	1618570	6,3%	1653982	2,2%	1832892	10,8%	1932990	5,5%	2012220	4,1%

Source : Banque de données de la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes pour les années 1982-1983 à 1991-1992.

S.O.: Sans objet.

Tableau 116

ÉVOLUTION DU COÛT MOYEN PAR ÉLÈVE TRANSPORTÉ

COMM. SCOL.	CODE	1984 1985 $	1985 1986 $	%	1986 1987 $	%	1987 1988 $	%	1988 1989 $	%	1989 1990 $	%	1990 1991 $	%	1991 1992 $	%
BAIE DES CHALEURS	11	536	567	5,8%	623	9,9%	630	1,1%	656	4,1%	701	6,9%	696	-0,7%	S.O.	S.O.
BALDWIN-CARTIER	699	375	414	10,4%	382	-7,7%	449	17,5%	477	6,2%	470	-1,5%	506	7,7%	520	2,8%
CHAUVEAU	140	370	376	1,6%	407	8,2%	424	4,2%	428	0,9%	439	2,6%	446	1,6%	477	7,0%
CHICOUTIMI	109	359	370	3,1%	376	1,6%	397	5,6%	433	9,1%	428	-1,2%	477	11,4%	450	-5,7%
CHOMEDEY DE LAVAL	389	428	468	9,3%	484	3,4%	511	5,6%	522	2,2%	572	9,6%	571	-0,2%	622	8,9%
CHUTES-DE-LA-CHAUDIERE	211	S.O.	S.O.	S.O.	362	S.O.	383	5,8%	386	0,8%	376	-2,6%	411	9,3%	406	-1,2%
COATICOOK	272	S.O.	S.O.	S.O.	615	S.O.	728	18,4%	813	11,7%	823	1,2%	828	0,6%	785	-5,2%
COTE DE BEAUPRE	182	S.O.	417	S.O.	448	7,4%	457	2,0%	480	5,0%	480	0,0%	513	6,9%	534	4,1%
DES DECOUVREURS	214	S.O.	S.O.	S.O.	491	S.O.	589	20,0%	604	2,5%	628	4,0%	664	5,7%	638	-3,9%
LES ECORES	328	319	295	-7,5%	349	18,3%	376	7,7%	423	12,5%	443	4,7%	466	5,2%	434	-6,9%
DU GOELAND	372	439	449	2,3%	455	1,3%	478	5,1%	501	4,8%	507	1,2%	546	7,7%	559	2,4%
DU GOUFFRE	121	S.O.	S.O.	S.O.	496	S.O.	506	2,0%	526	4,0%	525	-0,2%	576	9,7%	606	5,2%
C.E.P. DU GR. MTL	739	598	486	-18,7%	378	-22,2%	505	33,6%	507	0,4%	512	1,0%	532	3,9%	524	-1,5%

Source : Banque de données de la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes pour les années 1982-1983 à 1991-1992.

S.O.: Sans objet.

Tableau 116 (suite)

ÉVOLUTION DU COÛT MOYEN PAR ÉLÈVE TRANSPORTÉ

COMM. SCOL.	CODE	1984 1985 $	1985 1986 $	%	1986 1987 $	%	1987 1988 $	%	1988 1989 $	%	1989 1990 $	%	1990 1991 $	%	1991 1992 $	%
GREATER 7 ISLANDS	573	264	246	-6,8%	228	-7,3%	199	-12,7%	196	-1,5%	180	-8,2%	268	48,9%	263	-1,9%
HARRICANA	501	S.O.	S.O.	S.O.	627	S.O.	690	10,0%	711	3,0%	794	11,7%	783	-1,4%	S.O.	S.O.
LAKESHORE	659	424	458	8,0%	452	-1,3%	506	11,9%	522	3,2%	513	-1,7%	537	4,7%	528	-1,7%
LAURE CONAN	122	S.O.	S.O.	S.O.	459	S.O.	465	1,3%	465	0,0%	482	3,7%	530	10,0%	589	11,1%
LAURENVAL	620	486	409	-15,8%	509	24,4%	522	2,6%	493	-5,6%	511	3,7%	560	9,6%	466	-16,8%
LE GARDEUR	369	337	350	3,9%	385	10,0%	404	4,9%	355	-12,1%	421	18,6%	478	13,5%	518	8,4%
DES MANOIRS	329	391	261	-33,2%	379	45,2%	423	11,6%	459	8,5%	460	0,2%	478	3,9%	481	0,6%
MILLE-ILES	409	383	373	-2,6%	404	8,3%	414	2,5%	459	10,9%	470	2,4%	484	3,0%	505	4,3%
LA NEIGETTE	22	S.O.	S.O.	S.O.	398	S.O.	409	2,8%	439	7,3%	452	3,0%	471	4,2%	473	0,4%
OUTAOUAIS-HULL	474	S.O.	S.O.	S.O.	798	S.O.	692	-13,3%	656	-5,2%	623	-5,0%	647	3,9%	664	2,6%
PIERRE-NEVEU	462	531	571	7,5%	584	2,3%	591	1,2%	637	7,8%	640	0,5%	645	0,8%	663	2,8%
RIVIERE-DU-LOUP	155	604	605	0,2%	629	4,0%	635	1,0%	679	6,9%	665	-2,1%	730	9,8%	S.O.	S.O.
ROUYN-NORANDA	498	401	421	5,0%	429	1,9%	447	4,2%	445	-0,4%	458	2,9%	472	3,1%	484	2,5%

Source : Banque de données de la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes pour les années 1982-1983 à 1991-1992.

S.O.: Sans objet.

Tableau 116 (suite)

ÉVOLUTION DU COÛT MOYEN PAR ÉLÈVE TRANSPORTÉ

COMM. SCOL.	CODE	1984 1985 $	1985 1986 $	%	1986 1987 $	%	1987 1988 $	%	1988 1989 $	%	1989 1990 $	%	1990 1991 $	%	1991 1992 $	%
SAULT-ST-LOUIS	709	539	542	0,6%	500	-7,7%	658	31,6%	602	-8,5%	632	5,0%	686	8,5%	676	-1,5%
C.E.C. DE VERDUN	729	664	724	9,0%	760	5,0%	714	-6,1%	640	-10,4%	666	4,1%	663	-0,5%	717	8,1%
VICTORIAVILLE	221	S.O.	334	S.O.	404	21,0%	374	-7,4%	369	-1,3%	394	6,8%	392	-0,5%	418	6,6%

Source : Banque de données de la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes pour les années 1982-1983 à 1991-1992.

S.O.: Sans objet.

