

**ÉTUDES ET
RECHERCHES
EN TRANSPORTS**



TRANSPORT SCOLAIRE

ANALYSE DU SYSTÈME QUÉBÉCOIS

**SERGE CHAREST
CLAUDE MARTIN**



**SYSTÈMES
DE TRANSPORT**

CANQ
TR
TPM
DTTP
110

Québec 

179334

TRANSPORT SCOLAIRE
ANALYSE DU SYSTÈME QUÉBÉCOIS
JANVIER 1988

Don - Car - Man
CANQ
TRI
TPM
DTTP
110

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

Dépôt légal, 2^e trimestre 1988
Bibliothèque nationale du Québec
ISBN: 2-550-18640-0



Titre et sous-titre du rapport Transport scolaire: analyse du système québécois.				N° du rapport Transports Québec RTQ-88-12			
				Rapport d'étape <input type="checkbox"/>		An Mois Jour	
				Rapport final <input checked="" type="checkbox"/>		8 8 0 1 2 5	
				N° du contrat			
Auteur(s) du rapport CHAREST, Serge				Date du début d'étude			
MARTIN, Claude				Date de fin d'étude			
Étude ou recherche réalisée par (nom et adresse de l'organisme) Service du développement des politiques Direction du développement du transport terrestre des personnes 700, boul. St-Cyrille est, 24e étage Québec (Québec) G1R 5H1				Étude ou recherche financée par (nom et adresse de l'organisme) Ministère des Transports du Québec 700, boul. Saint-Cyrille Est Québec (Québec) G1R 5H1			
But de l'étude, recherche et renseignements supplémentaires Depuis la mise en place d'un nouveau régime de financement du transport des écoliers, le M.T.Q. doit s'assurer que le mode de financement est toujours adapté à la situation et de voir à apporter les ajustements appropriés.							
Résumé du rapport Suite à un court historique du régime précédent et une description sommaire de celui qui prévaut actuellement, la présente étude s'attache à deux volets particuliers. Le premier volet porte sur l'aspect financier. Le mode de financement est d'abord étudié dans sa globalité de façon à établir sa capacité de répondre adéquatement à un objectif toujours maintenu, soit celui d'un contrôle efficace des coûts tout en assurant un service de qualité sur l'ensemble du territoire. Le second volet, qui fait l'objet d'une attention particulière, dans le cadre de cette étude, est la question du niveau de service. Les principales composantes analysées sont les critères d'admissibilité, distance de marche, qualité des véhicules, transport pour activités parascolaires, etc. L'objectif est de déterminer dans quelle mesure les commissions scolaires ont modifié leur politique respective compte tenu de l'autonomie accrue dont elles disposent à ce chapitre. A ces deux grands volets s'ajoutent certaines analyses spécifiques sur des éléments qui posent des problèmes dans le cadre du régime actuel. A cet égard, cinq secteurs cibles ont déjà été identifiés. Il s'agit en l'occurrence du transport destiné aux élèves fréquentant les institutions privées, des besoins de nouvelles clientèles, des classes d'accueil et finalement des problèmes engendrés par les disparités importantes qui existent au chapitre de la rémunération des entreprises de transport des écoliers. Ce dernier élément s'inscrit dans une perspective à moyen terme compte tenu de la complexité des enjeux. L'ensemble de ces analyses débouche sur une série de propositions de nature à mieux ajuster la politique de transport scolaire à l'évolution des besoins, tout en tenant compte des limites financières de l'État.							
Nbre de pages 149	Nbre de photos 0	Nbre de figures 3	Nbre de tableaux 26	Nbre de références bibliographiques	Langue du document <input checked="" type="checkbox"/> Français <input type="checkbox"/> Anglais	Autre (spécifier)	
Mots-clés Transport scolaire, financement, commission scolaire, niveau de service, véhicules, entreprises, performance, efficacité, besoins.				Autorisation de diffusion <input checked="" type="checkbox"/> Diffusion autorisée <input type="checkbox"/> Diffusion interdite			
				Signature du directeur général <i>Lionel Hébert</i>		Date 88 04 08	

Publication réalisée par la
Direction du développement
du transport terrestre des personnes

ANALYSE ET RÉDACTION

Serge Charest
Claude Martin

COORDINATION

Claude Martin

COLLABORATION

Robert Carignan
Christian Crête
Marc Roy

ASSISTANCE TECHNIQUE

Diane Bilodeau
Céline Fréchette
Agathe St-Pierre

TABLE DES MATIÈRES

1.0	Introduction.....	1
2.0	Rappel historique	5
2.1	Historique du régime.....	5
2.1.1	Régime de transport des écoliers (1974-1981).....	5
2.1.2	Étude du Comité interministériel sur le transport des écoliers au Québec.....	7
2.1.3	Livre blanc sur la réforme du système de transport des écoliers au Québec.....	8
2.1.4	Modifications législatives.....	11
2.2	Principales modifications au régime depuis sa mise en place.....	11
2.2.1	Évolution de la clientèle.....	12
2.2.2	Ajustement des indices et de la période de référence.....	12
2.2.3	Affectation des surplus.....	13
2.2.4	Suppression des mesures de compression.....	13
3.0	Description générale du régime.....	15
3.1	Encadrement réglementaire.....	15
3.1.1	Les lois.....	15
3.1.2	Règlement sur le transport scolaire.....	16
3.1.3	Règlement sur les véhicules automobiles affectés au transport des écoliers.....	18
3.1.4	Règles budgétaires.....	18

3.2	Responsabilités des partenaires.....	20
3.2.1	Les intervenants gouvernementaux.....	20
3.2.1.1	Ministère des Transports du Québec (M.T.Q.).....	20
3.2.1.2	Ministère de l'Éducation du Québec (MEQ).....	21
3.2.1.3	Régie de l'assurance automobile du Québec (RAAQ).....	22
3.2.1.4	Commission des Transports du Québec (C.T.Q.).....	23
3.2.2	Les intervenants du monde scolaire.....	23
3.2.2.1	Les commissions scolaires.....	23
3.2.2.2	Les associations de commissions scolaires.....	25
3.2.3	Les intervenants externes.....	26
3.2.3.1	Les exploitants.....	26
3.2.3.2	Les associations de transporteurs.....	27
3.3	Financement.....	27
3.3.1	Responsabilité financière des partenaires.....	27
3.3.2	Activités subventionnées.....	29
3.3.2.1	Allocation de base.....	29
3.3.2.2	Allocations supplémentaires.....	30
3.3.2.3	Allocation spécifique.....	32
4.0	Analyse du régime.....	34
4.1	Évolution globale.....	34
4.1.1	La clientèle.....	34
4.1.2	Le financement du système.....	40
4.1.3	Encadrement réglementaire ayant une incidence financière.....	49

4.2	Examen des composantes.....	52
4.2.1	Allocation de base.....	52
4.2.1.1	Transport exclusif.....	54
4.2.1.2	Transport intégré.....	56
4.2.2	Allocation pour le transport des élèves en difficulté d'adaptation et d'apprentissage.....	59
4.2.3	Allocations supplémentaires.....	63
4.3	Analyse de ratios.....	67
4.3.1	Ratios de performance.....	68
4.3.1.1	Kilométrage quotidien par véhicule.....	68
4.3.1.2	Nombre d'élèves transportés par véhicule.....	70
4.3.1.3	Nombre d'élèves transportés par place disponible.....	72
4.3.2	Ratios de coûts.....	75
4.3.2.1	Coût annuel par véhicule.....	75
4.3.2.2	Coût moyen par élève transporté.....	75
4.3.2.3	Coût moyen au kilomètre.....	79
4.4	Analyse du phénomène des écarts de prix de contrat.....	80
4.4.1	Écart inter-régional et intra-régional.....	84
4.4.2	Écart des prix de contrats dans les commissions scolaires.....	90
4.5	Situation de l'industrie.....	91
5.0	Offre de service.....	95
5.1	Situation avant 1982.....	95
5.2	Situation après 1982.....	97
5.2.1	Règle d'admissibilité au transport.....	98

5.2.2	Temps de parcours.....	101
5.2.3	L'utilisation des services réguliers de transport en commun.....	102
5.2.4	Parc de véhicules.....	106
5.2.5	Le transport complémentaire.....	110
5.3	Bilan.....	112
6.0	Études particulières.....	114
6.1	Processus d'intégration scolaire.....	114
6.2	Commissions scolaires à forte croissance de clientèle.....	117
6.3	Les institutions privées.....	122
6.3.1	Règles d'admissibilité.....	123
6.3.2	État de la situation.....	125
6.3.3	Nouvelle réalité	125
6.3.4	Nouvelle politique	126
6.3.5	Établissement des allocations.....	127
6.3.6	Effets de la mise en place de cette politique.....	129
6.4	Les classes d'accueil	129
7.0	Conclusion et recommandations.....	133
	Liste des principales recommandations proposées.....	138
	Annexes.....	139

LISTE DES TABLEAUX ET FIGURES

Tableau 1	Évolution de la clientèle scolaire et du nombre d'élèves transportés.....	35
Tableau 2	Évolution du coût du transport scolaire.....	42
Tableau 3	Évolution des surplus réalisés sur l'allocation de base.....	45
Tableau 4	Répartition du nombre de commissions scolaires en situation de surplus et de déficit.....	46
Tableau 5	Évolution des soldes normalisés pour les commissions scolaires.....	48
Tableau 6	Évolution de l'enveloppe de base depuis 1982-1983.....	53
Tableau 7	Évolution du coût moyen d'un élève utilisant le transport intégré.....	57
Tableau 8	Clientèle EDAA pouvant nécessiter du transport spécifique.....	60
Tableau 9	Allocations supplémentaires 1982-83 à 1985-86.....	65
Tableau 10	Évolution du kilométrage quotidien moyen par véhicule.....	69
Tableau 11	Évolution du nombre d'élèves transportés par véhicule.....	71
Tableau 12	Évolution du nombre d'élèves transportés par place disponible.....	74

Tableau 13	Évolution du coût moyen par véhicule par région administrative.....	76
Tableau 14	Évolution du coût moyen par élève transporté par région administrative.....	77
Tableau 15	Évolution du coût moyen au kilomètre par région administrative.....	78
Tableau 16	Kilométrage quotidien par véhicule et coût moyen par élève, 1985-1986.....	83
Tableau 17	Évolution du coût moyen par véhicule par région administrative.....	86
Tableau 18	Évolution du coût moyen au kilomètre par région administrative.....	87
Tableau 19	Écarts des prix des contrats selon les normes de taux et tarifs.....	88
Tableau 20	Comparaison pour chaque région, du salaire moyen versus les coûts moyens par véhicule et par kilomètre.....	89
Tableau 21	Nombre moyen de kilomètres de marche par niveau scolaire.....	99
Tableau 22	Évolution de l'importance du transport intégré par région administrative (par rapport à la clientèle totale transportée).....	104
Tableau 23	Évolution de l'âge moyen du parc de véhicules.....	107
Tableau 24	Composition du parc de véhicules scolaires.....	109

Tableau 25	Évolution des subventions et des dépenses liées au transport complémentaire.....	111
Tableau 26	Variation de la clientèle inscrite des commissions scolaires entre 1986-87 et 1991-92.....	120
Figure 1	Évolution de la clientèle scolaire.....	36
Figure 2	Importance de la clientèle transportée.....	37
Figure 3	Évolution du coût du transport scolaire.....	43

1.0 INTRODUCTION

L'actuel système de transport des écoliers est en place depuis bientôt six ans. Dans son ensemble, celui-ci n'a suscité aucune difficulté majeure et ce, autant au plan de la gestion que du financement. Aucune modification importante qui aurait pu s'éloigner des visées initiales de la réforme introduite en 1982 n'a été apportée. Seuls des correctifs d'ordre administratif ont été introduits au fil des ans. Certains acquis, comme la responsabilité accrue confiée aux commissions scolaires en matière de gestion et d'organisation, ont permis d'atteindre les objectifs poursuivis par la réforme et fait en sorte qu'un retour au système antérieur de gestion centralisée n'apparaît pas souhaitable.

Malgré la relative satisfaction que donne le régime actuel de transport des écoliers, il est nécessaire d'en évaluer les diverses composantes. À ce chapitre, le système de transport des écoliers s'inscrit dans la lignée des divers programmes de subventions de l'État qui doivent faire l'objet d'une révision périodique de façon à s'assurer que chacun permet d'atteindre les objectifs au meilleur coût possible. Le présent document constitue la première étude globale du régime instauré en 1982.

Dans le but d'obtenir l'information la plus complète possible, le ministère des Transports a mis en place, dès l'avènement du nouveau régime, un mécanisme de cueillette de données auprès des commissions scolaires, ces données pouvant ultérieurement servir à des analyses. Cette cueillette uniforme d'information permet au ministère des Transports de disposer d'une banque de données fiables et abondantes.

De plus, le recul dont nous disposons maintenant permet d'éviter les résultats déconcertants qui sont souvent générés par l'introduction d'un nouveau régime. Il est habituel que des ajustements importants se produisent au début d'un nouveau régime et que les gestionnaires agissent avec prudence jusqu'à ce qu'ils maîtrisent bien les nouvelles règles. Ces effets se sont estompés, ce qui devrait permettre une analyse plus juste.

Après ce court historique du régime précédent et une description sommaire de celui qui prévaut actuellement, la présente étude s'attachera à deux volets particuliers.

Le premier volet portera sur l'aspect financier. Le mode de financement sera d'abord étudié dans sa globalité de façon à établir sa capacité de répondre adéquatement à un objectif toujours maintenu, soit celui d'un contrôle efficace des coûts, tout en assurant un service de qualité sur l'ensemble du territoire.

À cette approche globale succéderont de multiples études sectorielles portant sur chacune des allocations. Certaines comparaisons entre régions scolaires devraient également permettre de mesurer la performance respective au niveau régional.

Le second volet qui fera l'objet d'une attention particulière dans le cadre de cette étude est la question du niveau de service. Les principales composantes analysées sont les critères d'admissibilité, la distance de marche, la qualité des véhicules, le transport pour activités parascolaires ... L'objectif est de déterminer dans quelle mesure les commissions scolaires ont modifié leur politique respective compte tenu de l'autonomie accrue dont elles disposent à ce chapitre.

À ces deux grands volets s'ajouteront certaines analyses particulières sur des éléments qui posent problème dans le cadre du régime actuel. À cet égard, cinq secteurs cibles ont déjà été identifiés. Il s'agit en l'occurrence du transport destiné aux élèves fréquentant les institutions privées, des besoins générés par l'augmentation de la clientèle handicapée, des commissions scolaires à forte croissance de clientèle, des classes d'accueil et finalement des problèmes engendrés par les disparités importantes qui existent au chapitre de la rémunération des entreprises de transport des écoliers. Ce dernier élément s'inscrit dans une perspective à moyen terme compte tenu de la complexité des enjeux.

L'ensemble de ces analyses devrait déboucher sur une série de propositions de nature à mieux ajuster la politique de transport scolaire à l'évolution des besoins, tout en tenant compte des limites financières de l'État.

2.0 RAPPEL HISTORIQUE

2.1 Historique du régime

2.1.1 Régime de transport des écoliers (1974-1981)

Le régime actuel de transport des écoliers a été introduit au début de l'année scolaire 1982-1983. Il venait remplacer celui qui a prévalu pendant 8 ans, soit de 1974 à 1981.

Le régime précédent, mis en place en 1974, a permis l'introduction de règles de fonctionnement et de financement de l'activité du transport des écoliers sur l'ensemble du territoire québécois. Le Règlement 11 sur le transport des écoliers fixe alors le cadre général et précise les responsabilités respectives des divers partenaires. Ce règlement constitue en quelque sorte la pierre angulaire sur laquelle repose le fonctionnement même du système. Il 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 tarifs pour chacune des régions du Québec selon la capacité des véhicules et le kilométrage parcouru.

Un autre aspect très important du régime de 1974 à 1981 a été le processus de restructuration des commissions scolaires en matière de transport. En 1974-1975, 77 des 256 commissions scolaires se voient confier l'organisation et l'administration du transport des élèves. Ce mouvement important est connu sous le vocable de processus de régionalisation. La gestion du transport se fait alors sur une échelle qui facilite la rationalisation des réseaux.

Ce régime de type ouvert confie aux commissions scolaires l'organisation des services, mais sans responsabilité financière réelle. C'est le gouvernement qui assume l'entière responsabilité au chapitre de la fourniture de fonds. En fait, le système comportait peu ou pas d'incitation véritable pour les commissions scolaires à minimiser les coûts. Le seul frein existant était l'approbation préalable des devis de transport par le ministère des Transports.

La hausse importante des coûts, associée à la précarité de la situation financière gouvernementale, a incité le ministère des Transports à introduire des mesures de compression dans le cadre même de ce régime. Ces mesures ont réduit de façon significative le nombre de véhicules utilisés au début des années 1980.

2.1.2 Étude du Comité interministériel sur le transport des écoliers au Québec

En 1980, le Conseil du trésor demandait au ministère des Transports et au ministère de l'Éducation de former, sous la coordination du Comité ministériel permanent à l'aménagement du territoire, un comité de travail. Ce comité avait le mandat de formuler diverses hypothèses concernant la prise en charge, le fonctionnement et le financement du transport scolaire. L'objectif était de proposer des mesures susceptibles de réduire la contribution gouvernementale aux coûts du transport des écoliers et d'envisager une décentralisation administrative. En cours de mandat, une troisième préoccupation a également fait l'objet d'une attention particulière soit la polyvalence dans l'utilisation du parc autobus affecté au transport des écoliers.

Après avoir procédé à une analyse complète du régime en vigueur et à certaines comparaisons avec des systèmes existants dans d'autres provinces ou états, le comité a proposé plusieurs mesures devant permettre la réduction de la contribution gouvernementale. Le comité ne proposait pas un régime particulier, mais plutôt des éléments pouvant être contenus dans un nouveau régime. Le comité suggérait d'accorder une autonomie accrue aux commissions scolaires et d'apporter des modifications réglementaires de nature à permettre une meilleure utilisation des véhicules d'écoliers.

2.1.3 Livre blanc sur la réforme du système de transport des écoliers au Québec

En octobre 1981, le ministre des Transports publiait un livre blanc portant le titre 8 285 autobus d'écoliers au service des Québécois. Il proposait une réforme globale du système de transport des écoliers qui s'inspirait largement des travaux et des propositions du Comité interministériel sur le transport scolaire.

Le livre blanc proposait trois grandes avenues:

- un meilleur contrôle financier et une réduction des coûts de système;
- une décentralisation vers les autorités locales;
- l'introduction de trois mesures de polyvalence permettant une utilisation plus rationnelle des véhicules.

Les principaux intervenants ont pu exprimer leurs opinions sur les propositions gouvernementales par le biais de mémoires et lors des audiences d'une commission parlementaire.

Parmi les changements majeurs que la réforme de 1982-1983 a introduits, il y a certes l'établissement de l'enveloppe budgétaire fermée assurant le ministère des Transports du niveau des crédits devant être affectés au transport des écoliers. La proposition gouvernementale prévoit l'établissement des enveloppes budgétaires sur la base des coûts historiques de chaque commission scolaire.