Tableau 117

ÉVOLUTION DU COÛT ANNUEL PAR VÉHICULE

COMM. SCOL.	CODE	1984 1985 $	1985 1986 $	%	1986 1987 $	%	1987 1988 $	%	1988 1989 $	%	1989 1990 $	%	1990 1991 $	%	1991 1992 $	%
BAIE DES CHALEURS	11	30514	32164	5,4%	33815	5,1%	34432	1,8%	35352	2,7%	36370	2,9%	37706	3,7%	S.O.	S.O.
BALDWIN-CARTIER	699	31901	34833	9,2%	32538	-6,6%	37505	15,3%	38945	3,8%	38095	-2,2%	42104	10,5%	44510	5,7%
CHAUVEAU	140	28863	30413	5,4%	31133	2,4%	32651	4,9%	34083	4,4%	34957	2,6%	36389	4,1%	38753	6,5%
CHICOUTIMI	109	40968	40766	-0,5%	42695	4,7%	43671	2,3%	45448	4,1%	46911	3,2%	48953	4,4%	50132	2,4%
CHOMEDEY DE LAVAL	389	33036	34193	3,5%	35785	4,7%	37220	4,0%	38226	2,7%	39684	3,8%	41132	3,6%	43190	5,0%
CHUTES-DE-LA-CHAUDIERE	211	S.O.	S.O.	S.O.	32238	S.O.	31169	-3,3%	33010	5,9%	35312	7,0%	36812	4,2%	38177	3,7%
COATICOOK	272	S.O.	S.O.	S.O.	35859	S.O.	37241	3,9%	37848	1,6%	39970	5,6%	41126	2,9%	40865	-0,6%
COTE DE BEAUPRE	182	S.O.	34266	S.O.	35605	3,9%	36387	2,2%	37341	2,6%	37277	-0,2%	39148	5,0%	41291	5,5%
DES DECOUVREURS	214	S.O.	S.O.	S.O.	28668	S.O.	28442	-0,8%	31358	10,3%	31959	1,9%	35531	11,2%	38946	9,6%
LES ECORES	328	32054	30028	-6,3%	35558	18,4%	37757	6,2%	39494	4,6%	40625	2,9%	41542	2,3%	42976	3,5%
DU GOELAND	372	33112	34729	4,9%	35723	2,9%	37703	5,5%	39753	5,4%	40603	2,1%	43513	7,2%	46004	5,7%
DU GOUFFRE	121	S.O.	S.O.	S.O.	33100	S.O.	33979	2,7%	35081	3,2%	35250	0,5%	37384	6,1%	39166	4,8%
C.E.P. DU GR. MTL	739	38107	38199	0,2%	35613	-6,8%	42366	19,0%	43708	3,2%	45687	4,5%	48453	6,1%	53544	10,5%

Source : Banque de données de la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes pour les années 1982-1983 à 1991-1992.

S.O.: Sans objet.

Tableau 117 (suite)

ÉVOLUTION DU COÛT ANNUEL PAR VÉHICULE

COMM. SCOL.	CODE	1984 1985 $	1985 1986 $	%	1986 1987 $	%	1987 1988 $	%	1988 1989 $	%	1989 1990 $	%	1990 1991 $	%	1991 1992 $	%
GREATER 7 ISLANDS	573	31902	34553	8,3%	11387	-67,0%	12170	6,9%	33748	177,3%	34213	1,4%	44284	29,4%	40641	-8,2%
HARRICANA	501	S.O.	S.O.	S.O.	40389	S.O.	41340	2,4%	43352	4,9%	43635	0,7%	45380	4,0%	S.O.	S.O.
LAKESHORE	659	32525	34760	6,9%	34509	-0,7%	38369	11,2%	39288	2,4%	37709	-4,0%	43044	14,1%	44898	4,3%
LAURE CONAN	122	S.O.	S.O.	S.O.	30330	S.O.	31611	4,2%	32493	2,8%	33241	2,3%	36195	8,9%	37038	2,3%
LAURENVAL	620	38081	37510	-1,5%	42754	14,0%	44984	5,2%	46316	3,0%	47022	1,5%	49873	6,1%	50549	1,4%
LE GARDEUR	369	39461	41421	5,0%	41532	0,3%	41845	0,8%	35866	-14,3%	41865	16,7%	45554	8,8%	50447	10,7%
DES MANOIRS	329	32252	24443	-24,2%	37478	53,3%	41915	11,8%	44090	5,2%	43899	-0,4%	46066	4,9%	50022	8,6%
MILLE-ILES	409	33890	33174	-2,1%	35311	6,4%	35731	1,2%	37156	4,0%	38305	3,1%	40944	6,9%	43504	6,3%
LA NEIGETTE	22	S.O.	S.O.	S.O.	34308	S.O.	35245	2,7%	36166	2,6%	37261	3,0%	38830	4,2%	39182	0,9%
OUTAOUAIS-HULL	474	S.O.	S.O.	S.O.	38818	S.O.	39396	1,5%	39771	1,0%	42499	6,9%	44711	5,2%	45480	1,7%
PIERRE-NEVEU	462	33712	35089	4,1%	36389	3,7%	38312	5,3%	39728	3,7%	39252	-1,2%	40650	3,6%	41681	2,5%
RIVIERE-DU-LOUP	155	33712	34376	2,0%	35895	4,4%	36809	2,5%	38604	4,9%	39468	2,2%	41466	5,1%	S.O.	S.O.
ROUYN-NORANDA	498	37864	39248	3,7%	39761	1,3%	41402	4,1%	41504	0,2%	42980	3,6%	45288	5,4%	46613	2,9%

Source : Banque de données de la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes pour les années 1982-1983 à 1991-1992.

S.O.: Sans objet.

Tableau 117 (suite)

ÉVOLUTION DU COÛT ANNUEL PAR VÉHICULE

COMM. SCOL.	CODE	1984 1985 $	1985 1986 $	%	1986 1987 $	%	1987 1988 $	%	1988 1989 $	%	1989 1990 $	%	1990 1991 $	%	1991 1992 $	%
SAULT-ST-LOUIS	709	39527	38873	-1,7%	34198	-12,0%	41299	20,8%	37150	-10,0%	38647	4,0%	40644	5,2%	35298	-13,2%
C.E.C. DE VERDUN	729	32525	36893	13,4%	38725	5,0%	42443	9,6%	37926	-10,6%	41914	10,5%	42375	1,1%	47345	11,7%
VICTORIAVILLE	221	S.O.	33897	S.O.	35061	3,4%	36279	3,5%	36603	0,9%	35873	-2,0%	38051	6,1%	40714	7,0%

Source : Banque de données de la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes pour les années 1982-1983 à 1991-1992.

S.O.: Sans objet.

Tableau 118

ÉVOLUTION DU COÛT MOYEN AU KILOMÈTRE

COMM. SCOL.	CODE	1984 1985 $	1985 1986 $	%	1986 1987 $	%	1987 1988 $	%	1988 1989 $	%	1989 1990 $	%	1990 1991 $	%	1991 1992 $	%
BAIE DES CHALEURS	11	2,35	2,45	4,3%	2,50	2,0%	2,84	13,6%	2,91	2,5%	2,79	-4,1%	3,10	11,1%	S.O.	S.O.
BALDWIN-CARTIER	699	2,58	3,01	16,7%	2,56	-15,0%	3,28	28,1%	3,24	-1,2%	3,15	-2,8%	3,51	11,4%	3,46	-1,4%
CHAUVEAU	140	2,22	2,29	3,2%	2,43	6,1%	2,59	6,6%	2,65	2,3%	2,58	-2,6%	2,68	3,9%	2,74	2,2%
CHICOUTIMI	109	2,28	2,33	2,2%	2,47	6,0%	2,59	4,9%	2,62	1,2%	2,78	6,1%	2,78	0,0%	2,78	0,0%
CHOMEDEY DE LAVAL	389	2,14	2,33	8,9%	2,34	0,4%	2,62	12,0%	2,79	6,5%	2,58	-7,5%	2,61	1,2%	2,76	5,7%
CHUTES-DE-LA-CHAUDIERE	211	S.O.	S.O.	S.O.	1,65	S.O.	1,71	3,6%	2,16	26,3%	1,89	-12,5%	2,21	16,9%	2,14	-3,2%
COATICOOK	272	S.O.	S.O.	S.O.	1,54	S.O.	1,72	11,7%	1,67	-2,9%	1,72	3,0%	1,79	4,1%	1,85	3,4%
COTE DE BEAUPRE	182	S.O.	1,82	S.O.	2,08	14,3%	2,08	0,0%	2,04	-1,9%	2,08	2,0%	2,13	2,4%	2,49	16,9%
DES DECOUVREURS	214	S.O.	S.O.	S.O.	2,10	S.O.	2,15	2,4%	2,39	11,2%	2,51	5,0%	2,46	-2,0%	2,95	19,9%
LES ECORES	328	1,76	1,57	-10,8%	1,49	-5,1%	1,56	4,7%	1,63	4,5%	1,83	12,3%	2,27	24,0%	2,20	-3,1%
DU GOELAND	372	2,11	2,16	2,4%	2,26	4,6%	2,38	5,3%	2,25	-5,5%	2,25	0,0%	2,27	0,9%	2,51	10,6%
DU GOUFFRE	121	S.O.	S.O.	S.O.	2,65	S.O.	2,78	4,9%	2,84	2,2%	2,89	1,8%	3,10	7,3%	3,19	2,9%
C.E.P. DU GR. MTL	739	2,25	1,46	-35,1%	1,71	17,1%	1,94	13,5%	1,66	-14,4%	2,06	24,1%	2,12	2,9%	3,99	88,2%

Source : Banque de données de la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes pour les années 1982-1983 à 1991-1992.

S.O.: Sans objet.

Tableau 118 (suite)

ÉVOLUTION DU COÛT MOYEN AU KILOMÈTRE

COMM. SCOL.	CODE	1984 1985 $	1985 1986 $	%	1986 1987 $	%	1987 1988 $	%	1988 1989 $	%	1989 1990 $	%	1990 1991 $	%	1991 1992 $	%
GREATER 7 ISLANDS	573	2,29	2,63	14,8%	2,41	-8,4%	2,58	7,1%	2,56	-0,8%	2,35	-8,2%	3,06	30,2%	2,93	-4,2%
HARRICANA	501	S.O.	S.O.	S.O.	2,21	S.O.	2,33	5,4%	2,37	1,7%	2,38	0,4%	2,52	5,9%	S.O.	S.O.
LAKESHORE	659	2,53	2,63	4,0%	2,67	1,5%	2,53	-5,2%	2,93	15,8%	3,16	7,8%	2,81	-11,1%	2,84	1,1%
LAURE CONAN	122	S.O.	S.O.	S.O.	2,57	S.O.	2,76	7,4%	2,75	-0,4%	2,53	-8,0%	2,86	13,0%	3,02	5,6%
LAURENVAL	620	1,32	1,37	3,8%	1,46	6,6%	1,54	5,5%	1,57	1,9%	1,62	3,2%	1,83	13,0%	1,83	0,0%
LE GARDEUR	369	1,90	1,77	-6,8%	1,78	0,6%	1,87	5,1%	1,54	-17,6%	1,85	20,1%	1,89	2,2%	1,90	0,5%
DES MANOIRS	329	1,63	1,02	-37,4%	1,58	54,9%	1,47	-7,0%	1,53	4,1%	1,83	19,6%	1,69	-7,7%	1,80	6,5%
MILLE-ILES	409	1,94	1,88	-3,1%	2,01	6,9%	2,13	6,0%	2,11	-0,9%	2,09	-0,9%	2,00	-4,3%	2,07	3,5%
LA NEIGETTE	22	S.O.	S.O.	S.O.	2,73	S.O.	2,86	4,8%	3,02	5,6%	3,04	0,7%	3,22	5,9%	3,31	2,8%
OUTAOUAIS-HULL	474	S.O.	S.O.	S.O.	2,03	S.O.	2,18	7,4%	2,16	-0,9%	2,54	17,6%	2,43	-4,3%	2,49	2,5%
PIERRE-NEVEU	462	1,51	1,56	3,3%	1,65	5,8%	1,65	0,0%	1,76	6,7%	1,68	-4,5%	1,84	9,5%	1,85	0,5%
RIVIERE-DU-LOUP	155	1,72	1,78	3,5%	1,90	6,7%	2,00	5,3%	2,05	2,5%	2,16	5,4%	2,19	1,4%	S.O.	S.O.
ROUYN-NORANDA	498	1,88	1,97	4,8%	2,02	2,5%	2,02	0,0%	2,07	2,5%	2,20	6,3%	2,27	3,2%	2,17	-4,4%

Source : Banque de données de la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes pour les années 1982-1983 à 1991-1992.

S.O.: Sans objet.

Tableau 118 (suite)

ÉVOLUTION DU COÛT MOYEN AU KILOMÈTRE

COMM. SCOL.	CODE	1984 1985 $	1985 1986 $	%	1986 1987 $	%	1987 1988 $	%	1988 1989 $	%	1989 1990 $	%	1990 1991 $	%	1991 1992 $	%
SAULT-ST-LOUIS	709	3,16	3,29	4,1%	2,65	-19,5%	3,56	34,3%	3,20	-10,1%	3,24	1,3%	3,23	-0,3%	3,56	10,2%
C.E.C. DE VERDUN	729	1,55	1,79	15,5%	1,70	-5,0%	1,87	10,0%	2,15	15,0%	2,00	-7,0%	2,11	5,5%	2,28	8,1%
VICTORIAVILLE	221	S.O.	1,54	S.O.	1,48	-3,9%	1,78	20,3%	1,84	3,4%	1,96	6,5%	2,03	3,6%	2,08	2,5%

Source : Banque de données de la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes pour les années 1982-1983 à 1991-1992.

S.O.: Sans objet.

Tableau 119

ÉVOLUTION DU NOMBRE D'ÉLÈVES TRANSPORTÉS PAR VÉHICULE

COMM. SCOL.	CODE	1984 1985	1985 1986	%	1986 1987	%	1987 1988	%	1988 1989	%	1989 1990	%	1990 1991	%	1991 1992	%
BAIE DES CHALEURS	11	50,50	51,00	1,0%	48,90	-4,1%	48,40	-1,0%	48,20	-0,4%	45,20	-6,2%	47,90	6,0%	S.O.	S.O.
BALDWIN-CARTIER	699	79,33	77,70	-2,1%	79,00	1,7%	78,00	-1,3%	76,40	-2,1%	74,50	-2,5%	76,70	3,0%	78,10	1,8%
CHAUVEAU	140	64,61	66,70	3,2%	63,60	-4,6%	65,50	3,0%	68,20	4,1%	67,00	-1,8%	68,50	2,2%	66,00	-3,6%
CHICOUTIMI	109	102,70	93,60	-8,9%	98,80	5,6%	94,40	-4,5%	91,60	-3,0%	97,30	6,2%	91,30	-6,2%	95,10	4,2%
CHOMEDEY DE LAVAL	389	71,96	68,50	-4,8%	69,20	1,0%	68,10	-1,6%	68,50	0,6%	64,90	-5,3%	67,80	4,5%	60,70	-10,5%
CHUTES-DE-LA-CHAUDIERE	211	S.O.	S.O.	S.O.	75,50	S.O.	71,90	-4,8%	77,50	7,8%	82,00	5,8%	77,40	-5,6%	78,40	1,3%
COATICOOK	272	S.O.	S.O.	S.O.	51,30	S.O.	46,00	-10,3%	37,80	-17,8%	40,50	7,1%	40,90	1,0%	40,30	-1,5%
COTE DE BEAUPRE	182	S.O.	71,40	S.O.	68,30	-4,3%	67,60	-1,0%	66,00	-2,4%	63,70	-3,5%	61,20	-3,9%	61,00	-0,3%
DES DECOUVREURS	214	S.O.	S.O.	S.O.	40,30	S.O.	31,50	-21,8%	42,20	34,0%	40,30	-4,5%	46,10	14,4%	49,40	7,2%
LES ECORES	328	96,67	96,70	0,0%	97,00	0,3%	95,70	-1,3%	88,10	-7,9%	86,60	-1,7%	83,20	-3,9%	92,10	10,7%
DU GOELAND	372	67,82	68,70	1,3%	69,20	0,7%	68,10	-1,6%	68,60	0,7%	69,40	1,2%	69,40	0,0%	70,60	1,7%
DU GOUFFRE	121	S.O.	S.O.	S.O.	65,90	S.O.	66,50	0,9%	66,20	-0,5%	66,60	0,6%	64,70	-2,9%	64,20	-0,8%
C.E.P. DU GR. MTL	739	51,70	63,40	22,6%	76,00	19,9%	65,40	-13,9%	69,30	6,0%	70,80	2,2%	72,30	2,1%	74,90	3,6%

Source : Banque de données de la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes pour les années 1982-1983 à 1991-1992.