Le livre blanc propose une augmentation sensible de la responsabilité des commissions scolaires. À la tâche d'organiser et de gérer les services de transport qu'elles avaient déjà s'ajoute la gestion financière. La commission scolaire devient responsable de la gestion financière des allocations que lui accorde le ministère des Transports pour le transport des écoliers. Elle doit assumer elle-même les déficits s'il y a lieu, et en contrepartie, elle peut affecter selon ses besoins les surplus éventuels.

La réforme prévoit également une refonte du régime contractuel de nature à conférer aux commissions scolaires une plus grande latitude dans le choix des transporteurs. Le contrat-type prévu antérieurement par la réglementation est aboli et les commissions scolaires peuvent recourir à la soumission publique ou à l'entente de gré à gré pour choisir leurs transporteurs.

Bien que le gouvernement continue de défrayer la quasi-totalité des coûts du transport scolaire, le livre blanc propose un cadre financier de trois ans de façon à conférer la stabilité nécessaire aux gestionnaires et aux transporteurs dans la planification de leurs opérations. Les contrats peuvent avoir une durée variable mais n'excédant pas trois ans.

L'indexation annuelle de l'enveloppe budgétaire de base (transport matin et soir) est établie à la fois sur l'indice des prix à la consommation et l'indice des prix du transport. De plus, la formule préconisée prend compte de l'évolution de la clientèle inscrite. L'indexation de l'enveloppe budgétaire est assortie de compressions successives de 4 %, 3 % et 3 % pour les trois premières années du régime.

Le livre blanc propose une réduction sensible de l'encadrement administratif et réglementaire. Les dispositions concernant les normes de construction et d'utilisation des véhicules sont cependant maintenues de façon intégrale.

Les trois mesures proposées pour améliorer l'utilisation du parc autobus sont la possibilité d'admettre une clientèle autre qu'écolière sur les circuits réguliers lorsqu'il y a des places disponibles; la possibilité d'utiliser les véhicules affectés au transport des écoliers pour des voyages nolisés de moins de 200 km aller-retour

sans l'obligation de détenir un permis de la Commission des transports du Québec et enfin le pouvoir accordé aux municipalités de requérir les services d'un transporteur écolier pour effectuer des services de transport en commun d'appoint.

2.1.4 Modifications législatives

Le 19 décembre 1981 était sanctionné le projet de loi modifiant la Loi sur les transports et d'autres dispositions législatives. Ce projet venait modifier 14 textes législatifs distincts de façon à permettre la réforme complète du régime selon les paramètres contenus dans le livre blanc.

Les principales modifications visaient à conférer aux commissions scolaires une responsabilité accrue dans l'organisation du transport de leur clientèle. Au niveau gouvernemental, c'est au ministre des Transports qu'incombe la responsabilité de déterminer le montant des subventions destinées aux commissions scolaires et aux institutions privées.

2.2 Principales modifications au régime depuis sa mise en place

Le régime a subi quelques modifications ou ajustements depuis 1982. Cependant, ces modifications n'ont pas apporté de bouleversements majeurs ayant pour effet de modifier la portée ou les objectifs du système. En fait, il s'agit plutôt d'ajustements techniques.

2.2.1 Évolution de la clientèle

Lors du deuxième cadre triennal débutant en 1985-1986, l'application automatique du facteur d'évolution de la clientèle a été soustrait de la formule d'ajustement de l'enveloppe budgétaire. Toutefois, lorsque la variation (positive ou négative) est supérieure à 5 % sur une période de trois ans par rapport à l'année de référence, et que le coût des services en est affecté, l'application du facteur prend effet dans la détermination de l'allocation de base. Cette modification était rendue nécessaire puisqu'une légère variation de clientèle n'entraîne pas obligatoirement une variation proportionnelle des coûts.

2.2.2. Ajustement des indices et de la période de référence

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

2.2.3 Affectation des surplus

Diverses mesures ont été introduites de façon à inciter les commissions scolaires à affecter prioritairement à des activités de transport les surplus dégagés de l'enveloppe budgétaire.

2.2.4 Suppression des mesures de compression

Après les trois premières années du nouveau régime, les mesures de compression qui étaient intégrées à la formule d'ajustement des enveloppes budgétaires ont été supprimées. L'objectif premier de réduire le coût de système a été réalisé et a permis d'atteindre un certain équilibre. En 1985-1986, le ministère des Transports a également procédé à un certain rétablissement de la base des enveloppes budgétaires en fonction des dépenses réelles encourues par les commissions scolaires en 1983-1984.

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

3.0 DESCRIPTION GÉNÉRALE DU RÉGIME

3.1 Encadrement réglementaire

3.1.1 Les lois

Au niveau gouvernemental, c'est le ministère des Transports qui assume depuis 1974 la responsabilité du système de transport des écoliers. Les dispositions législatives relatives au financement de l'activité par le gouvernement et à la gestion par les commissions scolaires sont contenues dans la Loi sur l'instruction publique (L.R.Q., chap. I-14).

La Loi sur l'instruction publique (articles 431 à 431.10) confère aux commissions scolaires les pouvoirs d'organisation des services de transport scolaire et fixe les principaux paramètres qu'elles doivent respecter. Les commissions scolaires qui organisent un service de transport scolaire doivent former un comité consultatif de transport. L'article 431.9 prévoit que les subventions gouvernementales que reçoivent les commissions scolaires sont déterminées par des règles budgétaires établies par le ministre des Transports.

Les articles 59 à 59.4 de la Loi sur l'enseignement privé (L.R.Q., chap. E-9) attribuent aux institutions privées admissibles des pouvoirs similaires à ceux des commissions scolaires en matière de transport.

3.1.2 Règlement sur le transport scolaire

La réglementation actuelle encadrant l'activité du transport scolaire a une portée plus restreinte que celle qui prévalait avant 1982. Il s'agit d'un cadre plus souple qui est le reflet de l'autonomie accrue dont disposent maintenant les commissions scolaires. Le règlement comporte 3 sections distinctes.

En premier lieu, il prévoit la composition d'un comité consultatif ainsi que son mode de fonctionnement. Ce comité a pour but de favoriser la consultation des divers intervenants ayant un intérêt en matière de transport scolaire, lorsque la commission scolaire doit déterminer sa politique.

La seconde partie du règlement qui concerne l'octroi des contrats est certes la pierre angulaire de ce texte. Le règlement prévoit que les contrats peuvent être accordés selon trois avenues différentes. La commission scolaire peut accorder par entente de gré à gré des contrats à un transporteur qui est déjà lié à elle. Le nombre des contrats accordés par cette voie ne peut cependant excéder celui que détenait auparavant ce même transporteur. Cette procédure est la plus largement utilisée, puisque 93,6 % des contrats ont été octroyés selon cette méthode en 1985-1986.

La réglementation permet également à la commission scolaire de procéder par soumissions publiques. La commission scolaire n'est cependant pas obligée d'accorder le contrat au plus bas soumissionnaire. Un nombre restreint de commissions scolaires ont fait appel à cette option puisque seulement 4,3 % des contrats en vigueur ont été octroyés selon cette procédure pour la même année 1985-1986. Enfin, il existe une troisième option qui autorise une commission scolaire à accorder un contrat après le processus des soumissions, à la condition que le prix du contrat soit inférieur d'au moins 5 % à celui de la plus basse soumission. Cette dernière avenue est vraiment exceptionnelle et vise à décourager des coalitions possibles dans le cas où il y aurait un nombre restreint de transporteurs.

Enfin, la dernière section du règlement contient les diverses stipulations que doivent comporter les contrats de transport d'écoliers. Parmi les principales dispositions de cette section, on peut noter la prohibition d'utiliser des autobus de plus de douze ans pour effectuer du transport d'écoliers. Les transporteurs doivent également fournir un cautionnement d'exécution. Celui-ci doit être égal à 20 % du prix du contrat dans le cas où le dépôt se fait sous la forme d'un chèque visé ou d'obligation. Dans le cas d'une caution, le montant doit être égal à 35 %. Enfin, on exige que les contrats de plus d'un an contiennent une clause d'indexation annuelle correspondant à celle versée par le ministère des Transports aux commissions scolaires pour les deuxième et troisième années du contrat.

3.1.3 Règlement sur les véhicules automobiles affectés au transport des écoliers

Le Règlement sur les véhicules affectés au transport des écoliers comporte plusieurs dispositions qui étaient contenues avant 1982 dans le Règlement 11. La plus grande partie du règlement fixe les normes de construction des autobus affectés au transport scolaire, excluant les véhicules de type minibus. Les normes correspondent aux exigences actuelles fixées par les autorités fédérales en matière de construction. Ce sont des standards qui prévalent pour la vente des autobus scolaires sur l'ensemble du territoire canadien. La réglementation québécoise comporte quelques exigences supplémentaires comme certaines inscriptions et consignes, un système de chauffage plus puissant ...

3.1.4 Règles budgétaires

Les Règles budgétaires du transport des écoliers constituent le document qui détermine le mode de financement du transport scolaire. Ce document publié annuellement par le ministère des Transports fixe les divers paramètres sur lesquels sont établis les enveloppes budgétaires versées par le gouvernement du Québec à chaque commission scolaire ou institution privée admissible aux subventions. Les règles budgétaires sont sous la responsabilité du ministre des Transports, mais font l'objet d'une consultation auprès du ministère

de l'Éducation de façon à favoriser une meilleure coordination des actions gouvernementales. Également, elles doivent recevoir l'approbation annuelle du Conseil du trésor. Ces règles budgétaires s'inscrivent dans un cadre financier fixé par décret gouvernemental pour trois ans. Le cadre financier actuel prendra fin avec l'année scolaire 1987-1988.

Les règles budgétaires établissent les types d'activité 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. Aux diverses règles d'application générale s'ajoutent plusieurs dispositions particulières touchant notamment les véhicules utilisés en régie, les conflits de travail, les ententes entre commissions scolaires ou avec des institutions privées¹.

Les surplus qu'une commission scolaire peut dégager dans sa gestion du transport peuvent être affectés à d'autres postes budgétaires. Il n'y a que les allocations propres au transport des élèves en difficulté d'adaptation et d'apprentissage qui ne peuvent faire l'objet d'un transfert. En fait, lorsque des allocations versées aux fins de transport font l'objet d'un transfert vers d'autres postes budgétaires, elles sont soumises aux règles générales de fonctionnement des commissions scolaires.

1. La section 3.3.2 du présent document présente et explique de façon détaillée les diverses composantes des règles budgétaires.

3.2 Responsabilités des partenaires

Le transport des écoliers concerne un nombre important de partenaires. La présente section décrit brièvement les responsabilités respectives des principaux intervenants.

3.2.1 Les intervenants gouvernementaux

3.2.1.1. Ministère des Transports du Québec (M.T.Q.)

Le ministère des Transports assume plusieurs responsabilités en matière de transport scolaire. En premier lieu, le M.T.Q. a la tâche d'élaborer le cadre réglementaire et législatif et d'y apporter les ajustements ponctuels nécessaires. Les principaux textes législatifs sont le Règlement sur les véhicules automobiles affectés au transport des écoliers, le Règlement sur le transport scolaire, la Loi sur les transports et les articles de la Loi sur l'instruction publique (L.R.Q., chap. I-14) concernant le transport des écoliers.

Le M.T.Q. a également le mandat d'élaborer le cadre budgétaire qui fait part des grands paramètres qui régissent l'activité de transport des écoliers pour une période de trois ans. À noter que le cadre budgétaire fait l'objet d'une approbation gouvernementale. En complément au cadre budgétaire, le M.T.Q. réalise annuellement les règles budgétaires qui servent à préciser le fonctionnement et le versement des subventions destinées à chaque commission scolaire.

Pour remplir ces derniers mandats, le M.T.Q. entretient de fréquents contacts avec les principaux intervenants du secteur du transport des écoliers afin de concilier les intérêts parfois divergeants de ces groupes. Parmi ces partenaires on note les commissions scolaires, la Fédération des commissions scolaires catholiques du Québec (F.C.S.C.Q.), l'Association des commissions scolaires protestantes du Québec (A.C.S.P.Q.), l'Association des institutions d'enseignement secondaire (A.I.E.S.), les associations de transporteurs (ATEQ, APAQ).

À l'intérieur même des institutions gouvernementales, le ministère de l'Éducation (MEQ) et la Régie de l'assurance automobile du Québec (RAAQ) sont les deux organismes avec lesquels les échanges sont les plus fréquents.

3.2.1.2. Ministère de l'Éducation du Québec (MEQ)

C'est au ministère de l'Éducation qu'il revient de gérer et de créer le divers programmes d'éducation scolaire. Celui-ci assume la plus grande partie des frais administratifs liés à la gestion des services de transport des écoliers par les commissions scolaires. Celles-ci ont déboursé environ 9 350 000 \$ à ce chapitre pour l'année scolaire 1984-1985. À ces débours s'ajoute le financement d'environ 175 véhicules qui sont exploités en régie par certaines commissions scolaires. Ce sont principalement les commissions scolaires protestantes qui ont recours à ce type d'exploitation.

Le MEQ a été à l'origine de la création de certains programmes informatiques propres à la gestion du transport des écoliers (\$ piastres et hastus) auxquels les commissions scolaires sont libres d'adhérer. Ces programmes permettent aux commissions scolaires d'avoir accès à des services qu'elles n'auraient pu développer individuellement en raison des coûts.

3.2.1.3 Régie de l'assurance automobile du Québec (RAAQ)

La principale responsabilité de la RAAQ en matière de transport des écoliers est la vérification mécanique des véhicules. La réglementation actuelle exige que chaque véhicule affecté au transport des écoliers fasse annuellement l'objet d'une vérification* mécanique par les officiers de la RAAQ. À cette vérification statutaire s'ajoutent certaines inspections effectuées de façon ponctuelle à la suite de demandes formulées par des individus ou des commissions scolaires.

La RAAQ est aussi responsable de l'immatriculation des véhicules scolaires et de l'émission des permis des chauffeurs. Dans ces deux cas, le transport scolaire n'implique pas d'obligation plus grande pour la RAAQ que le transport par camion ou par taxi.

* À court terme, cette obligation sera portée à deux inspections annuelles.

3.2.1.4 Commission des Transports du Québec (C.T.Q.)

La Commission des transports a une responsabilité restreinte en ce qui concerne le transport des écoliers. Son rôle se limite à émettre des permis de transport scolaire dans les cas où cela est nécessaire. En fait, le transporteur scolaire doit détenir un permis uniquement dans les cas où certains services ne sont pas organisés par la commission scolaire (transport du midi ou pour des institutions qui ne sont pas reconnues pour les fins de subvention par le M.T.Q.). Dans ce deuxième cas, il s'agit souvent de transport de fin de semaine pour des institutions privées ou encore pour des cégeps. Les services qui nécessitent l'obtention d'un permis de la C.T.Q. ne comblent qu'une part très restreinte de la demande en transport scolaire.

3.2.2 Les intervenants du monde scolaire

3.2.2.1 Les commissions scolaires

Les commissions scolaires assument un rôle essentiel dans la gestion des services de transport scolaire. Cette responsabilité de gestion peut se diviser en deux volets distincts.

En premier lieu, les commissions scolaires ont à déterminer la politique de transport qu'elles entendent mettre en place. Elles ont l'entière responsabilité de définir les critères d'admissibilité, la durée maximale des parcours ... Elles ont à établir les parcours assurant à la clientèle l'accès aux institutions d'enseignement.

Les commissions scolaires ont également la responsabilité de requérir les services des transporteurs qui effectuent les services. Elles doivent, pour ce faire, suivre les procédures prévues par le Règlement sur le transport scolaire. Les commissions scolaires ont à négocier les ententes contractuelles et à établir la durée de celles-ci (maximum trois ans). Dans une très large mesure, les commissions scolaires privilégient la négociation de gré à gré avec les transporteurs en place pour le renouvellement des contrats.

À ces diverses tâches reliées à l'organisation même des services s'ajoute la gestion financière de l'activité.

Les commissions scolaires reçoivent du ministère des Transports une enveloppe budgétaire établie selon les modalités prévues dans les règles budgétaires du transport des écoliers. Cette enveloppe est de type fermé, ce qui incite les commissions scolaires à opérer des choix budgétaires en fonc-

tion des disponibilités. De ce fait, les commissions scolaires sont responsables des déficits éventuels mais, en contre-partie, elles peuvent affecter à d'autres postes budgétaires les surplus éventuels.

3.2.2.2 Les associations de commissions scolaires

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

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

3.2.3 Les intervenants externes

3.2.3.1 Les exploitants

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

La grande majorité des entreprises de transport écolier sont des P.M.E. de type familial. On assiste cependant depuis quelques années à une concentration des entreprises et à l'émergence d'entreprises majeures comme Transco et Sumabus qui possèdent des parcs de plus de 400 véhicules. Ce phénomène de concentration des entreprises n'est pas propre au Québec et la présence d'une multitude d'entreprises favorise ce mouvement.

On dénombre au Québec environ 1 000 entreprises qui exploitent un parc d'environ 8 700 véhicules. Près de 75 % des entrepreneurs ont un parc de moins de 10 véhicules.

3.2.3.2. Les associations de transporteurs

La plupart des entreprises adhèrent à l'Association du transport écolier du Québec (ATEQ) ou à l'Association des propriétaires d'autobus du Québec (APAQ). L'ATEQ regroupe la majorité des transporteurs écoliers et ce secteur constitue son champ privilégié d'intervention.

Les deux associations jouent un rôle important dans les relations et échanges avec les divers organismes gouvernementaux comme la Régie de l'assurance automobile du Québec (RAAQ) ou le M.T.Q. afin de promouvoir les intérêts de l'industrie.

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

3.3 Financement

3.3.1 Responsabilité financière des partenaires

Le financement du transport des écoliers est assumé presque exclusivement par des fonds gouvernementaux. Le ministère des Transports est de loin le plus grand pourvoyeur avec une contribution

d'environ 310 millions de dollars pour l'année scolaire 1986-1987. Le ministère de l'Éducation devrait également déboursier pour cette même année près de 10 millions de dollars pour les frais reliés à la gestion des services à même l'enveloppe budgétaire prévue pour le fonctionnement et l'administration générale des commissions scolaires. À ce montant s'ajoute 1 million de dollars pour le renouvellement des véhicules exploités en régie par certaines commissions scolaires.

Les commissions scolaires ne défraient qu'une portion marginale du coût du transport. D'ailleurs, la capacité des commissions scolaires d'assumer des coûts supplémentaires est limitée par le régime de fiscalité locale qui prévaut actuellement.

Le programme de financement gouvernemental couvre essentiellement deux déplacements par jour (soit une entrée et une sortie) par les élèves des niveaux primaire et secondaire entre le domicile et l'école. À ces services quotidiens s'ajoutent des services visant à combler des besoins précis liés à des activités pédagogiques (inter-écoles, sorties culturelles ...).

Le transport du dîner n'est pas admissible aux subventions gouvernementales. Cependant, ce type de service est organisé sur le territoire de plusieurs commissions scolaires (57 sur 90 en 1984-1985). Celles-ci peuvent organiser et assumer, en tout ou en partie, le coût de ces services à même les enveloppes budgétaires qu'elles reçoivent du M.T.Q. ou à même la taxation locale, ou bien exiger une tarification.

Certaines commissions scolaires ne s'impliquent pas dans l'organisation des services du midi et ce sont alors les transporteurs eux-mêmes qui, par le biais d'un permis de la Commission des transports du Québec (C.T.Q.) exploitent et gèrent les services. Ceux-ci font l'objet d'une tarification déposée à la C.T.Q. et cette dernière peut la refuser, si cela s'avère non conforme à l'intérêt public.

3.3.2 Activités subventionnées

Les règles budgétaires du transport des écoliers déterminent les diverses activités qui sont admissibles aux subventions et précisent les modalités servant à établir les enveloppes budgétaires.

3.3.2.1 Allocation de base

Le transport pour l'entrée et la sortie quotidienne des élèves constitue l'essentiel des sommes accordées aux commissions scolaires. Ce transport est défrayé par le biais de l'allocation de base qui en 1985-1986 représentait 97,5 % des allocations totales versées pour le transport des écoliers par le gouvernement du Québec. Comme nous l'avons signalé précédemment, les enveloppes budgétaires dévolues à chaque commission scolaire ont été établies à partir d'un coût historique. Ces enveloppes ont par la suite été indexées annuellement et rétablies en 1985-1986 sur la base de la dépense réelle encourue en 1984-1985, de façon à mieux s'ajuster à la réalité.

L'allocation de base pour le transport exclusif est ajustée annuellement selon une formule d'indexation qui prend en compte l'évolution de l'indice du prix du transport pour 60 % et pour 40 % de l'indice des prix à la consommation. Pour le transport intégré (élèves utilisant le réseau régulier de transport en commun), c'est le taux moyen d'augmentation du coût du laissez-passer étudiant qui sert à l'ajustement. Le facteur d'évolution de clientèle n'intervient que lorsque la clientèle inscrite varie de plus ou moins 5 % sur une période de trois ans par rapport à l'année de référence et que cela affecte les coûts de transport.

Il est à noter que l'allocation de base comprend l'essentiel des coûts encourus pour le transport des élèves handicapés. La majeure partie des coûts du transport destiné à des institutions privées et effectué par les commissions scolaires est également financé par l'allocation de base (voir section 6.3).

3.3.2.2 Allocations supplémentaires

Quatre activités de transport font l'objet d'allocation supplémentaire. Chacune d'elle vise à combler un besoin précis qui n'est pas comblé par les services de transport matin et soir.

1. Transport complémentaire

Cette allocation vise à défrayer le coût du transport pour participer à certaines acti-

vités éducatives complémentaires (visites de musées, visites industrielles, activités sportives ...). La subvention annuelle est établie à 1,00 \$ par élève inscrit aux niveaux primaire et secondaire.

2. Transport inter-écoles

Le transport inter-écoles vise à permettre la fréquentation de cours ou stages obligatoires qui ne peuvent être dispensés à l'école fréquentée par l'élève. Cette allocation est indexée de la même manière que l'allocation de base.

3. Transport des élèves inscrits au programme maternelle-maison et animation

Ce programme s'adresse aux enfants vivant en milieu économiquement faible et n'est pas offert sur l'ensemble du territoire. Ce programme existe dans cinq des neuf régions scolaires du Québec. Cette allocation est indexée selon le même modèle que l'allocation de base pour un programme déjà existant et tient compte de l'augmentation de clientèle s'il y a lieu. Dans le cas de l'implantation du programme, la commission scolaire recevait pour l'année scolaire 1986-1987 un montant forfaitaire de 375,00 \$ par élève inscrit.

4. Le transport périodique

Le transport périodique vise à permettre aux élèves, qui ne peuvent bénéficier d'un transport matin-soir entre l'école et le domicile en raison de la distance, de bénéficier d'un transport hebdomadaire, mensuel ou semestriel selon le cas. Cette allocation est également indexée selon la même méthode que l'allocation de base.

3.3.2.3. Allocation spécifique

La seule allocation spécifique vise à défrayer le coût de certains services destinés à la clientèle des élèves en difficulté d'adaptation et d'apprentissage (E.D.A.A.). Ce sont des services non couverts par l'allocation de base et qui sont défrayés sur la base des coûts réels. Cette allocation nécessite une approbation ministérielle préalable. Cette allocation couvre le coût du transport quotidien des élèves devant suivre des cours spéciaux à l'extérieur du territoire de la commission scolaire. Ces élèves font l'objet d'une entente de scolarisation. Cette allocation permet également d'assumer les frais reliés au transport périodique d'un élève qui ne peut voyager quotidiennement. Cette allocation permet l'achat d'équipements et d'accessoires propres au transport de cette clientèle (ex: rampes d'accès). Enfin, cette allocation offre également aux commissions scolaires la possibilité de répondre aux nouveaux besoins des élèves déjà transportés.

4.0 ANALYSE DU RÉGIME

4.1 Évolution globale

Ce chapitre constitue un élément majeur de l'étude. En effet, plusieurs aspects importants seront analysés, dont le financement des services et les ratios de performance et de coût. Cependant, certaines analyses demeurent partielles puisqu'en 1985-1986, l'enveloppe de base a été réajustée sur la base des dépenses réelles de 1983-1984 et que plusieurs analyses se limitent à l'année 1985-1986.

4.1.1 La clientèle

La clientèle transportée dans le cadre du système de transport subventionné est demeurée relativement stable au cours des quatre premières années du régime actuel. Cette relative stabilité succède à un mouvement de baisse qui s'est amorcé avec l'année scolaire 1975-1976. Cette baisse s'est faite de façon graduelle, dans un mouvement concomittant à la baisse de la clientèle inscrite. La venue du nouveau régime constitue une année charnière dans ce mouvement à la baisse, puisque l'on constate une réduction de 31 000 élèves transportés, alors que la clientèle inscrite ne diminuait que de 4 200 environ.

TABLEAU 1
 ÉVOLUTION DE LA CLIENTÈLE SCOLAIRE (1)
 ET DU NOMBRE D'ÉLÈVES TRANSPORTÉS
 (années 1974-75 à 1985-86)

ANNÉE SCOLAIRE	ÉLÈVES INSCRITS	ÉLÈVES TRANSPORTÉS	IMPORTANCE RELATIVE
1974-75	1 416 000	741 800	52,4%
1975-76	1 377 000	748 500	54,4%
1976-77	1 320 000	729 500	55,3%
1977-78	1 262 000	718 500	56,9%
1978-79	1 213 000	704 800	58,1%
1979-80	1 160 000	705 300	60,8%
1980-81	1 133 000	692 500	61,1%
1981-82	1 094 000	683 520	62,5%
1982-83	1 089 759	652 756	59,9%
1983-84	1 067 322	653 085	61,2%
1984-85	1 061 783	656 761	61,9%
1985-86	1 040 940	655 191	62,9%

(1): Réseau des commissions scolaires seulement.

Source: Ministère des Transports du Québec, D.G.T.P.M., Décembre 1987.

FIGURE 1

ÉVOLUTION DE LA CLIENTÈLE SCOLAIRE

(ANNÉES 1974-1975 À 1985-1986)

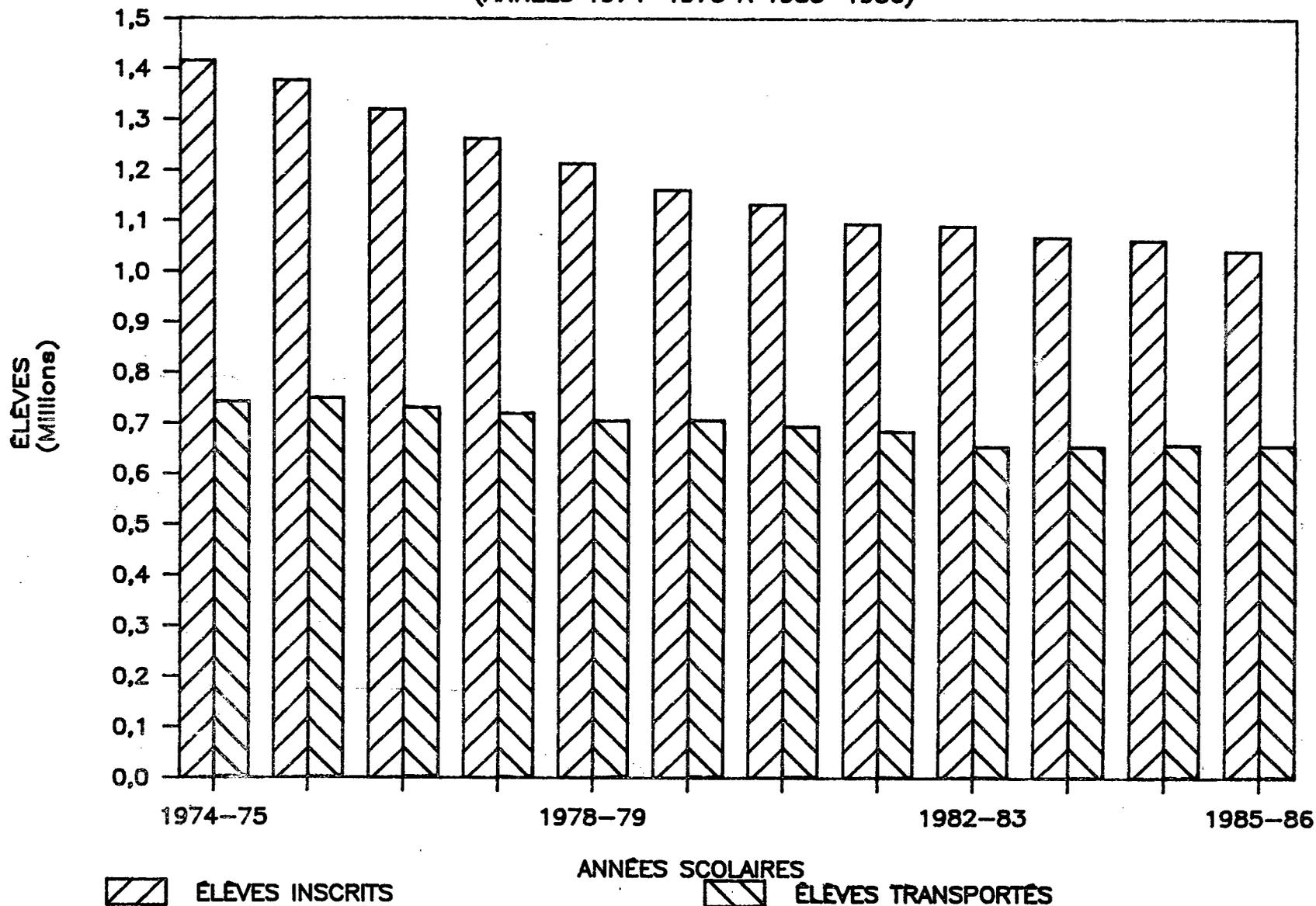
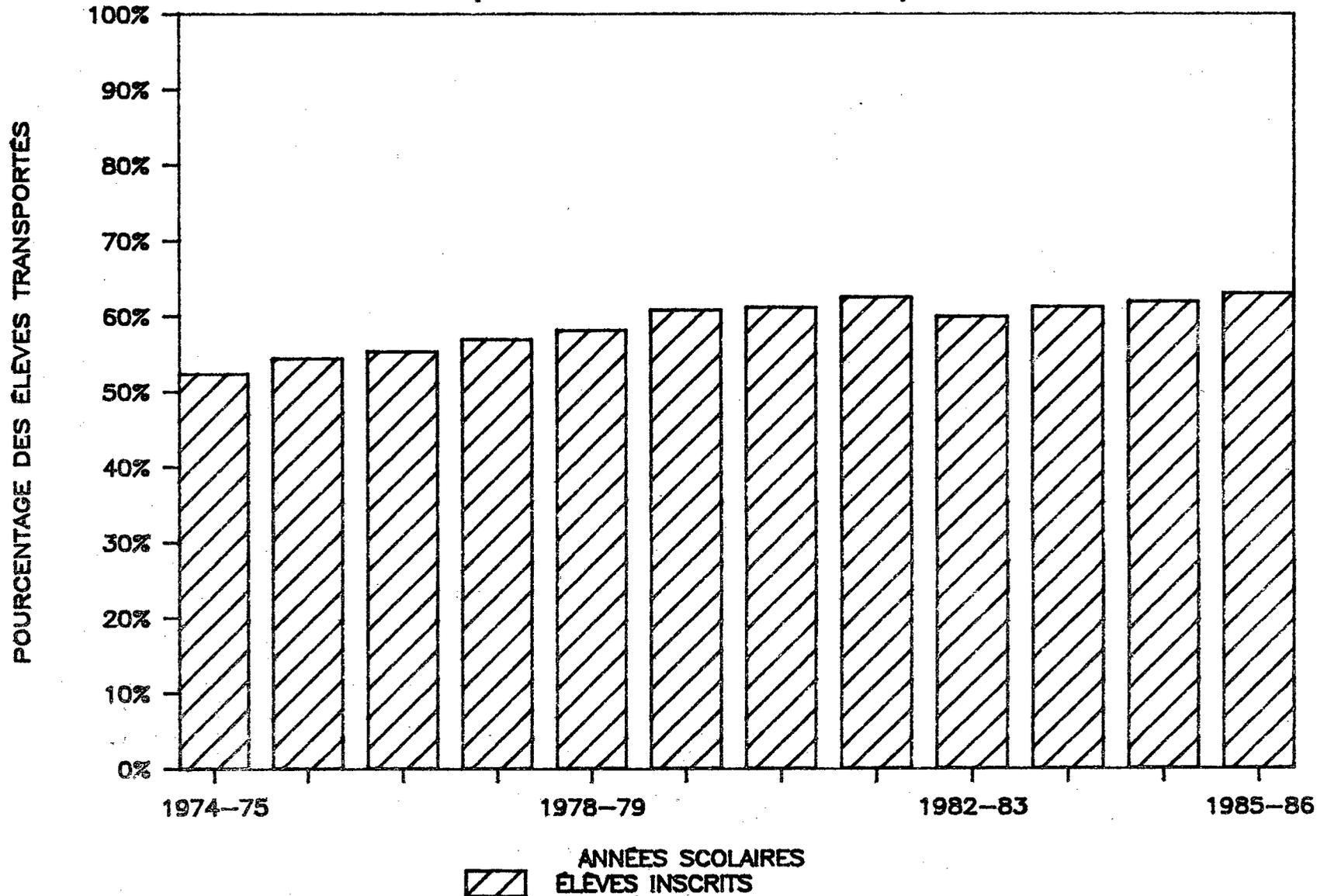


FIGURE 2

IMPORTANCE DE LA CLIENTÈLE TRANSPORTÉE

(ANNÉES 1974-1975 À 1985-1986)



Les commissions scolaires ont pu, sans changer les politiques de transport, réaménager les réseaux et enlever un certain nombre de véhicules. Ce faisant, plusieurs élèves non admissibles mais qui étaient transportés puisqu'il y avait des places disponibles ont vu leur transport cessé. Si la clientèle transportée a diminué de plus de 100 000 élèves depuis 1975-1976, la clientèle inscrite a décliné de façon encore plus importante. L'effectif scolaire a en effet diminué d'environ 350 000 au cours de la même période. Il résulte de cette situation que la proportion des élèves transportés par rapport aux élèves inscrits augmente de façon constante. L'importance relative de la clientèle transportée est passée de 52,4 % à 62,9 % sur une période de douze ans.

On peut expliquer par deux facteurs principaux l'augmentation de la proportion des élèves transportés. En premier lieu, il y a certes l'étalement urbain qui, après un court ralentissement au début des années quatre-vingt, a repris avec vigueur. Le phénomène de retour au centre-ville n'a pas d'effet réel sur le transport scolaire, puisque ce sont surtout des personnes dont les enfants ont quitté la maison qui choisissent cette option.

La faible densité des zones où se sont développées les maisons de type unifamilial a également un effet direct sur les coûts de transport que même la construction de nouvelles écoles ne peut com-

bler entièrement. À court ou moyen terme, on ne peut identifier d'élément majeur susceptible de mettre fin à ce mouvement.

Un deuxième facteur qui explique la croissance du pourcentage de la clientèle transportée est le vieillissement de la population de certains quartiers. Les centres-villes et certaines banlieues qui se sont développées au cours des années cinquante et soixante constituent actuellement des zones où le nombre d'enfants d'âge scolaire est relativement faible. Bien que plusieurs jeunes ménages s'y établissent, très souvent le nombre ne suffit pas au maintien des écoles locales. La fermeture des écoles comme mesure de rationalisation a une influence directe sur l'organisation des services de transport. Souvent, la commission scolaire doit transporter l'ensemble de la clientèle d'un secteur vers des écoles plus éloignées, ce qui augmente le coût en transport. Une telle décision se révèle un choix avantageux au point de vue de l'organisation et du financement global de la commission scolaire.

Certaines commissions scolaires se trouvent même en présence des deux situations: des secteurs connaissent un développement accéléré alors que l'on doit fermer des écoles dans une autre partie du territoire.

Les critères d'admissibilité n'ont pas eu d'incidence véritable au chapitre du pourcentage de la clientèle transportée. En effet, les critères n'ont pas été modifiés de façon sensible de 1974 à 1981. De plus, la très grande majorité des commissions scolaires n'ont apporté aucune modification à ce chapitre depuis 1982. Les critères d'admissibilité au transport font l'objet d'une attention particulière au point 5.2.1. du présent document.

De même, les mouvements importants de la clientèle, à la hausse ou à la baisse, font l'objet d'une analyse particulière au point 6.2.

4.1.2 Le financement du système

La réduction des coûts du système de transport des écoliers était certes l'objectif premier de la réforme introduite en 1982-1983. Cet objectif s'accompagnait d'une volonté ferme de maintenir la qualité des services et surtout de conserver un bilan avantageux au chapitre de la sécurité. Cette volonté de réduire le coût du système apparaissait clairement dans la formule même d'indexation des enveloppes budgétaires des commissions scolaires. Ces enveloppes budgétaires établies sur la base d'un coût historique ont été indexées en fonction de l'évolution de l'indice des prix à la consommation et de l'indice des prix du transport auquel on appliquait subséquemment des mesures de compression annuelle de -4 %, -3 % et -3 % au cours du premier cadre triennal.

L'examen du tableau 2 montre que l'introduction du nouveau régime a permis de ramener le coût global du système à un niveau comparable à celui de 1975 (en dollars constants). Un redressement significatif s'est manifesté l'année qui a précédé l'entrée en vigueur du nouveau régime en 1982-1983.

Le ministère des Transports avait déjà procédé à une réduction du nombre des véhicules scolaires autorisés* pour chaque commission scolaire.

La période de 1982-1983 à 1986-1987 a vu croître l'indice des prix à la consommation (IPC) de 33,0 %, alors que le coût global du système de transport scolaire ne s'accroissait que de 20,4 %. On peut conclure que globalement le régime actuel a permis dans un premier temps de réduire de façon sensible la croissance des coûts liés à cette activité de transport et de contenir au niveau prévu la dépense gouvernementale. Les mesures de compression intégrées à la formule d'indexation ont été supprimées après les trois premières années à la suite de certaines analyses qui démontraient que le système avait atteint un certain équilibre.

* Avant 1982, le M.T.Q. approuvait le devis de transport de chaque véhicule utilisé.