S.O.: Sans objet.

Tableau 119 (suite)

ÉVOLUTION DU NOMBRE D'ÉLÈVES TRANSPORTÉS PAR VÉHICULE

COMM. SCOL.	CODE	1984 1985	1985 1986	%	1986 1987	%	1987 1988	%	1988 1989	%	1989 1990	%	1990 1991	%	1991 1992	%
GREATER 7 ISLANDS	573	120,50	140,00	16,2%	144,50	3,2%	177,50	22,8%	171,50	-3,4%	189,50	10,5%	165,00	-12,9%	154,50	-6,4%
HARRICANA	501	S.O.	S.O.	S.O.	60,40	S.O.	55,70	-7,8%	57,10	2,5%	49,50	-13,3%	51,90	4,8%	S.O.	S.O.
LAKESHORE	659	72,95	72,30	-0,9%	72,10	-0,3%	70,80	-1,8%	69,50	-1,8%	67,60	-2,7%	75,00	10,9%	77,80	3,7%
LAURE CONAN	122	S.O.	S.O.	S.O.	64,00	S.O.	65,80	2,8%	68,60	4,3%	65,70	-4,2%	66,40	1,1%	61,80	-6,9%
LAURENVAL	620	71,84	86,30	20,1%	77,50	-10,2%	79,10	2,1%	87,40	10,5%	84,80	-3,0%	80,80	-4,7%	89,30	10,5%
LE GARDEUR	369	102,53	100,70	-1,8%	85,30	-15,3%	78,10	-8,4%	73,30	-6,1%	69,90	-4,6%	67,10	-4,0%	63,70	-5,1%
DES MANOIRS	329	69,52	75,20	8,2%	80,90	7,6%	82,20	1,6%	75,70	-7,9%	72,70	-4,0%	72,70	0,0%	78,30	7,7%
MILLE-ILES	409	77,70	76,40	-1,7%	75,20	-1,6%	76,50	1,7%	71,00	-7,2%	69,40	-2,3%	69,70	0,4%	69,10	-0,9%
LA NEIGETTE	22	S.O.	S.O.	S.O.	83,70	S.O.	82,60	-1,3%	79,10	-4,2%	79,80	0,9%	79,50	-0,4%	79,50	0,0%
OUTAOUAIS-HULL	474	S.O.	S.O.	S.O.	41,20	S.O.	48,60	18,0%	52,20	7,4%	58,60	12,3%	59,10	0,9%	55,30	-6,4%
PIERRE-NEVEU	462	57,52	56,20	-2,3%	56,80	1,1%	59,10	4,0%	56,80	-3,9%	55,30	-2,6%	56,00	1,3%	56,00	0,0%
RIVIERE-DU-LOUP	155	52,23	53,20	1,9%	53,60	0,8%	54,40	1,5%	53,40	-1,8%	55,70	4,3%	53,20	-4,5%	S.O.	S.O.
ROUYN-NORANDA	498	85,02	84,00	-1,2%	81,50	-3,0%	81,40	-0,1%	83,80	2,9%	83,50	-0,4%	85,30	2,2%	87,80	2,9%

Source : Banque de données de la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes pour les années 1982-1983 à 1991-1992.

S.O.: Sans objet.

Tableau 119 (suite)

ÉVOLUTION DU NOMBRE D'ÉLÈVES TRANSPORTÉS PAR VÉHICULE

COMM. SCOL.	CODE	1984 1985	1985 1986	%	1986 1987	%	1987 1988	%	1988 1989	%	1989 1990	%	1990 1991	%	1991 1992	%
SAULT-ST-LOUIS	709	62,62	65,40	4,4%	62,40	-4,6%	54,10	-13,3%	55,40	2,4%	53,60	-3,2%	52,10	-2,8%	37,00	-29,0%
C.E.C. DE VERDUN	729	30,78	31,10	1,0%	31,10	0,0%	38,60	24,1%	37,10	-3,9%	41,10	10,8%	42,00	2,2%	40,50	-3,6%
VICTORIAVILLE	221	S.O.	92,50	S.O.	80,20	-13,3%	91,40	14,0%	91,40	0,0%	83,50	-8,6%	87,10	4,3%	87,10	0,0%

Source : Banque de données de la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes pour les années 1982-1983 à 1991-1992.

S.O.: Sans objet.

Tableau 120

ÉVOLUTION DU KILOMÉTRAGE QUOTIDIEN PAR VÉHICULE

COMM. SCOL.	CODE	1984 1985	1985 1986	%	1986 1987	%	1987 1988	%	1988 1989	%	1989 1990	%	1990 1991	%	1991 1992	%
BAIE DES CHALEURS	11	S.O.	64	S.O.	67	4,7%	59	-11,9%	60	1,7%	63	5,0%	60	-4,8%	S.O.	S.O.
BALDWIN-CARTIER	699	S.O.	59	S.O.	66	11,9%	59	-10,6%	62	5,1%	62	0,0%	61	-1,6%	65	6,6%
CHAUVEAU	140	S.O.	59	S.O.	58	-1,7%	59	1,7%	60	1,7%	62	3,3%	62	0,0%	63	1,6%
CHICOUTIMI	109	S.O.	81	S.O.	83	2,5%	80	-3,6%	83	3,8%	83	0,0%	86	3,6%	85	-1,2%
CHOMEDEY DE LAVAL	389	S.O.	76	S.O.	80	5,3%	74	-7,5%	71	-4,1%	80	12,7%	82	2,5%	76	-7,3%
CHUTES-DE-LA-CHAUDIERE	211	S.O.	S.O.	S.O.	92	S.O.	89	-3,3%	76	-14,6%	90	18,4%	80	-11,1%	83	3,8%
COATICOOK	272	S.O.	S.O.	S.O.	114	S.O.	109	-4,4%	102	-6,4%	108	5,9%	105	-2,8%	95	-9,5%
COTE DE BEAUPRE	182	S.O.	90	S.O.	82	-8,9%	83	1,2%	85	2,4%	82	-3,5%	83	1,2%	73	-12,0%
DES DECOUVREURS	214	S.O.	S.O.	S.O.	52	S.O.	48	-7,7%	59	22,9%	56	-5,1%	69	23,2%	59	-14,5%
LES ECORES	328	S.O.	99	S.O.	124	25,3%	127	2,4%	126	-0,8%	116	-7,9%	95	-18,1%	101	6,3%
DU GOELAND	372	S.O.	79	S.O.	78	-1,3%	76	-2,6%	85	11,8%	87	2,4%	93	6,9%	87	-6,5%
DU GOUFFRE	121	S.O.	S.O.	S.O.	68	S.O.	67	-1,5%	68	1,5%	67	-1,5%	67	0,0%	67	0,0%
C.E.P. DU GR. MTL	739	S.O.	117	S.O.	93	-20,5%	98	5,4%	117	19,4%	98	-16,2%	101	3,1%	55	-45,5%

Source : Banque de données de la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes pour les années 1982-1983 à 1991-1992.

S.O.: Sans objet.