TABLEAU 2
ÉVOLUTION DU COÛT DU TRANSPORT SCOLAIRE
(années 1974-75 à 1986-87)

année scolaire	Dollars courants		IPC	Dollars constants (1)	
	coûts en (millions de \$)	variation annuelle %	variation annuelle %	coûts en (millions de \$)	variation annuelle %
1974-75	118,0	--	--	298,1	--
1975-76	140,2	18,8%	10,9%	319,4	7,1%
1976-77	158,7	13,2%	6,8%	338,6	6,0%
1977-78	172,9	8,9%	8,3%	340,7	0,6%
1978-79	194,6	12,6%	8,4%	353,9	3,9%
1979-80	209,4	7,6%	9,2%	348,7	-1,5%
1980-81	227,8	8,8%	10,3%	344,0	-1,3%
1981-82	240,2	5,4%	12,4%	322,8	-6,2%
1982-83	258,6	7,7%	11,6%	311,4	-3,5%
1983-84	286,8	10,9%	5,6%	327,2	5,1%
1984-85	290,8	1,4%	4,2%	318,5	-2,7%
1985-86	298,2	2,5%	4,4%	312,9	-1,8%
1986-87	311,5	4,5%	4,9%	311,5	-0,4%

(1) : Dollars constants calculés en fonction de l'IPC (Montréal) sur la base de 1986.

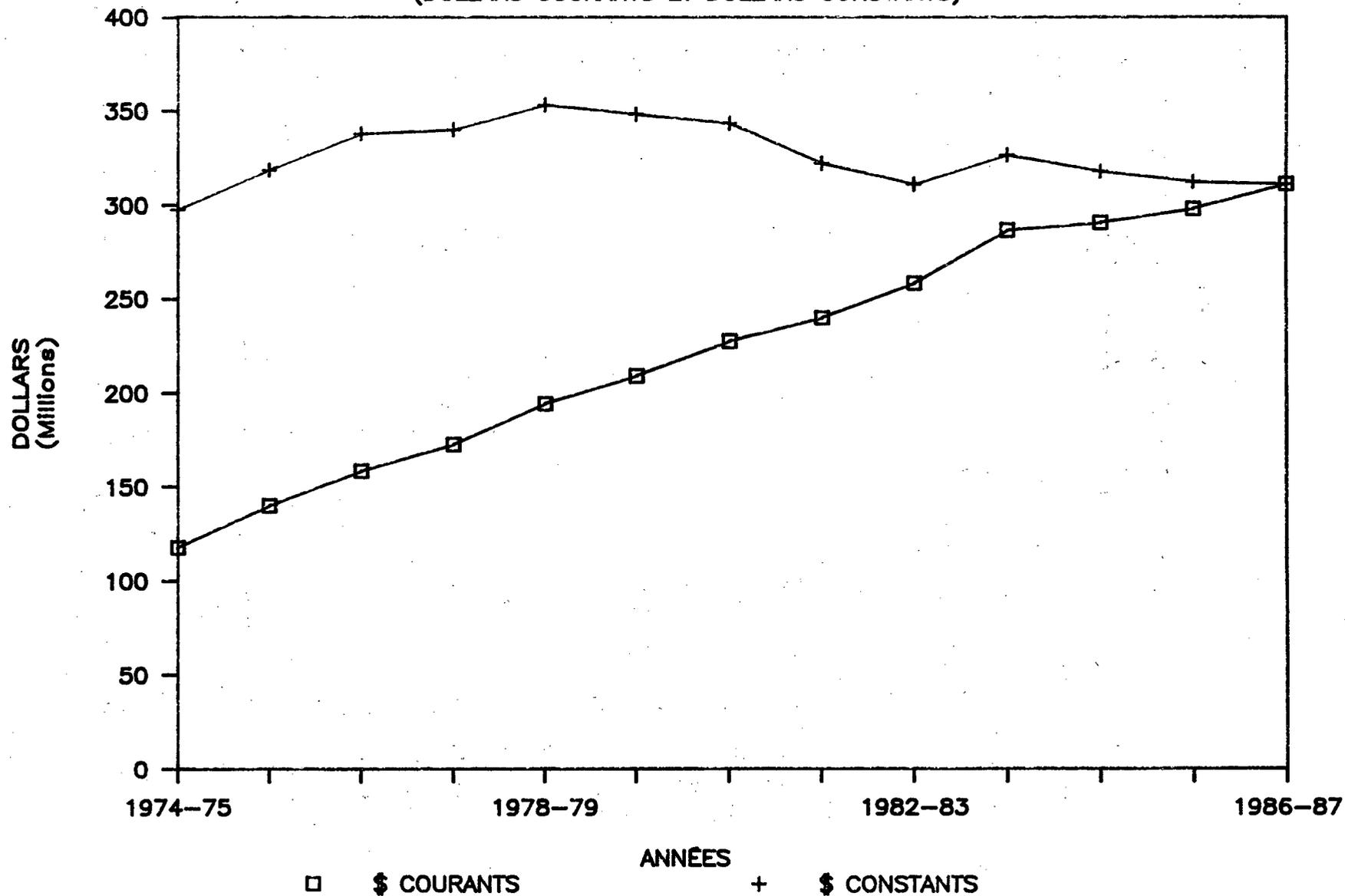
Sources: Ministère des Transports du Québec, D.G.T.P.M., Décembre 1987.

Statistique Canada, Prix à la consommation et indices des prix, catalogue numéro 62-010.

FIGURE 3

ÉVOLUTION DU COÛT DU TRANSPORT SCOLAIRE

(DOLLARS COURANTS ET DOLLARS CONSTANTS)



De plus, un ajustement des enveloppes budgétaires a été effectué après les trois premières années du régime sur la base des dépenses réelles de 1983-1984. À cette base, une marge de manoeuvre de 1 % fut ajoutée afin de permettre aux commissions scolaires de faire face aux demandes imprévues ou potentielles. Cet exercice avait pour but de rétablir, sur des bases plus conformes à la réalité des coûts, les enveloppes budgétaires des institutions scolaires.

Malgré l'introduction de mesures de compression, les commissions scolaires ont pu, au cours des trois premières années, dégager des surplus relativement importants. Cependant, l'effet cumulatif des compressions a réduit graduellement l'importance des surplus. Ainsi, on peut constater que l'importance relative des surplus réalisés à même l'allocation de base a suivi une courbe décroissante au cours des quatre premières années du régime (voir tableau 3).

TABLEAU 3

ÉVOLUTION DES SURPLUS * RÉALISÉS SUR
L'ALLOCATION DE BASE

	SURPLUS	SURPLUS/ ALLO. DE BASE
1982-1983	12 035 101 \$	5,05%
1983-1984	12 312 926 \$	4,52%
1984-1985	8 472 972 \$	3,03%
1985-1986	4 656 167 \$	1,63%

* Surplus compilés selon les dépenses normalisées, D.P.A.R.-
M.T.Q.

En 1985-1986, aucune région du Québec ne présentait un bilan négatif. En effet, le surplus variait de 0,92 % dans la région de Québec à 3,76 % dans l'Estrie. Dans ce dernier cas, il s'agit d'un revirement important puisque l'année précédente, cette même région montrait un déficit de 3,76 %.

La situation qui prévaut dans chaque commission scolaire montre une réalité qui peut différer sensiblement des tendances constatées à l'échelle de la province. Ainsi, près de 20 % des commissions scolaires enregistraient un déficit en 1984-1985 et 1985-1986. Encore faut-il nuancer ce pourcentage, puisqu'il n'y a que six commissions

TABLEAU 4

RÉPARTITION DU NOMBRE DE COMMISSIONS SCOLAIRES EN SITUATION DE SURPLUS(1) ET DE DÉFICIT(1)

	NBRE DE C.S. EN DÉFICIT	NBRE DE C.S. EN SURPLUS	NBRE DE C.S. COMPILÉES	C.S. EN DÉFICIT (%)	C.S. EN SURPLUS (%)
1982-83	7	78	85	8,24%	91,76%
1983-84	10	75	85	11,76%	88,24%
1984-85	17	68	85	20,00%	80,00%
1985-86	15	73	88	17,05%	82,95%

POUR L'ANNÉE FINANCIÈRE 1985-1986

NBRE DE C.S. AYANT UN SURPLUS (OU DÉFICIT)
EN REGARD DE L'ALLOCATION DE BASE:

DÉFICIT DE 5 % ET PLUS : 3
 DÉFICIT DE 2 % A 5 % : 3
 DÉFICIT DE 0 % ET 2 % : 9
 SURPLUS DE 0 % A 2 % : 38
 SURPLUS DE 2 % A 5 % : 25
 SURPLUS DE 5 % ET PLUS : 10

4 c.s. ne sont pas comprises

dans ces données soit: * C.S. CRIE(2)(3)

* C.S. KATIVIK(2)(3)

* C.S. LITTORAL(3)(4)

* C.S. NOUVEAU-QUÉBEC(3)(4)

(1) Les soldes normalisés sont utilisés pour déterminer les surplus et les déficits.

(2) Ces c.s. sont assujetties à la convention de la Baie James.

(3) Pour tous les autres tableaux, les c.s. Crie, Kativik, Littoral et Nouveau-Québec ne sont jamais compilées.

(4) Ces c.s. font l'objet de dispositions particulières à l'intérieur des règles budgétaires.

Source: Ministère des Transports du Québec, D.G.T.P.M., Décembre 1987.

scolaires qui ont enregistré un déficit excédant 2 %. On peut également noter que 10 commissions scolaires ont réalisé des surplus excédant de 5 % l'enveloppe de base accordée par le ministère des Transports.

Les déficits enregistrés par les commissions scolaires au chapitre du transport doivent faire l'objet d'une attention particulière, compte tenu du fait que leur pouvoir de taxation est très restreint et souvent déjà occupé au maximum par les autres dépenses excédentaires des commissions scolaires.

Une étude plus poussée montre cependant que les commissions scolaires ont réussi dans la très grande majorité des cas à rétablir rapidement la situation lorsqu'elles ont enregistré un déficit (tableau 5). On dénombre un total de 33 commissions scolaires qui ont connu au moins une situation de déficit au cours des quatre premières années du régime. De ce nombre, il n'y en a que quatre qui ont enregistré plus de deux années déficitaires. On peut donc constater, à la lumière de ces informations, qu'il n'existe pas de situation extrême qui laisserait croire que le régime de subvention actuel pourrait acculer certaines commissions scolaires à une situation financière intenable.

TABLEAU 5

ÉVOLUTION DES SOLDES NORMALISÉS POUR LES COMMISSIONS SCOLAIRES(1)(2)

NOM DE C.S.	CODE	82-83	83-84	84-85	85-86
LAPOINTE	080	6,44%	6,49%	-3,19%	3,52%
CHAUDIÈRE	130	6,01%	5,35%	3,60%	-0,23%
CHAUVEAU	140	26,38%	26,55%	21,47%	-3,27%
GRAND-PORTAGE	150	2,68%	0,53%	-0,22%	3,18%
JEAN-TALON	160	-2,30%	0,00%	-0,58%	N.A.
ORLÉANS	180	2,02%	-3,94%	-3,18%	N.A.
CÔTE DE BEAUPRÉ	182	N.A.	N.A.	N.A.	-8,11%
WARWICK	224	N.A.	N.A.	N.A.	-1,84%
ESTRIE	270	2,95%	0,23%	-3,76%	3,76%
BLAINVILLE/2-MONTAGNES	300	4,29%	4,73%	0,86%	-0,44%
LONG SAULT	318	3,44%	1,84%	-0,67%	1,69%
LES ÉCORES	328	1,66%	-0,18%	0,26%	3,36%
DES MANOIRS	329	1,51%	1,49%	-4,66%	0,68%
LANAUDIÈRE	340	2,84%	3,00%	0,83%	-0,51%
LE GARDEUR	369	2,80%	2,69%	-2,40%	-5,42%
LIGNERY	370	0,21%	0,47%	-0,74%	0,04%
VALLEYFIELD	428	6,55%	7,76%	5,56%	-2,80%
HAUTE-GATINEAU	461	-0,30%	-0,77%	-1,06%	-0,31%
PIERRE-NEVEU	462	1,49%	1,62%	1,01%	-1,08%
OUTAOUAIS	470	1,95%	1,27%	-0,32%	1,44%
LAC TÉMISCAMINGUE	499	7,38%	13,74%	12,12%	-0,77%
GREATER QUÉBEC	571	2,19%	4,66%	-1,55%	0,11%
SAGUENAY 'P'	572	-9,81%	N.A.	5,10%	1,65%
GREATER 7 ISLANDS	573	17,20%	4,64%	3,13%	-27,08%
DISTR. OF BEDFORD	600	-6,08%	-3,25%	-3,97%	2,00%
LAURENVAL	620	1,33%	3,49%	2,28%	-2,65%
SOUTH-SHORE	630	2,16%	2,73%	-0,92%	2,85%
WESTERN-QUEBEC	640	-0,25%	-1,34%	-4,47%	1,62%
SAULT-ST-LOUIS	709	-9,39%	-10,51%	2,55%	17,90%
SAINTE-CROIX	719	6,03%	6,13%	3,62%	-0,16%
VERDUN	729	-0,64%	-3,50%	-7,27%	3,23%
C.E.P.G.M.	739	1,17%	-2,06%	-4,64%	2,69%
C.E.C.M.	749	20,97%	17,31%	11,93%	-0,53%
CHAPAIS-CHIBOUGAMAU	779	-5,99%	-7,47%	0,53%	3,42%

(1) Seules les commissions scolaires ayant réalisé un déficit en au moins une occasion ont été retenues.

(2) Les informations utilisées proviennent des analyses faites par la D.P.A.R. Ce sont des données "normalisées" de façon à ne tenir compte que des dépenses qui sont liées aux activités de base soit une liaison quotidienne domicile-école.

4.1.3 Encadrement réglementaire ayant une incidence financière

L'encadrement réglementaire a souvent un effet direct sur les aspects financiers d'une activité. En matière de transport scolaire, l'encadrement reste, toute proportion gardée, relativement simple.

Le Règlement sur les véhicules automobiles affectés au transport des écoliers s'adresse surtout aux fabricants de véhicules et aux distributeurs. Il n'affecte que très peu les transporteurs ou les commissions scolaires, puisque le plus souvent on tient pour acquis que les véhicules vendus sont conformes à la réglementation. Il est important de noter que la plus grande partie des dispositions contenues dans ce règlement reproduisent les normes fédérales qui régissent l'ensemble des véhicules de ce type vendus au Canada. La réglementation québécoise ne fait qu'ajouter certains éléments. Dans une perspective d'assouplissement réglementaire, il y aurait lieu d'examiner la possibilité de limiter la réglementation québécoise aux éléments qui lui sont propres.

En contrepartie, il y aurait lieu d'établir un règlement équivalent pour les minibus, puisque la réglementation québécoise montre des carences à ce chapitre. On dénombrait un total de 1 177 minibus

affectés au transport des écoliers en 1986-1987 (soit 13 % du parc total). Pourtant, ceux-ci n'étaient pas assujettis à la réglementation, sauf en ce qui concerne les normes d'utilisation.

Dans le Règlement sur le transport scolaire, on peut identifier trois dispositions qui ont des incidences financières notables. En premier lieu, il y a une disposition qui prohibe l'utilisation d'un véhicule qui a plus de douze ans pour effectuer un contrat de transport scolaire. L'objectif visé est d'assurer le maintien d'un parc autobus de qualité. Cette mesure a certes une incidence sur les décisions relatives au renouvellement du parc autobus, mais elle n'apparaît pas comme déraisonnable et devrait être maintenu à douze ans, puisque la vie économique des véhicules semble voisine de cet âge. D'ailleurs en Ontario, la réglementation ne prévoit aucune limite; cependant les conseils scolaires exigent le plus souvent des véhicules ayant au plus huit ans.

Le règlement prévoit également que les transporteurs fournissent un cautionnement d'exécution à la commission scolaire au moment de l'obtention d'un contrat de transport. Ce cautionnement doit être égal à 20 % du prix du contrat dans le cas où le dépôt se fait sous la forme d'un chèque visé ou d'obligation. Dans le cas d'une caution, le montant doit être égal à 35 %. Une uniformisation

du pourcentage à 20 % pourrait s'avérer une hypothèse intéressante et de nature à réduire le coût pour les transporteurs tout en maintenant un niveau de protection suffisant pour les commissions scolaires. Cette somme doit permettre à la commission scolaire de défrayer les coûts supplémentaires inhérents au choix d'un nouveau transporteur en cours d'année scolaire et que les commissions scolaires continuent à recevoir les subventions gouvernementales prévues.

Cette garantie qu'offre la caution vise à permettre le remplacement d'un transporteur dans l'hypothèse où celui-ci se trouve dans une situation financière l'empêchant de fournir les services prévus à son contrat. L'objectif du cautionnement n'était pas de pallier aux situations où l'entrepreneur ne peut répondre aux obligations de son contrat en raison d'une grève ou d'un lock-out.

D'ailleurs, une telle situation ferait en sorte d'entraîner une hausse du prix du cautionnement. Par incidence, un tel mouvement à la hausse se répercuterait inévitablement sur le coût du système, ce qui n'est pas souhaitable. En conséquence, il y aurait lieu de préciser dans la réglementation que le cautionnement ne peut être exigé dans le cas d'un conflit de travail.

Enfin, l'inclusion obligatoire d'une clause d'indexation des contrats de plus d'un an a été introduite après le premier cadre triennal. Le but visé par cette disposition était de favoriser les transporteurs afin qu'ils puissent bénéficier de l'indexation accordée par le ministère des Transports. Cette formule a certainement contribué à assurer une indexation graduelle des prix des contrats. Toutefois, comme les commissions scolaires ont l'entière liberté quant à la fixation du prix de base de la première année du contrat, ces dernières peuvent ainsi limiter la portée de la clause d'indexation.

L'effet de cette disposition sera étudié plus en détail à la section 4.4 du présent document portant sur les écarts de prix de contrat. On doit établir si cette disposition ne constitue pas une contrainte dans l'éventualité d'un certain rétablissement des bases des contrats.