Tableau 120 (suite)

ÉVOLUTION DU KILOMÉTRAGE QUOTIDIEN PAR VÉHICULE

COMM. SCOL.	CODE	1984 1985	1985 1986	%	1986 1987	%	1987 1988	%	1988 1989	%	1989 1990	%	1990 1991	%	1991 1992	%
GREATER 7 ISLANDS	573	S.O.	72	S.O.	76	5,6%	73	-3,9%	70	-4,1%	78	11,4%	79	1,3%	75	-5,1%
HARRICANA	501	S.O.	S.O.	S.O.	91	S.O.	89	-2,2%	91	2,2%	88	-3,3%	86	-2,3%	S.O.	S.O.
LAKESHORE	659	S.O.	70	S.O.	68	-2,9%	79	16,2%	68	-13,9%	61	-10,3%	80	31,1%	80	0,0%
LAURE CONAN	122	S.O.	S.O.	S.O.	64	S.O.	62	-3,1%	64	3,2%	70	9,4%	68	-2,9%	67	-1,5%
LAURENVAL	620	S.O.	142	S.O.	150	5,6%	149	-0,7%	152	2,0%	148	-2,6%	137	-7,4%	136	-0,7%
LE GARDEUR	369	S.O.	110	S.O.	102	-7,3%	94	-7,8%	93	-1,1%	88	-5,4%	94	6,8%	96	2,1%
DES MANOIRS	329	S.O.	106	S.O.	107	0,9%	132	23,4%	125	-5,3%	101	-19,2%	114	12,9%	115	0,9%
MILLE-ILES	409	S.O.	84	S.O.	84	0,0%	82	-2,4%	86	4,9%	87	1,2%	94	8,0%	93	-1,1%
LA NEIGETTE	22	S.O.	S.O.	S.O.	67	S.O.	65	-3,0%	63	-3,1%	66	4,8%	64	-3,0%	63	-1,6%
OUTAOUAIS-HULL	474	S.O.	S.O.	S.O.	90	S.O.	86	-4,4%	87	1,2%	80	-8,0%	87	8,8%	82	-5,7%
PIERRE-NEVEU	462	S.O.	112	S.O.	109	-2,7%	116	6,4%	112	-3,4%	114	1,8%	106	-7,0%	109	2,8%
RIVIERE-DU-LOUP	155	S.O.	99	S.O.	98	-1,0%	95	-3,1%	95	0,0%	93	-2,1%	97	4,3%	S.O.	S.O.
ROUYN-NORANDA	498	S.O.	99	S.O.	96	-3,0%	100	4,2%	99	-1,0%	97	-2,0%	98	1,0%	108	10,2%

Source : Banque de données de la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes pour les années 1982-1983 à 1991-1992.

S.O.: Sans objet.

Tableau 120 (suite)

ÉVOLUTION DU KILOMÉTRAGE QUOTIDIEN PAR VÉHICULE

COMM. SCOL.	CODE	1984 1985	1985 1986	%	1986 1987	%	1987 1988	%	1988 1989	%	1989 1990	%	1990 1991	%	1991 1992	%
SAULT-ST-LOUIS	709	S.O.	59	S.O.	65	10,2%	56	-13,8%	58	3,6%	58	0,0%	61	5,2%	39	-36,1%
C.E.C. DE VERDUN	729	S.O.	69	S.O.	77	11,6%	82	6,5%	61	-25,6%	76	24,6%	73	-3,9%	71	-2,7%
VICTORIAVILLE	221	S.O.	111	S.O.	121	9,0%	107	-11,6%	101	-5,6%	93	-7,9%	93	0,0%	97	4,3%

Source : Banque de données de la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes pour les années 1982-1983 à 1991-1992.

S.O.: Sans objet.

Tableau 121

ÉVOLUTION DU NOMBRE D'ÉLÈVES TRANSPORTÉS PAR PLACE DISPONIBLE

COMM. SCOL.	CODE	1984 1985	1985 1986	%	1986 1987	%	1987 1988	%	1988 1989	%	1989 1990	%	1990 1991	%	1991 1992	%
BAIE DES CHALEURS	11	1,06	1,05	-0,9%	1,00	-4,8%	1,00	0,0%	1,01	1,0%	0,99	-2,0%	1,02	3,0%	S.O.	S.O.
BALDWIN-CARTIER	699	1,62	1,59	-1,9%	1,62	1,9%	1,57	-3,1%	1,54	-1,9%	1,59	3,2%	1,59	0,0%	1,59	0,0%
CHAUVEAU	140	1,44	1,50	4,2%	1,41	-6,0%	1,41	0,0%	1,45	2,8%	1,46	0,7%	1,50	2,7%	1,46	-2,7%
CHICOUTIMI	109	2,03	2,00	-1,5%	2,04	2,0%	1,99	-2,5%	1,90	-4,5%	1,96	3,2%	1,84	-6,1%	1,97	7,1%
CHOMEDEY DE LAVAL	389	1,47	1,41	-4,1%	1,42	0,7%	1,41	-0,7%	1,42	0,7%	1,34	-5,6%	1,38	3,0%	1,31	-5,1%
CHUTES-DE-LA-CHAUDIERE	211	S.O.	S.O.	S.O.	1,77	S.O.	1,58	-10,7%	1,56	-1,3%	1,77	13,5%	1,69	-4,5%	1,72	1,8%
COATICOOK	272	S.O.	S.O.	S.O.	1,08	S.O.	0,96	-11,1%	0,93	-3,1%	0,95	2,2%	1,01	6,3%	1,04	3,0%
COTE DE BEAUPRE	182	S.O.	1,56	S.O.	1,50	-3,8%	1,52	1,3%	1,50	-1,3%	1,49	-0,7%	1,48	-0,7%	1,45	-2,0%
DES DECOUVREURS	214	S.O.	S.O.	S.O.	1,29	S.O.	1,11	-14,0%	1,12	0,9%	1,10	-1,8%	1,13	2,7%	1,23	8,8%
LES ECORES	328	1,87	1,88	0,5%	1,89	0,5%	1,85	-2,1%	1,72	-7,0%	1,69	-1,7%	1,65	-2,4%	1,80	9,1%
DU GOELAND	372	1,31	1,34	2,3%	1,36	1,5%	1,38	1,5%	1,39	0,7%	1,40	0,7%	1,40	0,0%	1,41	0,7%
DU GOUFFRE	121	S.O.	S.O.	S.O.	1,12	S.O.	1,12	0,0%	1,11	-0,9%	1,11	0,0%	1,07	-3,6%	1,06	-0,9%
C.E.P. DU GR. MTL	739	1,25	1,55	24,0%	1,83	18,1%	1,57	-14,2%	1,65	5,1%	1,73	4,8%	1,77	2,3%	1,90	7,3%

Source : Banque de données de la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes pour les années 1982-1983 à 1991-1992.

S.O.: Sans objet.