4.2 Examen des composantes

4.2.1 Allocation de base

Comme il a été signalé précédemment, l'allocation de base qui permet de défrayer le coût de la liaison quotidienne domicile-école constitue de loin la principale composante parmi les diverses allocations versées par le ministère des Transports. L'allocation de base représente plus de 97 % du total des sommes allouées par le ministère

TABLEAU 6

ÉVOLUTION DE L'ENVELOPPE DE BASE DEPUIS 1982-1983

	1982-1983	1983-1984	1984-1985	1985-1986	1986-1987	1987-1988	variation
Allocation de base : total							
C.S. Catholiques	217 310 581	251 711 136	255 161 883	261 383 825	273 456 740	282 795 024	30,13%
C.S. Protestantes	22 602 945	25 175 957	25 069 865	26 323 474	27 596 070	28 459 277	25,91%
Inst. privées	2 411 252	2 676 558	2 739 117	2 997 267	3 160 800	3 269 849	35,61%
Total	247 047 535	279 563 651	282 970 865	290 704 566	304 213 610	314 524 150	27,31%
Allocation de base : exclusif							
C.S. Catholiques	217 310 506	246 471 213	249 888 057	255 777 135	267 337 039	276 398 988	27,19%
C.S. Protestantes	21 885 714	24 389 694	24 286 786	25 434 301	26 625 538	27 469 149	25,51%
Inst. privées	2 411 252	2 676 558	2 739 117	2 997 267	3 160 800	3 269 849	35,61%
Total	241 607 472	273 537 465	276 913 960	284 208 703	297 123 377	307 137 986	27,12%
Allocation de base : intégré							
C.S. Catholiques	4 722 832	5 239 923	5 273 826	5 606 690	6 119 701	6 396 036	35,43%
C.S. Protestantes	717 231	786 263	783 079	889 173	970 532	990 128	38,05%
Inst. privées	0	0	0	0	0	0	
Total	5 440 063	6 026 186	6 056 905	6 495 863	7 090 233	7 386 164	35,77%
Nombre de c.s. touchées							
C.S. Catholiques	76	77	77	81	95	97	27,63%
C.S. Protestantes	13	13	13	13	13	13	0,00%
Inst. privées	18	17	17	17	17	17	-5,56%
Total	107	107	107	111	125	127	18,69%

Ces informations proviennent des statistiques produites par la D.P.A.R. Il est à noter que pour le deuxième cadre triennal, l'enveloppe de base de 1985-1986 a été réajustées sur la base des dépenses réelles de 1983-1984.

Source: Ministère des Transports du Québec, D.G.T.P.M., Décembre 1987.

des Transports au transport scolaire. Ainsi, les déficits ou surplus des commissions scolaires sont imputables à la gestion de l'enveloppe de base, puisque les autres allocations demeurent très marginales en comparaison.

L'allocation de base permet de défrayer le transport effectué par le biais de service exclusif ou intégré au réseau régulier de transport en commun. Bien que ce dernier type de service n'accapare que 2,3 % de l'enveloppe budgétaire de base, c'est tout de même 9 % de la clientèle totale qui a recours au transport intégré. La possibilité de verser un montant directement aux parents pour défrayer le coût du transport constitue une option possible pour les commissions scolaires. Ce versement direct aux parents demeure cependant un moyen peu utilisé par les commissions scolaires. Elle permet par exemple de verser une compensation aux parents lorsqu'il est trop onéreux d'organiser un service régulier dans un secteur particulier de la commission scolaire.

4.2.1.1 Transport exclusif

Pour les six premières années du régime, l'allocation de base visant à défrayer le coût du transport exclusif a augmenté de 27,2 %. Il s'agit là d'un résultat inférieur de 11 % à l'évolution de l'indice des prix à la consommation (IPC) pour

la même période. Ce résultat s'explique par le fait que l'indexation de cette allocation a été assujettie à des compressions budgétaires de - 4 %, - 3 % et - 3 % pour les trois premières années du régime et que toute variation de clientèle était également prise en compte.

Les enveloppes de base des commissions scolaires ont été réajustées en 1985-1986 de manière à les rendre plus conformes à la réalité des coûts.* Cet exercice a permis de rétablir une certaine équité envers les commissions scolaires qui étaient confrontées à des conditions d'exploitation difficiles. C'est également cet ajustement qui a contribué à faire le constat que l'allocation de base établie sur un coût historique répond encore assez bien aux besoins.

À plus long terme, il est prévisible que l'on doive introduire des mécanismes pour tenir compte de l'évolution des conditions d'exploitation. À court terme cependant, la méthode d'allocation ne peut être modifiée sans risquer d'introduire des perturbations plus importantes que les problèmes identifiés. Il serait cependant souhaitable d'examiner dès aujourd'hui certaines avenues de façon à pouvoir réviser certains paramètres pour le cadre triennal débutant en 1991-1992.

* Rétablissement des enveloppes sur la base des dépenses réelles de 1983-1984.

4.2.1.2 Transport intégré

La part de l'allocation de base consacrée au transport intégré a augmenté de façon plus rapide que celle allouée au transport exclusif. Cette hausse a atteint 35,7 % pour les six premières années du régime, soit 8,5 % de plus que le transport exclusif. Cette différence s'explique par le fait qu'une méthode distincte d'indexation a été introduite après les trois premières années du régime de façon à respecter le plus possible l'évolution de la tarification en matière de transport en commun public. L'évolution du coût des laissez-passer détermine l'ajustement annuel des enveloppes des commissions scolaires qui utilisent cette forme de transport.

Comme le montre la section 5.2.3 du présent document, le nombre d'élèves utilisant les services de transport intégré n'a que peu augmenté depuis 1982-1983, malgré le fait que ce moyen puisse permettre aux commissions scolaires de réduire le coût de transport. À titre de comparaison, le coût moyen par élève transporté dans les services de transport public s'élevait à 98 \$ en 1984-1985, alors que ce montant s'élevait à 445 \$ par les services exclusifs.

TABLEAU 7

ÉVOLUTION DU COÛT MOYEN D'UN ÉLÈVE UTILISANT LE TRANSPORT INTÉGRÉ

	1982-1983	1983-1984	1984-1985	VARIATION
EXCLUANT LES SUBVENTIONS D'OPÉRATION VERSÉES EN VERTU DU PROGRAMME D'AIDE AU TRANSPORT EN COMMUN				
Détenteurs de permis:				
Dépense	469 008 \$	535 258 \$	491 956 \$	4,89%
Élèves transportés	3 235	2 859	2 610	-19,32%
Coût moyen par élève	145 \$	187 \$	188 \$	30,01%
Organismes publics de transport (O.P.T.):				
Dépense	4 890 068 \$	5 254 578 \$	5 301 190 \$	8,41%
Élèves transportés	61 133	61 032	56 552	-7,49%
Coût moyen par élève	80 \$	86 \$	94 \$	17,19%
L'ensemble du transport intégré:				
Dépense	5 465 629 \$	5 864 356 \$	5 800 369 \$	6,12%
Élèves transportés	64 368	63 887	59 162	-8,09%
Coût moyen par élève	85 \$	92 \$	98 \$	15,46%

INCLUANT LES SUBVENTIONS D'OPÉRATION VERSÉES EN VERTU DU PROGRAMME D'AIDE AU TRANSPORT EN COMMUN(1)				
Détenteurs de permis:				
Dépense	469 008 \$	535 258 \$	491 956 \$	4,89%
Élèves transportés	3 235	2 859	2 610	-19,32%
Coût moyen par élève	145 \$	187 \$	188 \$	30,01%
Organismes publics de transport (O.P.T.):				
Dépense	16 022 443 \$	17 485 546 \$	17 302 624 \$	7,99%
Élèves transportés	61 133	61 032	56 552	-7,49%
Coût moyen par élève	262 \$	286 \$	306 \$	16,74%
L'ensemble du transport intégré:				
Dépense	16 491 451 \$	18 020 804 \$	17 794 580 \$	7,90%
Élèves transportés	64 368	63 887	59 162	-8,09%
Coût moyen par élève	256 \$	282 \$	301 \$	17,40%

(1) Les estimés des montants versés par le biais du programme d'aide au transport en commun ont été calculés selon les formules en vigueur à la D.P.A.R. Toutefois nous ne tenons pas compte des mesures de plafonnement et n'incluons aucune subvention aux immobilisations.

Source: Ministère des Transports du Québec, D.G.T.P.M., Décembre 1987.

Il est donc avantageux financièrement pour les commissions scolaires de transférer leur clientèle utilisant des services exclusifs vers le réseau régulier lorsque cela est possible. En fait, c'est la capacité limitée des transporteurs publics qui constitue le frein véritable à une utilisation plus importante des réseaux publics.

Si pour les commissions scolaires l'avantage est évident d'utiliser les services réguliers de transport en commun, il l'est beaucoup moins pour le ministère des Transports. En effet, celui-ci doit évaluer de façon plus globale cette forme de transport. Dans un souci de meilleure utilisation des ressources, le ministère des Transports favorise depuis déjà plusieurs années l'intégration des clientèles scolaires au réseau régulier de transport en commun. En plus de la subvention octroyée à la commission scolaire, le ministère des Transports verse également des sommes importantes aux transporteurs urbains publics par le biais du programme d'aide au transport en commun. Pour le ministère des Transports, l'intégration est avantageuse dans la mesure où l'on n'a pas à utiliser des véhicules additionnels.

Pour le ministère des Transports, l'avantage financier n'est pas aussi significatif puisqu'en bout de ligne, le coût total d'un élève ayant recours au transport intégré atteint 300,78 \$, ce qui représente un écart de 144,22 \$ par rapport au transport exclusif. Compte tenu que le transport intégré permet une meilleure utilisation de

l'équipement payé par la collectivité et que le décalage horaire permet aux organismes publics de transport d'offrir leurs services à un coût marginal (c'est-à-dire avec l'équipement disponible), la politique actuelle devrait être maintenue bien que l'on ne puisse s'attendre à un développement important dans cette direction au cours des prochaines années.

4.2.2 Allocation pour le transport des élèves en difficulté d'adaptation et d'apprentissage

Cette allocation a été introduite en 1982-1983 de façon à donner aux commissions scolaires les moyens d'intégrer les élèves en difficulté d'adaptation et d'apprentissage au réseau régulier d'éducation. Ce type d'allocation s'inscrit également dans le vaste mouvement qui vise à favoriser l'intégration sociale de la personne handicapée. L'intégration de cette clientèle au milieu de l'enseignement est certes un élément primordial de cette politique générale. Ce processus avait été amorcé avant la réforme de 1982, mais selon un niveau d'avancement très variable d'une région à l'autre. De façon à établir une certaine équité et à permettre aux commissions scolaires de continuer à répondre aux nouveaux besoins en transport nécessités par cette clientèle, le ministère des Transports conserve cette allocation et défraie les coûts. Il est à noter que la plus grande partie des sommes affectées au transport de cette clientèle faisait déjà partie de l'enveloppe de base des commissions scolaires.

TABLEAU 8
CLIENTÈLE EDAA POUVANT NÉCESSITER DU TRANSPORT SPÉCIFIQUE

	1982-83	1983-84	1984-85	1985-86	1986-87
NBRE ÉLÈVES E.D.A.A.	38 763	38 443	42 241	46 649	50 238
% VARIATION		-0,83%	9,88%	10,44%	7,69%

Source: Ministère de l'Éducation du Québec, D.G.F.E, Novembre 1987.

L'objectif du ministère des Transports était d'intégrer éventuellement l'ensemble des coûts liés au transport des élèves handicapés à l'enveloppe de base. Le moment prévu par le ministère des Transports pour le faire est la fin du processus d'intégration et la stabilisation des clientèles. Le ministère des Transports a d'ailleurs déjà procédé à l'inclusion graduelle de plusieurs de ces coûts dans l'enveloppe de base des commissions scolaires.

C'est dans cette optique qu'a été examinée la possibilité d'abolir l'allocation spécifique à la clientèle E.D.A.A. Après six ans, on aurait pu s'attendre à ce que les commissions scolaires qui avaient un retard au chapitre de l'intégration des clientèles handicapées en 1982 aient comblé leur retard.

Toutefois, l'examen de la situation démontre le contraire; les besoins en transport de cette clientèle sont encore en forte croissance. En 1985-1986, on a intégré un montant de plus de 2 millions de dollars aux enveloppes de base des commissions scolaires provenant de l'allocation spécifique. Depuis, les besoins ont cru à nouveau de plus de 3 millions de dollars pour le cadre 1985-1986 à 1987-1988.

Cette situation découle du phénomène de désinstitutionnalisation qui a pour effet d'augmenter la clientèle des E.D.A.A. des commissions scolaires.

Ce processus devrait se poursuivre encore quelques années. Compte tenu des coûts importants générés par les services de transport offerts à cette clientèle, il y a aurait lieu de maintenir une allocation pour combler les nouveaux besoins.

De façon à simplifier la gestion du programme, le montant de l'allocation spécifique de 1987-1988 devrait être intégré à l'allocation de base de chaque commissions scolaire ce qui représente un montant de 2,2 millions de dollars. Ainsi, l'allocation spécifique serait maintenue et porterait uniquement sur les besoins nouveaux qui surgiront à partir de l'année scolaire 1988-1989. D'ailleurs dans les règles budgétaires actuelles, l'allocation spécifique pour le transport quotidien des élèves en difficulté d'adaptation et d'apprentissage ne couvre que les nouveaux besoins qui font l'objet d'ententes de scolarisation¹.

Les dispositions actuelles concernant le transport périodique de cette clientèle et les règles relatives à l'acquisition d'équipements et d'accessoires devraient être maintenues.

1 On entend par entente de scolarisation, une entente concernant les élèves fréquentant une institution scolaire spécialisée située sur le territoire d'une autre commission scolaire.

De façon à alléger les obligations administratives et à mieux s'ajuster au mode de fonctionnement des institutions privées desservant une clientèle handicapée, il y aurait lieu d'apporter certaines modifications aux règles de financement actuelles. L'allocation de base versée à ces établissements devrait fluctuer selon la variation réelle de clientèle puisque tous les élèves doivent être transportés. Avec une telle modification, les institutions n'auraient plus besoin de recourir aux allocations spécifiques pour le transport quotidien.

4.2.3 Allocations supplémentaires

Les quatre allocations qui se trouvent sous la rubrique allocations supplémentaires visent à défrayer des services particuliers qui ne peuvent être assimilés à la liaison quotidienne entre le domicile et l'école. Les allocations supplémentaires versées en 1987-1988 atteignaient au total 6 358 774 \$. La répartition entre les quatre allocations est la suivante:

1987-1988

Transport complémentaire (activités para-scolaires)	1 032 851 \$	0,3 %
Transport inter-écoles (cours à l'extérieur de l'école)	1 596 377 \$	0,5 %
Transport périodique (élèves qui résident à l'extérieur)	3 364 694 \$	1,0 %
Transport maternelle-maison (programme offert en milieu économiquement faible)	364 852 \$	0,1 %

Sauf pour le transport complémentaire, les allocations supplémentaires varient d'une commission scolaire à l'autre selon les besoins. Pour le transport complémentaire, le mode d'allocation est universel et le montant varie selon l'importance de la clientèle inscrite.

Dans le cas du transport périodique et inter-écoles, les dépenses liées à ces activités de transport ne font l'objet d'aucun contrôle de la part du ministère des Transports. Ces deux allocations sont établies, depuis déjà quelques années, sur la base d'un coût historique. Ces allocations sont indexées annuellement de la même façon que l'allocation de base.

TABLEAU 9
ALLOCATIONS SUPPLÉMENTAIRES 1982-83 À 1985-86

		ALLOCATIONS SUPPLÉMENTAIRES POUR TRANSPORT			DÉPENSES POUR TRANSPORT			ALLOCATION VS DÉPENSE		
		COMPLÉMENTAIRE	INTER-ÉCOLES	PÉRIODIQUE	COMPLÉMENTAIRE	INTER-ÉCOLES	PÉRIODIQUE	COMPLÉMENTAIRE	INTER-ÉCOLES	PÉRIODIQUE
BAS-ST-LAURENT/GASPÉSIE	1982-1983	94 544	81 893	240 640	183 679	72 363	278 300	51,47%	113,17%	86,47%
	1983-1984	67 003	95 710	240 881	273 465	75 141	293 094	24,50%	127,37%	82,19%
	1984-1985	44 455	100 400	246 322	223 085	109 247	263 029	19,93%	91,90%	93,65%
	1985-1986	42 658	82 773	351 654	215 127	129 059	230 632	19,83%	64,14%	152,47%
SAGUENAY/LAC ST-JEAN	1982-1983	114 028	139 630	140 687	198 172	105 326	142 667	57,54%	132,57%	98,61%
	1983-1984	84 826	164 902	146 687	276 331	129 760	149 926	30,70%	127,08%	97,84%
	1984-1985	57 752	172 982	120 497	312 003	145 033	132 000	18,51%	119,27%	91,29%
	1985-1986	56 864	142 938	170 331	225 479	134 388	111 048	25,22%	106,36%	153,39%
QUÉBEC	1982-1983	351 376	280 265	487 805	668 607	279 472	513 655	52,55%	100,28%	94,97%
	1983-1984	262 472	329 696	504 097	835 057	318 735	563 008	31,43%	103,44%	89,54%
	1984-1985	175 083	345 851	476 530	822 876	324 871	516 471	21,28%	106,46%	92,27%
	1985-1986	171 419	335 076	610 896	754 272	323 240	523 856	22,73%	103,66%	116,62%
MAURICIE/BOIS-FRANCS	1982-1983	148 700	103 206	197 859	339 903	113 318	199 299	43,75%	91,08%	99,28%
	1983-1984	111 067	120 294	225 784	433 154	140 858	227 895	25,64%	85,40%	99,07%
	1984-1985	74 656	126 188	206 504	522 224	121 571	208 710	14,30%	103,80%	98,94%
	1985-1986	74 296	155 162	251 038	570 046	104 130	173 209	13,03%	149,01%	144,93%
ESTRIE	1982-1983	81 534	59 774	117 434	130 060	46 128	123 808	62,69%	129,58%	94,85%
	1983-1984	60 852	70 860	115 384	165 490	78 505	161 037	36,77%	90,26%	71,65%
	1984-1985	39 987	74 332	134 877	105 247	72 038	160 640	37,99%	103,18%	83,96%
	1985-1986	38 954	86 264	152 922	94 634	70 737	157 149	41,16%	121,95%	97,31%
MONTRÉAL	1982-1983	611 528	303 216	392 848	1 134 035	266 560	398 701	53,92%	113,75%	98,53%
	1983-1984	458 511	356 584	456 019	1 607 465	345 825	485 061	28,52%	103,11%	94,01%
	1984-1985	307 870	374 055	405 642	1 596 530	311 955	417 945	19,28%	119,91%	97,06%
	1985-1986	305 735	380 941	534 106	1 619 563	360 734	386 828	18,88%	105,60%	138,07%
ILE DE MONTRÉAL	1982-1983	360 498	207 399	34 611	392 594	144 711	34 634	91,82%	143,32%	99,93%
	1983-1984	260 782	245 751	18 939	499 224	137 386	21 001	52,24%	178,88%	90,18%
	1984-1985	171 613	257 793	17 762	563 990	95 407	26 535	30,43%	270,20%	66,94%
	1985-1986	162 674	151 338	24 181	354 568	96 859	24 396	45,88%	156,25%	99,12%
OUTAOUAIS	1982-1983	97 118	51 926	115 996	137 007	33 620	139 572	70,89%	154,45%	83,11%
	1983-1984	72 072	61 229	149 653	184 131	35 085	173 151	39,14%	174,52%	86,43%
	1984-1985	47 586	64 230	151 108	177 035	35 055	160 174	26,88%	183,23%	94,34%
	1985-1986	46 376	38 648	194 172	184 273	37 448	128 260	25,17%	103,20%	151,39%
ABITIBI-TÉMISCAMINGUE	1982-1983	72 456	45 805	278 643	148 661	32 382	415 915	48,74%	141,45%	67,00%
	1983-1984	53 684	54 030	295 055	238 078	38 370	478 439	22,55%	140,81%	61,67%
	1984-1985	36 048	56 676	342 163	220 091	49 330	459 230	16,38%	114,89%	74,51%
	1985-1986	35 159	42 266	431 257	246 814	37 103	405 793	14,25%	113,92%	106,28%
CÔTE-NORD	1982-1983	41 840	54 578	265 471	91 888	35 634	333 203	45,53%	153,16%	79,67%
	1983-1984	32 438	65 733	263 049	106 019	33 823	283 273	30,60%	194,34%	92,86%
	1984-1985	20 868	68 955	257 239	57 106	43 549	289 873	36,54%	158,34%	88,74%
	1985-1986	19 570	37 258	370 536	59 070	44 498	267 153	33,13%	83,73%	138,70%
TOTAL	1982-1983	1 973 622	1 327 692	2 271 994	3 424 606	1 129 513	2 579 753	57,63%	117,55%	88,07%
	1983-1984	1 463 707	1 564 789	2 415 548	4 618 415	1 333 488	2 835 885	31,69%	117,35%	85,18%
	1984-1985	975 918	1 641 462	2 358 644	4 600 187	1 308 056	2 634 607	21,21%	125,49%	89,53%
	1985-1986	953 705	1 452 664	3 091 093	4 323 847	1 338 194	2 408 325	22,06%	108,55%	128,35%

Source: Ministère des Transports du Québec, D.G.T.P.M., Décembre 1987.