Tableau 121 (suite)

ÉVOLUTION DU NOMBRE D'ÉLÈVES TRANSPORTÉS PAR PLACE DISPONIBLE

COMM. SCOL.	CODE	1984 1985	1985 1986	%	1986 1987	%	1987 1988	%	1988 1989	%	1989 1990	%	1990 1991	%	1991 1992	%
GREATER 7 ISLANDS	573	1,96	2,28	16,3%	2,35	3,1%	2,89	23,0%	2,79	-3,5%	3,08	10,4%	2,69	-12,7%	2,50	-7,1%
HARRICANA	501	S.O.	S.O.	S.O.	1,26	S.O.	1,18	-6,3%	1,20	1,7%	1,11	-7,5%	1,18	6,3%	S.O.	S.O.
LAKESHORE	659	1,46	1,43	-2,1%	1,46	2,1%	1,45	-0,7%	1,45	0,0%	1,48	2,1%	1,51	2,0%	1,57	4,0%
LAURE CONAN	122	S.O.	S.O.	S.O.	1,12	S.O.	1,15	2,7%	1,20	4,3%	1,18	-1,7%	1,16	-1,7%	1,06	-8,6%
LAURENVAL	620	1,37	1,60	16,8%	1,48	-7,5%	1,52	2,7%	1,62	6,6%	1,60	-1,2%	1,56	-2,5%	1,71	9,6%
LE GARDEUR	369	2,18	2,22	1,8%	2,10	-5,4%	2,05	-2,4%	2,05	0,0%	2,04	-0,5%	1,96	-3,9%	1,92	-2,0%
DES MANOIRS	329	1,58	1,79	13,3%	1,89	5,6%	1,87	-1,1%	1,81	-3,2%	1,83	1,1%	1,87	2,2%	1,92	2,7%
MILLE-ILES	409	1,76	1,79	1,7%	1,77	-1,1%	1,64	-7,3%	1,55	-5,5%	1,59	2,6%	1,67	5,0%	1,67	0,0%
LA NEIGETTE	22	S.O.	S.O.	S.O.	1,53	S.O.	1,53	0,0%	1,45	-5,2%	1,45	0,0%	1,46	0,7%	1,46	0,0%
OUTAOUAIS-HULL	474	S.O.	S.O.	S.O.	0,95	S.O.	1,10	15,8%	1,13	2,7%	1,26	11,5%	1,27	0,8%	1,24	-2,4%
PIERRE-NEVEU	462	1,28	1,22	-4,7%	1,25	2,5%	1,31	4,8%	1,24	-5,3%	1,20	-3,2%	1,25	4,2%	1,26	0,8%
RIVIERE-DU-LOUP	155	1,07	1,10	2,8%	1,11	0,9%	1,13	1,8%	1,10	-2,7%	1,15	4,5%	1,10	-4,3%	S.O.	S.O.
ROUYN-NORANDA	498	1,68	1,66	-1,2%	1,64	-1,2%	1,65	0,6%	1,64	-0,6%	1,65	0,6%	1,69	2,4%	1,71	1,2%

Source : Banque de données de la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes pour les années 1982-1983 à 1991-1992.

S.O.: Sans objet.

Tableau 121 (suite)

ÉVOLUTION DU NOMBRE D'ÉLÈVES TRANSPORTÉS PAR PLACE DISPONIBLE

COMM. SCOL.	CODE	1984 1985	1985 1986	%	1986 1987	%	1987 1988	%	1988 1989	%	1989 1990	%	1990 1991	%	1991 1992	%
SAULT-ST-LOUIS	709	1,73	1,52	-12,1%	1,45	-4,6%	1,37	-5,5%	1,33	-2,9%	1,37	3,0%	1,33	-2,9%	1,23	-7,5%
C.E.C. DE VERDUN	729	1,08	1,28	18,5%	1,28	0,0%	1,38	7,8%	1,38	0,0%	1,40	1,4%	1,40	0,0%	1,34	-4,3%
VICTORIAVILLE	221	S.O.	1,84	S.O.	1,58	-14,1%	1,72	8,9%	1,78	3,5%	1,61	-9,6%	1,74	8,1%	1,70	-2,3%

Source : Banque de données de la Direction des politiques et des programmes en transport terrestre des personnes pour les années 1982-1983 à 1991-1992.

S.O.: Sans objet.

TABLEAU 122

Prévisions des effectifs de l'Éducation préscolaire et de l'enseignement primaire et secondaire de 1989-1990 à 2011-2012, selon le réseau d'enseignement, l'ordre d'enseignement et le type de formation

	1989-1990	1995-1996	1996-1997	2011-2012
Maternelle				
4 ans	6 368	6 070	5 955	5 142
5 ans	86 370	82 032	80 687	68 642
Total	92 738	88 102	86 642	73 784
Primaire	580 288	534 282	529 967	439 141
Secondaire				
Général	445 038	467 153	459 553	372 264
Professionnel	19 921	27 469	27 863	23 355
Total	464 959	494 622	487 416	395 619
Grand total	1 137 985	1 117 006	1 104 025	908 544

Source: Collection »Études et analyses« Direction générale de la recherche et du développement, Ministère de l'Éducation.

TABLEAU 123

Répartition des effectifs scolaires par niveau et par secteur d'enseignement en 1989-1990, 1998-1999 et 2011-2012

	1989-1990 %	1998-1999 %	2011-2012 %
Secteur privé (1)			
Primaire	23.8	22.7	22.7
Secondaire (2)	76.2	77.3	77.3
Secteur public			
Primaire	58.9	56.2	56.6
Secondaire (2)	41.1	43.8	43.4

Source: Collection «Études et analyses» Direction générale de la recherche et et du développement, ministère de l'Éducation.

(1): Incluant les écoles relevant du gouvernement canadien de ministères québécois autre que celui de l'Éducation.

(2): Incluant l'enseignement général et professionnel.

TABLEAU 124

Prévisions des effectifs de l'enseignement primaire et secondaire entre 1989-1990 et 2011-2012 selon le réseau d'enseignement, l'ordre d'enseignement et le type d'information.

	1989-1990	1995-1996	1998-1999	2011-2012
Réseau privé ou hors réseau (2)				
Primaire	24 041	24 041	24 041	24 041
Secondaire (3)	76 902	81 926	81 966	81 966
Total	100 943	105 967	106 007	106 007
Réseau public				
Primaire	556 247	510 241	496 735	416 640
secondaire (3)	388 057	412 696	686 892	319 879
Total	944 304	922 937	883 627	736 519
Total primaire	580 288	534 282	520 776	440 681
Total secondaire	464 959	494 622	468 858	401 845
Total	1 045 247	1 028 904	989 634	842 526

Source: Collection »Études et analyses« Direction générale de la recherche et du développement, ministère de l'Éducation

(1): Excluant la clientèle à temps partiel.
(2): Écoles relevant du gouvernement canadien ou de ministères québécois autre que celui de l'Éducation.
(3): Excluant l'enseignement général et professionnel.

APPENDICE 1

ÉTABLISSEMENT DU COÛT HISTORIQUE NORMALISÉ POUR LES RÈGLES BUDGÉTAIRES 1982-1983

ÉTABLISSEMENT DU COÛT HISTORIQUE NORMALISÉ POUR LES RÈGLES BUDGÉTAIRES 1982-1983

ÉTAPES	OBJECTIFS	PROCÉDURES	INFORMATIONS COMPLÉMENTAIRES
PREMIÈRE ÉTAPE	Détermination du coût moyen d'un véhicule pour l'année scolaire 1980-1981.	Établissement du coût moyen de chaque véhicule pour chaque commission scolaire autorisée en tenant compte des catégories de véhicules utilisées selon leur capacité (nombre de banquettes) et le kilométrage moyen. Pour les autobus et les minibus, le coût moyen découle du coût de contrat de base des véhicules de chaque catégorie, et des pourcentages annuels d'augmentation décrétés par la Commission de transport depuis 1974-1975. Pour les berlines le coût moyen est basé sur le montant des dépenses admissibles. Pour les véhicules appartenant à la commission scolaire, un ajustement équivalent à 25,5 % du coût moyen d'un véhicule est apporté pour tenir compte des coûts imputables à l'acquisition d'un véhicule.	Le coût historique normalisé correspond uniquement à l'entrée et la sortie quotidienne des élèves; à la fois pour le transport exclusif et le transport intégré. Le coût moyen d'un véhicule est établi sur la base du prix des contrats originaux indexés à chaque année selon les pourcentages depuis 1974-1975. Une telle procédure permet d'éviter une série de calculs d'ajustement non liés au transport quotidien des élèves (arrêts de service, doubles horaires...). La détermination du nombre de véhicules permet également de tenir compte du niveau d'efficacité de l'organisation du transport et évite de pénaliser certaines commissions scolaires. A cette effet, trois facteurs sont considérés: . le nombre de véhicules autorisés, mais non utilisés; . lorsque l'utilisation des véhicules excède le nombre maximun d'élèves transportés; . les réductions du nombre de véhicules effectués dans certaines commissions scolaires à la suite d'efforts de rationalisation.

ÉTABLISSEMENT DU COÛT HISTORIQUE NORMALISÉ POUR LES RÈGLES BUDGÉTAIRES 1982-1983

ÉTAPES	OBJECTIFS	PROCÉDURES	INFORMATIONS COMPLÉMENTAIRES
DEUXIÈME ÉTAPE	Détermination du coût moyen pour l'année scolaire 1981-1982 pour chacune des catégories de véhicules.	Les coûts obtenus lors de l'étape 1 sont indexés selon le taux composé pour l'année scolaire 1981-1982: 10,5 % + 2 %. Cette étape s'applique pour toute catégorie de véhicules.	Si la commission scolaire n'utilisait aucun véhicule d'une catégorie donnée l'année précédente; le calcul est alors établi selon la proportion du coût moyen du contrat de base par rapport au maximum des tables de taux et tarifs de l'année scolaire 1980-1981, et ce, pour l'ensemble des véhicules à contrat et multiplié par le maximum des tables correspondant à la capacité du véhicule.
TROISIÈME ÉTAPE	Détermination du nombre de véhicules requis par chaque commission scolaire autorisée selon l'examen des devis d'organisation du transport pour l'année scolaire 1981-1982.	Par l'élimination des véhicules autorisés pour fins de subvention pour l'année scolaire 1981-1982, mais non utilisés. Par la modification du type de véhicule en faveur d'un véhicule de moindre capacité dans le cas où le taux d'occupation est inférieur à sa capacité. Par la compression sélective réalisée par certaines commissions scolaires en 1981-1982, à la suite d'efforts de rationalisation (aménagement de circuits, décalage horaire et intégration au transport en commun).	Le kilométrage requis est compilé au moment de l'analyse des devis d'organisation de transport. Ce calcul permet d'établir le nombre de véhicules ayant des capacités adaptées aux besoins réels de la clientèle.
QUATRIÈME ÉTAPE	Détermination des variations des coûts occasionnés par les variations de kilométrage.	Par les changements en 1981-1982 dans le kilométrage de chaque catégorie de véhicules par rapport au kilométrage requis depuis 1974-1975. Par les changements provoqués par toute réduction dans le nombre de véhicules réalisée lors de l'étape 3.	La détermination des variations est réalisée sur la base des paramètres propres à chaque commission scolaire. L'évaluation monétaire des variations est obtenue sur la base du coût marginal du kilométrage supplémentaire, tel qu'établi par le Ministère.

ÉTABLISSEMENT DU COÛT HISTORIQUE NORMALISÉ POUR LES RÈGLES BUDGÉTAIRES 1982-1983

ÉTAPES	OBJECTIFS	PROCÉDURES	INFORMATIONS COMPLÉMENTAIRES
CINQUIÈME ÉTAPE	Établissement final du coût historique normalisé pour l'année scolaire 1981-1982.	a. Le nombre de véhicules requis selon chaque catégorie (étape 3) X par le coût moyen d'un véhicule (étape 2); + b. L'ajustement pour tenir compte des variations de kilomètrage (étape 4); + c. L'ajustement pour tenir compte du nombre de jours de transport supérieurs à 180 et pondérés à 40 %: (A + B) X nb. jours sup. X 0,40/180; + d. Le coût du transport intégré selon les normes d'admissibilité aux subventions pour l'année scolaire 1981-1982 et l'allocation versée aux parents pour défrayer le transport intégré. Le coût historique normalisé = a + b + c + d	

Source: GOUVERNEMENT DU QUÉBEC. Règles budgétaires du transport des écoliers 1982-1983, Québec, 1982, P. 7-13.

APPENDICE 2

MANDAT D'ÉVALUATION

DIVISION DE L'ÉVALUATION

MANDAT

☐	**ÉTUDE PRÉPARATOIRE**
X	**ÉTUDE D'ÉVALUATION**

SECTEUR DE TRANSPORT:	Transport scolaire
TITRE DU MANDAT:	Évaluation du mode de financement du transport scolaire
RESPONSABLE DU MANDAT:	Norman Hurley
PERSONNEL AFFECTÉ AU MANDAT:	Norman Hurley, Pierre Lalanne, Jacques Dugal

PERSONNE-RESSOURCE:

DESCRIPTION DU MANDAT:

Depuis sa prise en charge par le ministère des Transports en 1972, le programme d'aide au transport scolaire a connu deux régimes et deux encadrements différents. Ainsi, le régime mis en place en 1974 et en vigueur jusqu'en 1981 introduit des règles de fonctionnement et de financement du transport écolier sur l'ensemble du territoire québécois. Le tout est encadré par le Règlement 11 qui fixe les diverses règles de financement et précise les attributions des différents partenaires. Ce régime de type ouvert confie aux commissions scolaires l'organisation des services, mais laisse entre les mains de l'État la responsabilité des dépenses admissibles au transport scolaire. Un tel système n'incitait certainement pas les commissions scolaires a minimiser les coûts de transport. En fait, l'approbation préalable des devis de transport par le ministère des Transports représentait à l'époque, le seul outil permettant de freiner les dépenses des commissions scolaires.

En octobre 1981, la publication du Livre blanc sur la réforme du transport des écoliers au Québec marque un virage important dans le mode de financement du transport scolaire. Le Livre blanc propose, en effet, d'exercer un meilleur contrôle financier, une réduction des coûts du système et une décentralisation vers les autorités locales. De plus, il introduit trois mesures de polyvalence dans le but de favoriser une

utilisation plus rationnelle des véhicules. En décembre 1981, le projet de loi modifiant la Loi sur les transports est sanctionné. Naît alors ce que l'on appelle: le régime de 1982. D'un système ouvert, on passe à un système fermé avec l'introduction d'une enveloppe budgétaire fermée. Cette enveloppe est établie sur la base des coûts historiques de chaque commission scolaire.

Dorénavant, en plus d'organiser et de gérer les services de transport, les commissions scolaires doivent assurer la gestion financière des allocations accordées par le Ministère. Par ailleurs, dans le but de conférer aux commissions scolaires une plus grande latitude dans le choix des transporteurs, le contrat-type prévu dans l'ancienne réglementation est aboli. De plus, on permet aux commissions scolaires de recourir aux soumissions publiques ou à l'entente de gré à gré pour choisir leur transporteurs.

D'un point de vue opérationnel, le mode de financement du transport scolaire est désormais déterminé à l'aide de règles budgétaires. Celles-ci précisent la liste des activités admissibles aux subventions gouvernementales et définissent les modalités servant à établir les enveloppes budgétaires. Les règles permettent donc de mieux encadrer le programme d'aide et ses différentes composantes de façon à conférer la stabilité nécessaire à l'organisation du transport dans les commissions scolaires. Les règles budgétaires s'inscrivent dans un cadre financier élaboré à tous les trois ans.

Depuis la mise en place du régime de 1982, quatre plans triennaux différents ont été élaborés. Ces plans couvrent les années comprises entre 1982-1983 et 1993-1994. Au cours de cette période, plusieurs modifications ont été apportées. Ces modifications touchent notamment le facteur d'évolution de la clientèle, l'ajustement des indices de calcul et de la période de référence, l'affectation des surplus, la suppression des mesures de compressions, etc.