D'ailleurs, on ne procède à aucun ajustement à la hausse ou à la baisse selon l'évolution des besoins. Le contrôle serait beaucoup trop lourd pour l'importance des sommes en jeu.

L'allocation pour le transport complémentaire a fait l'objet de plusieurs réductions successives au cours des années. Le montant accordé par élève inscrit a diminué successivement de 2 \$ à 1,50 \$ et finalement à 1 \$. La réduction du budget affecté au transport pour des activités parascolaires a cependant débuté avant même l'entrée en vigueur du régime en 1982-1983. Le ministère des Transports verse actuellement 1 \$ par élève inscrit, ce qui ne couvrirait que 22,1 % de la dépense en 1985-1986. Il n'y a donc plus de lien véritable entre la subvention gouvernementale et la dépense. L'allocation de base ou les revenus provenant de sources externes servent à combler la différence de coût.

Le programme maternelle-maison et animation n'est pas universel et fait l'objet d'une approbation du ministère de l'Éducation*. Les commissions scolaires sont libres d'adhérer à ce programme. Pour l'année en cours, on dénombre 19 commissions scolaires qui offrent ce programme. Le montant alloué à ce programme a très peu augmenté au cours des années, bien qu'il fluctue constamment.

* Programme offert en milieu économiquement faible.

Le mode de financement des allocations pour le transport inter-écoles et périodique, de même que la méthode d'indexation sont similaires à ce qui est utilisé pour l'allocation de base (transport exclusif). De plus, le ministère des Transports n'exerce pas de contrôle sur cette activité, bien qu'il dispose d'informations sur l'importance des dépenses à ce chapitre. En conséquence, il serait souhaitable d'intégrer ces deux allocations à l'allocation de base de chaque commission scolaire.

L'allocation versée pour le transport complémentaire pourrait elle aussi être intégrée à l'allocation de base. La seule justification de ce procédé serait de simplifier le système. On ne maintiendrait alors que l'allocation pour le programme maternelle-maison et animation.

4.3 Analyse de ratios

La présente partie de l'étude contient les résultats d'une analyse basée essentiellement sur certains ratios. Ces ratios constituent des indicateurs de performance et permettent d'établir des comparaisons entre les commissions ou régions scolaires. Il est important de souligner que les résultats obtenus ne permettent pas de statuer sur la qualité de la gestion. Ils servent plutôt à mesurer les écarts qui existent dans les conditions d'exploitation des services de transport scolaire selon les régions. Ces ratios servent également d'indicateurs pour mesurer l'évolution d'un système dans le temps.

Les six ratios retenus se divisent en deux groupes distincts: ceux qui mesurent la performance et ceux qui mesurent les coûts. Selon la disponibilité des données, les ratios portent sur quatre ou cinq années scolaires.

4.3.1 Ratios de performance

4.3.1.1 Kilométrage quotidien par véhicule

Le kilométrage quotidien moyen par véhicule a diminué de 1,48 % au cours des quatre premières années du régime actuel passant de 94 km à 92,5 km à l'échelle de la province. On constate une bonne homogénéité à l'intérieur de chaque région. Les variations importantes entre les commissions scolaires d'une même région sont exceptionnelles. D'une région à l'autre cependant, la situation est bien différente et on peut observer des écarts très significatifs. Sur l'île de Montréal, les véhicules affectés au transport scolaire effectuent en moyenne 60,8 km par jour, alors que ceux de la région périphérique de Montréal en totalisent 107,2. Le kilométrage quotidien effectué est certes un indicateur valable des conditions d'exploitation dans un secteur. On doit cependant utiliser cette donnée avec circonspection. Ainsi, les deux régions qui enregistrent le kilométrage moyen le plus élevé sont la région périphérique de Montréal et la région de l'Abitibi.

TABLEAU 10
ÉVOLUTION DU KILOMÉTRAGE QUOTIDIEN MOYEN PAR VÉHICULE(1)(2)

	1982-1983	1983-1984	1984-1985	1985-1986	VARIATION
Bas St-Laurent/Gaspésie					
Moyenne	68,6	69,5	68,4	67,7	-1,27%
Écart p/r à la province	(25,3)	(24,2)	(25,3)	(24,8)	
Saguenay/Lac St-Jean					
Moyenne	87,1	85,6	87,6	83,3	-4,31%
Écart p/r à la province	(6,8)	(8,0)	(6,1)	(9,2)	
Québec					
Moyenne	88,5	86,8	84,9	85,0	-3,92%
Écart p/r à la province	(5,4)	(6,9)	(8,8)	(7,5)	
Mauricie/Bois-Francs					
Moyenne	97,0	96,9	97,8	97,9	0,90%
Écart p/r à la province	3,1	3,2	4,2	5,4	
Estrie					
Moyenne	103,5	106,5	102,2	101,6	-1,88%
Écart p/r à la province	9,6	12,9	8,6	9,0	
Montréal (sans île)					
Moyenne	106,0	105,6	107,0	107,2	1,10%
Écart p/r à la province	12,1	12,0	13,4	14,7	
Ile de Montréal					
Moyenne	63,6	70,0	69,6	60,8	-4,37%
Écart p/r à la province	(30,3)	(23,7)	(24,0)	(31,7)	
Outaouais					
Moyenne	98,4	98,0	96,6	96,4	-2,01%
Écart p/r à la province	4,5	4,3	2,9	3,9	
Abitibi-Témiscamingue					
Moyenne	101,2	100,4	102,3	102,1	0,86%
Écart p/r à la province	7,3	6,7	8,7	9,6	
Côte-Nord					
Moyenne	66,9	65,3	66,7	69,8	4,43%
Écart p/r à la province	(27,0)	(28,4)	(27,0)	(22,7)	
Province					
Moyenne	93,9	93,7	93,7	92,5	-1,48%

(1) Ne comprend que le réseau des commissions scolaires catholiques.

(2) Liste des c.s. exclues de l'analyse:

Québec	C.E.C.Q.
Montréal (sans île)	Des Manoirs (pour 85-86 seulement)
Île de Montréal	Ste-Croix
Abitibi-Témiscamingue	Chapais-Chibou., Joutel-Matagami(pour 85-86 seulement)
Côte-Nord	Gagnon, Fermont, Schefferville

Source: Ministère des Transports du Québec, D.G.T.P.M., Décembre 1987.

Si le résultat obtenu est comparable comme le démontre le tableau 10, des raisons bien différentes peuvent l'expliquer. En Abitibi, le kilométrage élevé s'explique par la faible densité de population et les longues distances à parcourir. Au contraire, la forte densité et un réseau routier très dense dans la région montréalaise permettent l'utilisation d'un même véhicule sur plusieurs parcours. Le kilométrage moyen par véhicule constitue donc un indice instructif pour nous informer des conditions d'exploitation dans une région, mais doit être associé à d'autres ratios; une analyse rapide peut entraîner des interprétations erronées.

4.3.1.2 Nombre d'élèves transportés par véhicule

Le nombre moyen d'élèves transportés par véhicule a diminué de 5,55 % au cours des cinq premières années du régime actuel. Alors que ce nombre était de 72,6 en 1982-1983, on comptait 68,6 élèves par véhicule en 1986-1987. Le ratio montre une plus grande variation que le kilométrage moyen par véhicule et ce autant entre les commissions scolaires d'une même région qu'entre les régions. Dans la région périphérique de Montréal, on trouve par exemple une commission scolaire qui transporte en moyenne 120 élèves par véhicule, alors qu'une autre atteint seulement 43,9.

TABEAU 11
ÉVOLUTION DU NOMBRE D'ÉLÈVES TRANSPORTÉS PAR VÉHICULE (1)(2)

	1982-1983	1983-1984	1984-1985	1985-1986	1986-1987	VARIATION
Bas St-Laurent/Gaspésie						
Moyenne	64,18	63,79	62,62	62,23	60,93	-5,06%
Borne supérieure	98,04	90,85	86,15	88,76	90,08	-8,12%
Borne inférieure	51,05	49,20	48,39	45,94	46,54	-8,83%
Écart p/r à la province	(8,45)	(7,76)	(7,24)	(7,07)	(7,67)	
Saguenay/Lac St-Jean						
Moyenne	89,81	85,08	85,55	82,22	84,24	-6,20%
Borne supérieure	109,44	110,17	102,70	93,60	103,56	-5,37%
Borne inférieure	73,33	72,21	71,31	71,71	70,42	-3,97%
Écart p/r à la province	17,18	13,53	15,69	12,92	15,64	
Québec						
Moyenne	67,73	64,71	63,61	62,95	61,96	-8,52%
Borne supérieure	80,27	77,20	77,97	80,42	77,53	-3,41%
Borne inférieure	53,21	51,38	49,79	41,75	40,02	-24,79%
Écart p/r à la province	(4,90)	(6,84)	(6,25)	(6,35)	(6,64)	
Mauricie/Bois-Francis						
Moyenne	64,10	69,08	69,80	70,56	68,29	6,54%
Borne supérieure	79,58	78,02	82,86	110,69	80,19	0,77%
Borne inférieure	45,18	56,79	56,16	43,46	43,80	-3,05%
Écart p/r à la province	(8,53)	(2,47)	(0,06)	1,26	(0,31)	
Estrie						
Moyenne	57,14	57,20	52,88	57,90	57,74	1,05%
Borne supérieure					72,36	
Borne inférieure					41,84	
Écart p/r à la province	(15,49)	(14,35)	(16,98)	(11,40)	(10,86)	
Montréal (sans île)						
Moyenne	83,49	82,74	79,45	79,63	78,76	-5,67%
Borne supérieure	134,97	130,25	130,28	124,83	120,88	-10,44%
Borne inférieure	44,36	44,64	45,31	43,95	43,90	-1,04%
Écart p/r à la province	10,86	11,19	9,59	10,33	10,16	
Île de Montréal						
Moyenne	69,68	69,80	65,63	59,26	58,45	-16,12%
Borne supérieure	90,31	89,16	79,33	80,42	78,51	-13,07%
Borne inférieure	51,32	52,62	50,70	40,90	41,13	-19,86%
Écart p/r à la province	(2,95)	(1,75)	(4,23)	(10,04)	(10,15)	
Outaouais						
Moyenne	63,93	59,67	58,31	57,22	56,82	-11,12%
Borne supérieure	84,32	64,87	62,50	61,62	68,95	-18,23%
Borne inférieure	38,65	39,16	39,80	36,81	39,45	2,07%
Écart p/r à la province	(8,70)	(11,88)	(11,55)	(12,08)	(11,78)	
Abitibi-Témiscamingue						
Moyenne	63,08	61,51	64,76	61,94	62,39	-1,09%
Borne supérieure	84,38	81,92	85,02	83,96	82,09	-2,71%
Borne inférieure	44,17	41,70	44,80	40,69	41,28	-6,54%
Écart p/r à la province	(9,55)	(10,04)	(5,10)	(7,36)	(6,21)	
Côte-Nord						
Moyenne	82,07	80,14	79,70	78,53	77,01	-6,17%
Borne supérieure	88,40	90,04	89,34	86,65	96,37	9,02%
Borne inférieure	56,50	46,14	51,21	49,71	36,83	-34,81%
Écart p/r à la province	9,44	8,59	9,84	9,23	8,41	
Province						
Moyenne	72,63	71,55	69,86	69,30	68,60	-5,55%
Borne supérieure	134,97	130,25	130,28	124,83	120,88	-10,44%
Borne inférieure	38,65	39,16	39,80	36,81	36,83	-4,71%

(1) Ne comprend que le réseau des commissions scolaires catholiques.

(2) Liste des c.s. exclues de l'analyse:

Québec

C.E.C.Q.

Montréal (sans île)

Des Manoirs (pour 85-86 seulement)

Île de Montréal

Ste-Croix, Verdun

Abitibi-Témiscamingue

Chapais-Chibou., Joutel-Matagami(pour 85-86 seulement)

Côte-Nord

Gagnon, Fermont, Schefferville

Source: Ministère des Transports du Québec, D.G.T.P.M., Décembre 1987.

Comme pour le kilométrage, le nombre des élèves transportés par véhicule constitue un indicateur qu'il faut utiliser avec prudence, mais qui démontre bien la grande variation qui existe au chapitre des conditions d'exploitation selon les secteurs.

4.3.1.3 Nombre d'élèves transportés par place disponible

Ce troisième ratio permet de mesurer l'utilisation qui est faite du parc autobus. La formule utilisée pour établir ce ratio tient compte du niveau scolaire des élèves (élémentaire ou secondaire). Pour l'ensemble du Québec en 1986-1987, le même siège* était utilisé en moyenne 1,43 fois par entrée scolaire. Ce ratio était de 1,48 en 1982-1983. On enregistre donc une diminution de 3,38 % en cinq ans. Il n'y a que deux régions où ce ratio a augmenté pendant la même période et il s'agit de l'Estrie et de la Mauricie/Bois-Francs.

Les ratios obtenus indiquent globalement une utilisation efficace du parc autobus sur le territoire québécois. Une comparaison ** des systèmes québécois et ontarien réalisée en novembre 1986 a démontré de façon non équivoque cette utilisation

* Le terme "siège" utilisé correspond à une place. On trouvera à l'annexe 1 la méthode de calcul pour obtenir le nombre de sièges disponibles.

** Transport scolaire: Comparaison des systèmes québécois et ontariens, ministère des Transports, Direction générale du transport terrestre des personnes, novembre 1986, 46 pages.

plus rationnelle du parc autobus au Québec. Si l'on ne tient pas compte du niveau scolaire, on enregistrait un ratio de 1,21 au Québec et de 0,88 en Ontario. L'annexe 2 du présent document présente les principales données de comparaison entre les deux systèmes.

On peut constater que les trois ratios de performance montrent une baisse au cours des années. Il s'agit d'une baisse graduelle et peu importante. On peut expliquer en partie cette baisse de performance par les modifications des conditions d'exploitation. À l'échelle du Québec le nombre de circuits scolaires à desservir est toujours en croissance et la clientèle à transporter demeure relativement stable. L'effet direct de ce processus d'étalement des clientèles se répercute inévitablement sur la performance générale des commissions scolaires qui ont à gérer un réseau en mutation constante.

De même, le processus d'intégration scolaire (mis de l'avant par le MEQ) peut avoir une certaine influence sur le résultat. Mais ce processus aura dans un très proche avenir des conséquences qui risquent de réduire l'efficacité des réseaux scolaires (Voir section 6.1).

TABLEAU 12

ÉVOLUTION DU NOMBRE D'ÉLÈVES TRANSPORTÉS PAR PLACE DISPONIBLE (1)(2)

	1982-1983	1983-1984	1984-1985	1985-1986	1986-1987	VARIATION
Bas St-Laurent/Gaspésie						
Moyenne	1,27	1,27	1,25	1,25	1,22	-3,94%
Borne supérieure	1,87	1,79	1,70	1,67	1,67	-10,70%
Borne inférieure	1,07	1,05	1,06	1,06	0,99	-7,48%
Écart p/r à la province	(0,21)	(0,20)	(0,20)	(0,20)	(0,21)	
Saguenay/Lac St-Jean						
Moyenne	1,78	1,72	1,75	1,73	1,74	-2,25%
Borne supérieure	2,10	1,96	2,03	2,01	2,08	-0,95%
Borne inférieure	1,52	1,51	1,50	1,53	1,51	-0,66%
Écart p/r à la province	0,30	0,25	0,30	0,28	0,31	
Québec						
Moyenne	1,41	1,38	1,37	1,38	1,35	-4,26%
Borne supérieure	1,70	1,79	1,66	1,72	1,72	1,18%
Borne inférieure	1,11	1,06	1,07	1,04	0,92	-17,12%
Écart p/r à la province	(0,07)	(0,09)	(0,08)	(0,07)	(0,08)	
Mauricie/Bois-Francs						
Moyenne	1,31	1,41	1,43	1,44	1,39	6,11%
Borne supérieure	1,66	1,64	1,72	2,03	1,65	-0,60%
Borne inférieure	0,96	1,22	1,20	0,82	0,81	-15,62%
Écart p/r à la province	(0,17)	(0,06)	(0,02)	(0,01)	(0,04)	
Estrie						
Moyenne	1,26	1,25	1,17	1,27	1,29	2,38%
Borne supérieure					1,58	
Borne inférieure					0,96	
Écart p/r à la province	(0,22)	(0,22)	(0,28)	(0,18)	(0,14)	
Montréal (sans île)						
Moyenne	1,61	1,60	1,56	1,56	1,56	-3,11%
Borne supérieure	2,38	2,36	2,37	2,27	2,23	-6,30%
Borne inférieure	1,19	0,96	0,94	0,89	0,85	-28,57%
Écart p/r à la province	0,13	0,13	0,11	0,11	0,13	
Île de Montréal						
Moyenne	1,52	1,54	1,42	1,43	1,43	-5,92%
Borne supérieure	1,76	1,70	1,73	1,60	1,61	-8,52%
Borne inférieure	1,28	1,32	1,18	1,25	1,27	-0,78%
Écart p/r à la province	0,04	0,07	(0,03)	(0,02)	0,00	
Outaouais						
Moyenne	1,41	1,33	1,31	1,28	1,24	-12,06%
Borne supérieure	1,75	1,44	1,42	1,40	1,48	-15,43%
Borne inférieure	0,95	0,96	0,96	0,90	0,89	-6,32%
Écart p/r à la province	(0,07)	(0,14)	(0,14)	(0,17)	(0,19)	
Abitibi-Témiscamingue						
Moyenne	1,33	1,31	1,38	1,31	1,31	-1,50%
Borne supérieure	1,61	1,60	1,68	1,66	1,68	4,35%
Borne inférieure	1,10	1,11	1,13	1,06	1,04	-5,45%
Écart p/r à la province	(0,15)	(0,16)	(0,07)	(0,14)	(0,12)	
Côte-Nord						
Moyenne	1,63	1,57	1,56	1,57	1,56	-4,29%
Borne supérieure	1,73	1,69	1,68	1,69	1,80	4,05%
Borne inférieure	1,21	1,08	1,06	1,03	1,06	-12,40%
Écart p/r à la province	0,15	0,10	0,11	0,12	0,13	
Province						
Moyenne	1,48	1,47	1,45	1,45	1,43	-3,38%
Borne supérieure	2,38	2,36	2,37	2,27	2,23	-6,30%
Borne inférieure	0,95	0,96	0,94	0,82	0,81	-14,74%

(1) Ne comprend que le réseau des commissions scolaires catholiques.