Le financement du transport scolaire a donc passablement évolué depuis que le Ministère s'en est vue confier la responsabilité en 1972. Ces changements se sont fait sentir surtout depuis 1982. Au début, le système semble rencontrer les objectifs pour lesquels il a été mis en place. C'est d'ailleurs ce que confirme «l'analyse du système québécois» réalisée en 1988 au Ministère. De fait, selon les résultats de cette analyse, 75 % des commissions scolaires enregistraient des surplus à cette époque et celles en déficit le demeuraient rarement plus d'une année. Sans être parfait, le régime de 1982 a donc incité les commissions scolaires à rationaliser leurs services de transport sans pour autant diminuer la qualité des services offerts à la clientèle. Ce faisant, l'objectif visant un meilleur contrôle financier a été atteint en grande partie.

Cependant, depuis quelques années, il appert que de plus en plus de commissions scolaires présentent des déficits récurrents. Cette situation préoccupe autant le Ministère que les commissions scolaires. Elle nous amène également à nous demander dans quelle mesure le mode de financement actuel correspond toujours aux besoins des commissions scolaires. Mais

avant de conclure trop rapidement par l'affirmative, il faut chercher à connaître les causes possibles du phénomène. C'est dans cette optique que nous nous proposons d'entreprendre la prochaine étude d'évaluation.

Toutefois, avant même de débuter l'évaluation proprement dite, il faut cerner la problématique entourant le mode de financement du transport scolaire. De plus, il faut déterminer dans quelle mesure, il est possible de procéder à l'évaluation. Enfin, il faut déterminer le champ d'investigation et identifier les méthodes d'évaluation à retenir afin de réaliser l'évaluation. C'est ce que nous nous proposons de faire à l'aide d'une étude préparatoire.

INCIDENCES SUR D'AUTRES PROJETS OU MANDATS:

Cette évaluation s'inscrit dans la révision globale du programme d'aide au transport scolaire et devrait orienter la révision du cadre financier 1994-1995 1996-1997.

TYPE DE MANDAT:

. Conforme au plan d'évaluation	X
. Conforme au plan à long terme d'évaluation	
. Demande spécifique (identification du client)	

RESSOURCES EXTÉRIEURES REQUISES ET ESTIMÉ DES COÛTS

À déterminer, s'il y a lieu.

DOCUMENT ANNEXÉ

Aucun

REMARQUES

L'étude préparatoire devrait être complétée à la fin du mois de juillet.

PRÉPARÉ PAR

Norman Hartley — 2-07-92

DATE

ACCEPTÉ PAR

Norman Hartley — 2-07-92

CHEF DE DIVISION — DATE

RECOMMANDÉ PAR

[signature] — 2-07-92

CHEF DE SERVICE — DATE

APPROUVÉ PAR

PRÉSIDENT DU COMITÉ DIRECTEUR OU SON MANDATAIRE — DATE

BIBLIOGRAPHIE

ASSOCIATION DES INSTITUTIONS D'ENSEIGNEMENT SECONDAIRE. *Le transport scolaire des élèves de l'enseignement secondaire privé*, Mémoire de l'AIES à l'intention de l'Honorable Raymond Mailloux, ministre des Transports et de l'Honorable François Cloutier, ministre de l'Éducation, novembre-décembre 1973, 29 p.

BARCELO, Michel. *L'étalement urbain : Qu'en est-il? Le définir avant même de tenter de le gérer*, Colloque international, Transport et étalement urbain, Montréal, octobre 1992.

GOUVERNEMENT DU QUÉBEC. *Rapport de la Commission royale d'enquête sur le transport scolaire*, (Commission d'enquête Lachapelle), Québec, mars 1968, 342 p.

GOUVERNEMENT DU QUÉBEC. *Rapport de la Commission royale d'enquête sur l'enseignement dans la province de Québec*, (rapport Parent), Tome I, Québec, 1966, 140 p.

GOUVERNEMENT DU QUÉBEC. Ministère de l'Éducation, Direction générale de la recherche et du développement, *Statistiques de l'éducation, préscolaire-primaire et secondaire*, troisième trimestre des années 1985, 1986, 1987 et 1988.

GOUVERNEMENT DU QUÉBEC. *Règlement 11 sur le transport des écoliers*, Gazette officielle du Québec, Éditeur officiel, années 1973 à 1981.

GOUVERNEMENT DU QUÉBEC. *Examen du transport scolaire au Québec, La mise en place et le fonctionnement du système de transport scolaire au Québec*, Québec, Document I, septembre 1980, 34 p.

GOUVERNEMENT DU QUÉBEC. Ministère des Transports, *Répertoire statistique, Transport scolaire*, Québec, Années scolaires 1982-1983 à 1991-1992.

GOUVERNEMENT DU QUÉBEC. Ministère des Transports, Direction générale du transport terrestre des personnes, *Règles budgétaires du ministre des Transports concernant le transport des élèves*, Québec, années scolaires 1982-1983 à 1992-1993.

GOUVERNEMENT DU QUÉBEC. Ministère des Transports, *8 285 autobus d'écoliers au service des Québécois*, Livre blanc sur la réforme du système de transport des écoliers au Québec, Québec, octobre 1981, 22 p.

GOUVERNEMENT DU QUÉBEC. *Examen du transport scolaire au Québec, Les coûts du système de transport scolaire au Québec*, Québec, Document II, septembre 1980, 47 p.

GOUVERNEMENT DU QUÉBEC. Ministère des Transports, Direction du développement du transport terrestre des personnes, *Transport scolaire, Analyse du système québécois*, Québec, janvier 1988, 139 p.

GOUVERNEMENT DU QUÉBEC. *Loi sur l'instruction publique*, Gazette officielle du Québec, Éditeur officiel, chapitre 1, articles 385 et 386, 1er trimestre 1992.

GOUVERNEMENT DU QUÉBEC. Ministère de l'Éducation, Direction générale du financement, *Projet de règles budgétaires pour l'année scolaire 1991-1992, Commissions scolaires*, Québec, mars 1992, 187 p.

GOUVERNEMENT DU QUÉBEC. Ministère des Communautés culturelles et de l'Immigration, *Au Québec pour bâtir ensemble : Plan d'action gouvernemental en matière d'immigration et d'intégration (1991-1994)*, Dépôt légal, 2e trimestre, Bibliothèque nationale du Québec, Québec, 1991, 87 p.

GOUVERNEMENT DU QUÉBEC. Ministère des Communautés culturelles et de l'Immigration, *Au Québec pour bâtir ensemble : Énoncé de politique en matière d'immigration et d'intégration*, Dépôt légal, 4e trimestre, Québec, 1990, 88 p.

GOUVERNEMENT DU QUÉBEC. Ministère de la Main-d'oeuvre, de la Sécurité du revenu et de la Formation professionnelle, Direction de la recherche, *Le développement des compétences : Le défi des années 90*, Québec, juin 1991, 159 p.

GOUVERNEMENT DU QUÉBEC. Ministère de la Main-d'oeuvre, de la Sécurité du revenu et de la Formation professionnelle, *Partenaires pour un Québec compétent et compétitif*, Bibliothèque nationale du Québec, 4e trimestre 1991, Québec, 1991.

GOUVERNEMENT DU QUÉBEC. Ministère de la Main-d'oeuvre, de la Sécurité du revenu et de la Formation professionnelle, *Mission et axes de développement*, Québec, mars 1992, 18 p.

GOUVERNEMENT DU QUÉBEC. Ministère des Transports, Service des politiques en transport des personnes, Division de l'évaluation, *Rapport de l'étude d'évaluation, Programme d'aide au transport scolaire destiné aux élèves fréquentant les institutions privées*, Québec, mai 1992, 326 p.

GOUVERNEMENT DU QUÉBEC. *Loi sur le ministère des Transports*.

GOUVERNEMENT DU QUÉBEC. *Rapport d'enquête du coroner*, Bureau du coroner, Québec, 1993, 50 p.

MINISTERE DES TRANSPORTS
QTR A 049 364

Transports
Québec