(2) Liste des c.s. exclues de l'analyse:

Québec	C.E.C.Q.
Montréal (sans île)	Des Manoirs (pour 85-86 seulement)
Île de Montréal	Ste-Croix, Verdun
Abitibi-Témiscamingue	Chapais-Chibou., Joutel-Matagami (pour 85-86 seulement)
Côte-Nord	Gagnon, Fermont, Schefferville

Source: Ministère des Transports du Québec, D.G.T.P.M., Décembre 1987.

4.3.2 Ratios de coûts

4.3.2.1 Coût annuel par véhicule

Au Québec, le coût annuel moyen d'un véhicule* était de 36 850 \$ en 1985 en comparaison de 29 833 \$ en 1982-1983. Il s'agit là d'une augmentation de 23,5 % qui est légèrement supérieure à l'IPC qui s'est accru de 17 %.

À l'examen du tableau 13, on peut identifier des écarts très importants au chapitre des coûts de contrat. On trouve par exemple une commission scolaire dont le prix moyen d'un contrat est de 47 487 \$, alors qu'une autre accorde seulement 30 010 \$ en moyenne. On enregistre un écart de 9 847 \$ entre la moyenne régionale la plus basse et la plus élevée en 1985-1986. Il s'agit d'une différence très significative. Les régions périphériques de la Côte-Nord, du Saguenay/Lac St-Jean et de l'Abitibi sont les endroits où les coûts de contrats par véhicule sont les plus élevés. C'est une situation connue et qui n'est pas propre au transport scolaire. Les salaires payés dans ces régions expliquent en bonne partie ces coûts plus élevés. En effet, ceux-ci peuvent représenter jusqu'à 50 % des coûts d'exploitation de certaines entreprises.

4.3.2.2 Coût moyen par élève transporté

Le coût moyen par élève transporté (tableau 4) n'est que le reflet des écarts déjà mesurés par

* Comparaison établie pour un véhicule de 12 rangées de banquettes.

75
TABLEAU 13

ÉVOLUTION DU COÛT MOYEN PAR VÉHICULE PAR RÉGION ADMINISTRATIVE(1)(2)

	1982-1983	1983-1984	1984-1985	1985-1986	VARIATION
Bas St-Laurent/Gaspésie					
Moyenne	27 550\$	31 403\$	31 794\$	34 534\$	25,35%
Borne supérieure	30 580\$	35 455\$	36 039\$	39 457\$	29,03%
Borne inférieure	24 292\$	27 868\$	27 938\$	30 770\$	26,67%
Écart p/r à la province	(2 283\$)	(2 463\$)	(2 544\$)	(2 317\$)	
Saguenay/Lac St-Jean					
Moyenne	34 188\$	38 756\$	39 858\$	41 883\$	22,51%
Borne supérieure	36 261\$	40 695\$	41 110\$	44 844\$	23,67%
Borne inférieure	32 014\$	36 004\$	37 041\$	39 277\$	22,69%
Écart p/r à la province	4 354\$	4 890\$	5 520\$	5 033\$	
Québec					
Moyenne	28 092\$	32 063\$	32 338\$	34 485\$	22,76%
Borne supérieure	30 683\$	35 816\$	35 790\$	38 851\$	26,62%
Borne inférieure	24 187\$	27 411\$	28 864\$	31 182\$	28,92%
Écart p/r à la province	(1 741\$)	(1 803\$)	(2 000\$)	(2 365\$)	
Mauricie/Bois-Francis					
Moyenne	27 535\$	31 259\$	31 793\$	33 886\$	23,06%
Borne supérieure	29 366\$	32 871\$	33 443\$	37 669\$	28,27%
Borne inférieure	24 296\$	27 726\$	28 286\$	30 010\$	23,52%
Écart p/r à la province	(2 298\$)	(2 606\$)	(2 545\$)	(2 965\$)	
Estrie					
Moyenne	28 117\$	33 081\$	32 832\$	35 932\$	27,79%
Borne supérieure					
Borne inférieure					
Écart p/r à la province	(1 716\$)	(784\$)	(1 506\$)	(919\$)	
Montréal (sans île)					
Moyenne	30 682\$	34 621\$	35 404\$	38 629\$	25,90%
Borne supérieure	34 246\$	38 604\$	40 288\$	45 033\$	31,50%
Borne inférieure	26 419\$	30 415\$	30 260\$	31 446\$	19,03%
Écart p/r à la province	849\$	755\$	1 066\$	1 778\$	
Île de Montréal					
Moyenne	30 762\$	34 711\$	34 163\$	35 759\$	16,24%
Borne supérieure	33 352\$	37 230\$	39 528\$	40 153\$	20,39%
Borne inférieure	28 540\$	30 855\$	31 901\$	34 049\$	19,30%
Écart p/r à la province	929\$	846\$	(174\$)	(1 092\$)	
Outaouais					
Moyenne	31 169\$	35 104\$	35 331\$	36 956\$	18,57%
Borne supérieure	32 190\$	36 100\$	36 635\$	37 436\$	16,30%
Borne inférieure	28 578\$	32 571\$	33 493\$	36 030\$	26,07%
Écart p/r à la province	1 336\$	1 239\$	993\$	105\$	
Abitibi-Témiscamingue					
Moyenne	33 195\$	37 500\$	38 113\$	40 443\$	21,84%
Borne supérieure	35 263\$	40 078\$	40 826\$	42 999\$	21,94%
Borne inférieure	32 028\$	33 556\$	33 858\$	35 618\$	11,21%
Écart p/r à la province	3 361\$	3 635\$	3 775\$	3 593\$	
Côte-Nord					
Moyenne	34 501\$	38 882\$	40 105\$	43 732\$	26,76%
Borne supérieure	35 709\$	41 110\$	43 046\$	47 487\$	32,98%
Borne inférieure	29 323\$	32 295\$	32 882\$	36 418\$	24,20%
Écart p/r à la province	4 668\$	5 016\$	5 767\$	6 882\$	
Province					
Moyenne	29 833\$	33 866\$	34 338\$	36 851\$	23,52%
Borne supérieure	36 261\$	41 110\$	43 046\$	47 487\$	30,96%
Borne inférieure	24 187\$	27 411\$	27 938\$	30 010\$	24,07%

(1) Ne comprend que le réseau des commissions scolaires catholiques.

(2) Liste des c.s. exclues de l'analyse:

Québec

C.E.C.Q.

Montréal (sans île)

Des Manoirs (pour 85-86 seulement)

Île de Montréal

Ste-Croix

Abitibi-Témiscamingue

Chapais-Chibou., Joutel-Matagami (pour 85-86 seulement)

Côte-Nord

Gagnon, Fermont, Schefferville

TABLEAU 14

ÉVOLUTION DU COÛT MOYEN PAR ÉLÈVE TRANSPORTÉ PAR RÉGION ADMINISTRATIVE(1)(2)

	1982-1983	1983-1984	1984-1985	1985-1986	VARIATION
Bas St-Laurent/Gaspésie					
Moyenne	400,40\$	456,79\$	471,25\$	492,18\$	22,92%
Borne supérieure	551,26\$	625,02\$	645,04\$	678,09\$	23,01%
Borne inférieure	290,60\$	342,51\$	364,07\$	360,14\$	23,93%
Écart p/r à la province	25,81\$	28,16\$	29,08\$	33,62\$	
Saguenay/Lac St-Jean					
Moyenne	342,41\$	404,74\$	412,10\$	419,24\$	22,44%
Borne supérieure	399,06\$	451,21\$	463,55\$	475,00\$	19,03%
Borne inférieure	295,76\$	367,82\$	359,49\$	370,71\$	25,34%
Écart p/r à la province	(32,18\$)	(23,89\$)	(30,07\$)	(39,32\$)	
Québec					
Moyenne	374,97\$	438,31\$	445,83\$	460,63\$	22,84%
Borne supérieure	498,29\$	602,10\$	604,84\$	645,32\$	29,51%
Borne inférieure	296,44\$	359,79\$	370,33\$	375,41\$	26,64%
Écart p/r à la province	0,38\$	9,68\$	3,66\$	2,07\$	
Mauricie/Bois-Francis					
Moyenne	399,41\$	421,20\$	423,81\$	429,85\$	7,62%
Borne supérieure	578,33\$	485,58\$	498,96\$	744,75\$	28,78%
Borne inférieure	321,95\$	355,10\$	370,90\$	301,28\$	-6,42%
Écart p/r à la province	24,82\$	(7,43\$)	(18,36\$)	(28,71\$)	
Estrie					
Moyenne	432,89\$	509,63\$	540,10\$	522,87\$	20,79%
Borne supérieure					
Borne inférieure					
Écart p/r à la province	58,30\$	81,00\$	97,93\$	64,31\$	
Montréal (sans île)					
Moyenne	341,35\$	388,12\$	409,29\$	424,63\$	24,40%
Borne supérieure	519,27\$	651,13\$	691,52\$	694,56\$	33,76%
Borne inférieure	231,24\$	270,31\$	269,32\$	287,77\$	24,45%
Écart p/r à la province	(33,24\$)	(40,51\$)	(32,88\$)	(33,93\$)	
Île de Montréal					
Moyenne	385,20\$	438,40\$	453,13\$	497,47\$	29,15%
Borne supérieure	548,36\$	601,86\$	664,68\$	724,55\$	32,13%
Borne inférieure	312,99\$	371,93\$	375,36\$	414,50\$	32,43%
Écart p/r à la province	10,61\$	9,77\$	10,96\$	38,91\$	
Outaouais					
Moyenne	433,18\$	516,36\$	529,39\$	557,97\$	28,81%
Borne supérieure	659,86\$	747,88\$	731,04\$	810,57\$	22,84%
Borne inférieure	342,08\$	481,56\$	499,21\$	518,99\$	51,72%
Écart p/r à la province	58,59\$	87,73\$	87,22\$	99,41\$	
Abitibi-Témiscamingue					
Moyenne	470,93\$	541,08\$	520,57\$	574,46\$	21,98%
Borne supérieure	660,64\$	689,81\$	692,86\$	740,56\$	12,10%
Borne inférieure	361,45\$	418,55\$	401,60\$	421,49\$	16,61%
Écart p/r à la province	96,34\$	112,45\$	78,40\$	115,90\$	
Côte-Nord					
Moyenne	369,01\$	437,98\$	454,32\$	474,71\$	28,64%
Borne supérieure	449,73\$	562,54\$	564,12\$	622,01\$	38,31%
Borne inférieure	351,22\$	406,27\$	413,78\$	426,94\$	21,56%
Écart p/r à la province	(5,58\$)	9,35\$	12,15\$	16,15\$	
Province					
Moyenne	374,59\$	428,63\$	442,17\$	458,56\$	22,42%
Borne supérieure	660,64\$	747,88\$	731,04\$	810,57\$	22,69%
Borne inférieure	231,24\$	270,31\$	269,32\$	287,77\$	24,45%

(1) Ne comprend que le réseau des commissions scolaires catholiques.

(2) Liste des c.s. exclues de l'analyse:

Québec	C.E.C.Q.
Montréal (sans île)	Des Manoirs (pour 85-86 seulement)
Île de Montréal	Ste-Croix
Abitibi-Témiscamingue	Chapais-Chibou., Joutel-Matagami (pour 85-86 seulement)
Côte-Nord	Gagnon, Fermont, Schefferville

Source: Ministère des Transports du Québec, D.G.T.P.M., Décembre 1987.

TABLEAU 15

ÉVOLUTION DU COÛT MOYEN AU KILOMÈTRE PAR RÉGION ADMINISTRATIVE(1)(2)

	1982-1983	1983-1984	1984-1985	1985-1986	VARIATION
Bas St-Laurent/Gaspésie					
Moyenne	2,07\$	2,31\$	2,37\$	2,47\$	19,32%
Borne supérieure	2,42\$	2,93\$	3,03\$	3,07\$	26,86%
Borne inférieure	1,38\$	1,60\$	1,66\$	1,78\$	28,99%
Écart p/r à la province	0,47\$	0,50\$	0,55\$	0,58\$	
Saguenay/Lac St-Jean					
Moyenne	1,94\$	2,21\$	2,21\$	2,28\$	17,53%
Borne supérieure	2,14\$	2,44\$	2,57\$	2,54\$	18,69%
Borne inférieure	1,86\$	2,02\$	2,01\$	2,11\$	13,44%
Écart p/r à la province	0,34\$	0,40\$	0,39\$	0,39\$	
Québec					
Moyenne	1,59\$	1,81\$	1,85\$	1,88\$	18,24%
Borne supérieure	2,18\$	2,36\$	2,49\$	2,55\$	16,97%
Borne inférieure	1,28\$	1,44\$	1,51\$	1,61\$	25,78%
Écart p/r à la province	(0,01\$)	0,00\$	0,03\$	(0,01\$)	
Mauricie/Bois-Francis					
Moyenne	1,46\$	1,66\$	1,67\$	1,71\$	17,12%
Borne supérieure	1,60\$	1,86\$	1,93\$	2,05\$	28,12%
Borne inférieure	1,22\$	1,36\$	1,41\$	1,46\$	19,67%
Écart p/r à la province	(0,14\$)	(0,15\$)	(0,15\$)	(0,18\$)	
Estrie					
Moyenne	1,31\$	1,50\$	1,53\$	1,63\$	24,43%
Borne supérieure					
Borne inférieure					
Écart p/r à la province	(0,29\$)	(0,31\$)	(0,29\$)	(0,26\$)	
Montréal (sans île)					
Moyenne	1,49\$	1,68\$	1,68\$	1,74\$	16,78%
Borne supérieure	2,53\$	2,37\$	2,41\$	2,48\$	-1,98%
Borne inférieure	1,12\$	1,26\$	1,26\$	1,34\$	19,64%
Écart p/r à la province	(0,11\$)	(0,13\$)	(0,14\$)	(0,15\$)	
Île de Montréal					
Moyenne	2,43\$	2,49\$	2,46\$	2,65\$	9,05%
Borne supérieure	3,03\$	3,39\$	3,16\$	3,29\$	8,58%
Borne inférieure	1,48\$	1,83\$	1,55\$	1,79\$	20,95%
Écart p/r à la province	0,83\$	0,68\$	0,64\$	0,76\$	
Outaouais					
Moyenne	1,55\$	1,73\$	1,76\$	1,83\$	18,06%
Borne supérieure	1,76\$	1,93\$	1,95\$	2,03\$	15,34%
Borne inférieure	1,20\$	1,47\$	1,48\$	1,56\$	30,00%
Écart p/r à la province	(0,05\$)	(0,08\$)	(0,06\$)	(0,06\$)	
Abitibi-Témiscamingue					
Moyenne	1,64\$	1,83\$	1,82\$	1,88\$	14,63%
Borne supérieure	1,82\$	2,04\$	2,07\$	2,19\$	20,33%
Borne inférieure	1,44\$	1,55\$	1,59\$	1,50\$	4,17%
Écart p/r à la province	0,04\$	0,02\$	0,00\$	(0,01\$)	
Côte-Nord					
Moyenne	2,52\$	2,93\$	2,94\$	2,89\$	14,68%
Borne supérieure	2,65\$	3,21\$	3,17\$	3,16\$	19,25%
Borne inférieure	2,18\$	2,55\$	2,63\$	2,72\$	24,77%
Écart p/r à la province	0,92\$	1,12\$	1,12\$	1,00\$	
Province					
Moyenne	1,60\$	1,81\$	1,82\$	1,89\$	18,12%
Borne supérieure	3,03\$	3,39\$	3,17\$	3,29\$	8,58%
Borne inférieure	1,12\$	1,26\$	1,26\$	1,34\$	19,64%

(1) Ne comprend que le réseau des commissions scolaires catholiques.

(2) Liste des c.s. exclues de l'analyse:

Québec

C.E.C.Q.

Montréal (sans île)

Des Manoirs (pour 85-86 seulement)

Île de Montréal

Ste-Croix

Abitibi-Témiscamingue

Chapais-Chibou., Joutel-Matagami(pour 85-86 seulement)

Côte-Nord

Gagnon, Fermont, Schefferville

Source: Ministère des Transports du Québec, D.G.T.P.M., Décembre 1987.

les cinq ratios précédents. Le coût d'un élève transporté en Abitibi-Témiscamingue s'élevait à 574,46 \$ en 1985-1986 en comparaison 419,24 \$ au Saguenay/Lac-St-Jean. Il s'agit encore là d'un écart très significatif de 37 % (voir tableau 15). Ce qui est inattendu, c'est que l'on trouve deux régions périphériques dont les résultats s'opposent, alors que l'on aurait pu s'attendre à ce que le Saguenay/Lac-St-Jean se compare à l'Abitibi.

Cette situation vient démontrer à nouveau la disparité qui existe entre les régions, mais surtout la complexité des composantes. Il est évident que l'on ne peut limiter l'analyse à une ou deux composantes pour juger de la performance. La section suivante fait une analyse plus détaillée du phénomène des écarts de prix de contrat que met déjà en lumière la présente section.

4.3.2.3 Coût moyen au kilomètre

Pour ce qui est du coût moyen au kilomètre, celui-ci a crû de 18 % pour la période 1982-1983 à 1985-1986. Cette hausse est le reflet de situations déjà constatées, soient la faible baisse du nombre moyen de kilomètre parcourus par véhicule. La hausse constatée est principalement attribuable aux ajustements pour tenir compte de l'inflation.

Au niveau régional, il existe des différences significatives. Ainsi, les régions du Saguenay/Lac-St-Jean et de la Côte-Nord enregistrent un coût moyen supérieur à la moyenne provinciale,

mais présentent, à l'intérieur de chacune d'elles, une homogénéité assez forte. Les régions de l'île de Montréal et du Bas St-Laurent/Gaspésie sont elles aussi caractérisées par un coût moyen plus élevé que la moyenne provinciale, mais n'ont pas, au niveau intra-régional, l'homogénéité constatée en Côte-Nord. Cette situation est sans nul doute attribuable aux conditions d'exploitation qui sont dans certaines régions très différentes.

4.4 Analyse du phénomène des écarts de prix de contrat

L'écart des prix de contrat ne constitue pas un phénomène nouveau en matière de transport scolaire. En fait, le Règlement 11 sur le transport des écoliers, qui a constitué de 1974 à 1982 la référence au chapitre de la rémunération, prévoyait déjà des différences entre les régions. Les tables de taux et tarifs différaient pour chacune des 24 régions en fonction des coûts d'exploitation qui sont propres à ces régions. À l'intérieur d'une même région, le prix du contrat était similaire pour un kilométrage identique.

Cependant, le système prévoyait un mécanisme d'ajustement des prix de contrat connu sous le vocable de "révision particulière". La révision particulière permettait à un transporteur d'obtenir une hausse du prix de ce contrat, lorsqu'il pouvait démontrer à la Commission des transports du Québec (C.T.Q.) qu'il devait faire face à une

augmentation de ses coûts d'exploitation supérieure à l'indexation décrétée, par exemple, à la suite de la signature d'une nouvelle convention collective. Ce mécanisme a donc introduit certaines disparités des prix de contrat à l'intérieur même des commissions scolaires, d'autant plus que près de 65 % des contrats ont été signés au taux maximal permis selon les tables de taux et tarifs.

Ces écarts de prix de contrat ont été maintenus par le mode d'établissement des enveloppes budgétaires lors de la mise en place du nouveau régime en 1982. En effet, les enveloppes budgétaires ont été établies sur la base du coût historique pour chaque commission scolaire. Le mode d'indexation des enveloppes pour les années subséquentes ne comportait aucun facteur correctif véritable afin de réduire les écarts pouvant exister à l'intérieur même des commissions scolaires.

La question des disparités pourrait devenir éventuellement un élément susceptible de mettre en péril l'équilibre même du régime actuel. La présente section vise à établir l'ampleur des disparités et à identifier plus précisément les situations conflictuelles.

Dans un premier temps, l'analyse se penche sur les disparités entre les régions et à l'intérieur même des régions. Dans un second temps, l'examen porte sur la situation prévalant dans les commissions scolaires.

Le coefficient de variation a été retenu comme outil de mesure. Cet indice permet de mesurer le degré d'homogénéité d'une distribution par rapport à la moyenne globale. On estime qu'en général un coefficient de variation inférieur à 15 % indique une bonne homogénéité. Les quatre composantes retenues pour les fins de la présente analyse sont:

- . le kilométrage moyen par véhicule;
- . le coût moyen par élève;
- . le coût moyen par véhicule;
- . le coût moyen au kilomètre.

Certaines commissions scolaires ont été exclues du fait qu'elles présentent des caractéristiques particulières. En premier lieu, il s'agit de la Commission scolaire Sainte-Croix et de la Commission des écoles catholiques de Québec qui sont situées entièrement en milieu urbain à forte densité et qui font appel dans une large mesure au transport intégré. En second lieu, quatre commissions scolaires situées en zone périphérique sont également exclues compte tenu du fait que les conditions d'exploitation des services dans ces régions sont exceptionnelles. Ces commissions scolaires sont Chapais-Chibougamau, Joutel-Matagami, Gagnon-Fermont et Schefferville. Enfin, la Commission scolaire Des Manoirs est exclue pour la seule année 1985-1986 en raison d'un important conflit de travail.

TABLEAU 16
KILOMÉTRAGE QUOTIDIEN PAR VÉHICULE ET COÛT MOYEN PAR ÉLÈVE, 1985-1986(1)(2)

	KMS MOYENS QUOTIDIENS	COEFFICIENT DE VARIATION	COÛT PAR ÉLÈVE	COEFFICIENT DE VARIATION
BAS ST-LAURENT/GASPÉSIE	63,9	5,37%	474,28	16,28%
SAGUENAY/LAC ST-JEAN	83,3	11,89%	419,24	10,49%
QUÉBEC	85,0	14,36%	460,63	17,89%
MAURICIE/BOIS-FRANCS	97,9	14,37%	429,85	36,81%
ESTRIE	101,6	N.A.	522,87	N.A.
MONTRÉAL(SANS ÎLE)	107,2	18,29%	424,63	23,76%
ÎLE DE MONTRÉAL	60,8	10,93%	497,47	23,70%
OUTAOUAIS	96,4	12,21%	557,97	19,97%
ABITIBI-TÉMISCAMINGUE	102,1	10,42%	574,46	23,46%
CÔTE-NORD	69,8	11,79%	474,71	14,90%
-----	-----	-----	-----	-----
PROVINCE	92,5	22,21%	457,34	26,24%

(1) Ne comprend que le réseau des commissions scolaires catholiques.

(2) Liste des c.s. exclues de l'analyse:

Québec	C.E.C.Q.
Montréal (sans île)	Des Manoirs (pour 85-86 seulement)
Île de Montréal	Ste-Croix
Abitibi-Témiscamingue	Chapais-Chibou., Joutel-Matagami (pour 85-86 seulement)
Côte-Nord	Gagnon, Fermont, Schefferville

Source: Ministère des Transports du Québec, D.G.T.P.M., Décembre 1987.

4.4.1 Écart inter-régional et intra-régional

La première composante analysée est le kilométrage moyen par véhicule. On note une bonne homogénéité dans chaque région avec un coefficient qui varie de 10.42 % à 18.29 %. Entre les régions, cet écart est plus important puisqu'il atteignait 22,21 % en 1985-1986.

Lorsque l'on examine le coût moyen par élève transporté, on constate que le degré d'homogénéité y est moindre que celui remarqué précédemment. En effet, les résultats obtenus y sont plus faibles à l'intérieur de chacune des régions et par le fait même au plan global. C'est d'ailleurs cette variable qui enregistre les résultats les moins probants. Cette situation s'explique par les différences très importantes dans les conditions d'exploitation selon les régions.

Le plus souvent, c'est le prix des contrats qui est identifié comme la source première des problèmes liés aux écarts en matière de rémunération. Cette situation s'explique aisément par le fait que le contrat constitue souvent le seul point de référence véritable des transporteurs.

Cette variable montre une étonnante homogénéité non seulement à l'intérieur des régions, mais également entre les régions. Le tableau 17 indique un coefficient de variation en légère progression

depuis l'application du nouveau régime. Toutefois, pour l'année 1985-86, le coefficient de variation affichait 10,03 % pour la province. On ne peut donc identifier de situation préoccupante à l'échelle des régions.

Toutefois, cette variable "coût moyen des contrats" ne tient pas compte du kilométrage effectué. C'est là une lacune importante qui nous a incités à examiner une variable qui tient compte à la fois du kilométrage et de la rémunération, soit le coût au kilomètre. Le tableau 18 permet de constater une bonne homogénéité à ce chapitre à l'intérieur des régions, bien que moindre que le coût par véhicule. Entre les régions la variation atteint cependant 23,75 % ce qui est sensiblement plus élevé.

Pour les fins de comparaison, on a établi le coefficient de variation des prix de contrat qui prévalait en 1979-1980 selon les tables de taux et tarifs pour un contrat d'environ 80 km par jour. On obtient alors un coefficient de variation de 8,15 %. Si l'on compare ce résultat au coefficient de variation obtenu pour cette même variation en 1985-1986, on peut constater une étonnante stabilité. Si les chiffres de 1979-1980 avait tenu compte des ajustements faisant suite au processus de révision particulière, les résultats seraient probablement identiques. L'évolution du prix des contrats n'a donc pas fait en sorte d'agrandir les écarts entre les régions.

TABLEAU 17
ÉVOLUTION DU COÛT MOYEN PAR VÉHICULE PAR RÉGION ADMINISTRATIVE(1)(2)(3)

	1982-1983	1983-1984	1984-1985	1985-1986	VARIATION
Bas St-Laurent/Gaspésie					
Moyenne	27 550\$	31 403\$	31 794\$	34 534\$	25,35%
Coefficient de variation	8,91%	8,62%	8,80%	7,83%	
Écart p/r à la province	(2 283\$)	(2 463\$)	(2 544\$)	(2 317\$)	
Saguenay/Lac St-Jean					
Moyenne	34 188\$	38 756\$	39 858\$	41 883\$	22,51%
Coefficient de variation	4,66%	4,84%	4,29%	4,89%	
Écart p/r à la province	4 354\$	4 890\$	5 520\$	5 033\$	
Québec					
Moyenne	28 092\$	32 063\$	32 338\$	34 485\$	22,76%
Coefficient de variation	6,19%	7,05%	5,81%	6,17%	
Écart p/r à la province	(1 741\$)	(1 803\$)	(2 000\$)	(2 365\$)	
Mauricie/Bois-Francs					
Moyenne	27 535\$	31 259\$	31 793\$	33 886\$	23,06%
Coefficient de variation	6,81%	6,32%	6,35%	6,63%	
Écart p/r à la province	(2 298\$)	(2 606\$)	(2 545\$)	(2 965\$)	
Estrie					
Moyenne	28 117\$	33 081\$	32 832\$	35 932\$	27,79%
Coefficient de variation					
Écart p/r à la province	(1 716\$)	(784\$)	(1 506\$)	(919\$)	
Montréal (sans île)					
Moyenne	30 682\$	34 621\$	35 404\$	38 629\$	25,90%
Coefficient de variation	7,99%	7,30%	8,43%	9,57%	
Écart p/r à la province	849\$	755\$	1 066\$	1 778\$	
Île de Montréal					
Moyenne	30 762\$	34 711\$	34 163\$	35 759\$	16,24%
Coefficient de variation	5,75%	6,30%	7,85%	5,46%	
Écart p/r à la province	929\$	846\$	(174\$)	(1 092\$)	
Outaouais					
Moyenne	31 169\$	35 104\$	35 331\$	36 956\$	18,57%
Coefficient de variation	4,23%	3,56%	3,77%	1,43%	
Écart p/r à la province	1 336\$	1 239\$	993\$	105\$	
Abitibi-Témiscamingue					
Moyenne	33 195\$	37 500\$	38 113\$	40 443\$	21,84%
Coefficient de variation	3,48%	5,62%	5,95%	6,15%	
Écart p/r à la province	3 361\$	3 635\$	3 775\$	3 593\$	
Côte-Nord					
Moyenne	34 501\$	38 882\$	40 105\$	43 732\$	26,76%
Coefficient de variation	7,41%	8,57%	9,30%	9,03%	
Écart p/r à la province	4 668\$	5 016\$	5 767\$	6 882\$	
Province					
Moyenne	29 833\$	33 866\$	34 338\$	36 851\$	23,52%
Coefficient de variation	9,78%	9,49%	10,16%	10,03%	

(1) Ne comprend que le réseau des commissions scolaires catholiques.

(2) Le coefficient de variation est une mesure d'homogénéité pour un groupe de données.

(3) Liste des c.s. exclues de l'analyse:

Québec	C.E.C.Q.
Montréal (sans île)	Des Manoirs (pour 85-86 seulement)
Île de Montréal	Ste-Croix
Abitibi-Témiscamingue	Chapais-Chibou., Joutel-Matagami (pour 85-86 seulement)
Côte-Nord	Gagnon, Fermont, Schefferville

Source: Ministère des Transports du Québec, D.G.T.P.M., Décembre 1987.

TABLEAU 18
ÉVOLUTION DU COÛT MOYEN AU KILOMÈTRE PAR RÉGION ADMINISTRATIVE (1)(2)(3)

	1982-1983	1983-1984	1984-1985	1985-1986	VARIATION
Bas St-Laurent/Gaspésie					
Moyenne	2,07\$	2,31\$	2,37\$	2,47\$	19,32%
Coefficient de variation	17,72%	17,64%	17,96%	16,24%	
Écart p/r à la province	0,47\$	0,50\$	0,55\$	0,58\$	
Saguenay/Lac St-Jean					
Moyenne	1,94\$	2,21\$	2,21\$	2,28\$	17,53%
Coefficient de variation	5,96%	8,90%	9,98%	7,27%	
Écart p/r à la province	0,34\$	0,40\$	0,39\$	0,39\$	
Québec					
Moyenne	1,59\$	1,81\$	1,85\$	1,88\$	18,24%
Coefficient de variation	16,09%	15,14%	17,25%	12,66%	
Écart p/r à la province	(0,01\$)	0,00\$	0,03\$	(0,01\$)	
Mauricie/Bois-Francis					
Moyenne	1,46\$	1,66\$	1,67\$	1,71\$	17,12%
Coefficient de variation	9,64%	10,76%	11,13%	10,11%	
Écart p/r à la province	(0,14\$)	(0,15\$)	(0,15\$)	(0,18\$)	
Estrie					
Moyenne	1,31\$	1,50\$	1,53\$	1,63\$	24,43%
Coefficient de variation					
Écart p/r à la province	(0,29\$)	(0,31\$)	(0,29\$)	(0,26\$)	
Montréal (sans île)					
Moyenne	1,49\$	1,68\$	1,68\$	1,74\$	16,78%
Coefficient de variation	20,38%	15,89%	15,22%	18,46%	
Écart p/r à la province	(0,11\$)	(0,13\$)	(0,14\$)	(0,15\$)	
Île de Montréal					
Moyenne	2,43\$	2,49\$	2,46\$	2,65\$	9,05%
Coefficient de variation	21,66%	20,53%	21,41%	19,16%	
Écart p/r à la province	0,83\$	0,68\$	0,64\$	0,76\$	
Outaouais					
Moyenne	1,55\$	1,73\$	1,76\$	1,83\$	18,06%
Coefficient de variation	12,98%	10,81%	10,86%	10,42%	
Écart p/r à la province	(0,05\$)	(0,08\$)	(0,06\$)	(0,06\$)	
Abitibi-Témiscamingue					
Moyenne	1,64\$	1,83\$	1,82\$	1,88\$	14,63%
Coefficient de variation	8,26%	10,05%	9,29%	13,48%	
Écart p/r à la province	0,04\$	0,02\$	0,00\$	(0,01\$)	
Côte-Nord					
Moyenne	2,52\$	2,93\$	2,94\$	2,89\$	14,68%
Coefficient de variation	7,08%	8,25%	6,56%	6,20%	
Écart p/r à la province	0,92\$	1,12\$	1,12\$	1,00\$	
Province					
Moyenne	1,60\$	1,81\$	1,82\$	1,89\$	18,12%
Coefficient de variation	26,32%	24,86%	24,69%	23,75%	

(1) Ne comprend que le réseau des commissions scolaires catholiques.

(2) Le coefficient de variation est une mesure d'homogénéité pour un groupe de données.

(3) Liste des c.s. exclues de l'analyse:

Québec	C.E.C.Q.
Montréal (sans île)	Des Manoirs (pour 85-86 seulement)
Île de Montréal	Ste-Croix
Abitibi-Témiscamingue	Chapais-Chibou., Joutel-Matagami (pour 85-86 seulement)
Côte-Nord	Gagnon, Fermont, Schefferville

Source: Ministère des Transports du Québec, D.G.T.P.M., Décembre 1987.

TABLEAU 19

Écart des prix des contrats selon les normes
de taux et tarifs (1979-1980)(1)

Région scolaire	Prix du contrat	Écart p/r moyenne
1	26 136\$	1 970\$
2	26 136\$	1 970\$
3	23 358\$	(808\$)
4	23 203\$	(963\$)
5	25 275\$	1 109\$
6	23 957\$	(209\$)
7	24 750\$	584\$
8	22 440\$	(1 726\$)
9	21 943\$	(2 223\$)
10	22 406\$	(1 760\$)
11	22 406\$	(1 760\$)
12	24 513\$	347\$
13	22 722\$	(1 444\$)
14	22 872\$	(1 294\$)
15	26 087\$	1 921\$
16	21 708\$	(2 458\$)
17	22 042\$	(2 124\$)
18	22 799\$	(1 367\$)
19	25 033\$	867\$
20	23 682\$	(484\$)
21	25 954\$	1 788\$
22	27 182\$	3 016\$
23	30 014\$	5 848\$
24	23 359\$	(807\$)

<i>Moyenne</i>	24 166\$
<i>Maximum</i>	30 014\$
<i>Minimum</i>	21 708\$
<i>Coefficient de variation</i>	8,15%

(1) Base : 80 kilomètres par jour au taux maximal.

Source: Ministère des Transports du Québec, D.G.T.P.M., Décembre 1987.

TABLEAU 20
Comparaison, pour chaque région, du
salaires moyen versus les coûts moyens
par véhicule et par kilomètre

Région	Coût moyen par véhicule (85-86)	Coût moyen par kilomètre (85-86)	Salaire moyen (hebdomadaire) (1986)
Bas St-Laurent/Gaspésie	34 288,11	2,62\$	389,29\$
Saguenay/Lac St-Jean	41 883,40	2,28\$	456,76\$
Québec	34 485,31	1,88\$	392,33\$
Mauricie/Bois-Francs	33 885,51	1,71\$	377,79\$
Estrrie	35 931,73	1,63\$	367,04\$
Montréal (sans île)	38 628,83	1,74\$	401,87\$
Île de Montréal	35 759,13	2,65\$	424,03\$
Outaouais	36 955,73	1,83\$	446,42\$
Abitibi-Témiscamingue	40 443,39	1,88\$	467,95\$
Côte-Nord	43 732,17	2,89\$	473,72\$
Moyenne:	37 599,33	2,11\$	419,72\$
Coefficient de variation:	8,67%	20,65%	8,87%

Source: Ministère des Transports du Québec, D.G.T.P.M., Décembre 1987.

Les écarts de prix de contrat prennent donc une plus grande signification au niveau même des commissions scolaires ou dans le cas de commissions scolaires limitrophes. A titre d'exemple, notons les conflits de travail qui ont affecté les transporteurs Transco et Autobus Terrebonne.

4.4.2 Écarts des prix de contrats dans les commissions scolaires

Une analyse nous a permis de constater qu'il existait souvent des écarts très importants de prix de contrats à l'intérieur d'une même commission scolaire. Cette analyse portait sur les six commissions scolaires présentant des caractéristiques distinctes. Il apparaît que c'est à l'intérieur des commissions scolaires que le phénomène des écarts de prix de contrat entraîne les conséquences les plus significatives (conflits de travail, entreprise en situation financière précaire ...).

Les écarts constatés entre les prix de contrat font en sorte que certaines entreprises peuvent difficilement demeurer rentables lorsque les employés demandent un réajustement des salaires sur celui des entreprises où les employés sont mieux rémunérés.

La solution à cette situation se trouve au niveau même de la commission scolaire puisque le régime contractuel est sa responsabilité directe et ne peut être dissocié de la gestion financière de l'activité. Certaines commissions scolaires ont déjà apporté des ajustements à ce chapitre.

Souvent, il est préférable que les ajustements soient apportés de manière graduelle, de façon à éviter les mouvements brusques qui pourraient déstabiliser le secteur du transport scolaire. Il serait souhaitable que le Règlement sur le transport scolaire soit modifié de façon à permettre que les ajustements puissent se faire également au cours des deuxième et troisième années des contrats. Une disposition oblige actuellement les commissions scolaires à verser l'indexation accordée par le gouvernement pour ces deux années ce qui est de nature à accentuer les écarts. Un ajustement sur la seule première année peut engendrer des problèmes lorsque l'on pense aux conventions collectives en vigueur.

Il y aurait donc lieu de dégager les commissions scolaires de l'obligation de verser intégralement l'indexation lorsqu'elles interviennent pour réduire les écarts de prix de contrat. Cette exclusion pourrait être assujettie à l'accord majoritaire des transporteurs (80 % des contrats).

4.5 Situation de l'industrie

Règle générale, l'industrie du transport scolaire s'est bien adaptée au nouveau régime. Comme bien d'autres industries, elle a dû subir le contrecoup de la situation économique difficile qui prévalait au moment de la mise en place du régime en 1982-1983. Les entreprises ont été affectées directement par les mesures de compression des

trois premières années du régime. Plusieurs ont dû rationaliser leurs opérations et adopter des outils de gestion de façon à s'ajuster à cette nouvelle réalité.

En fait, un nombre restreint d'entreprises ont dû abandonner ce marché qui demeure un des plus stables. C'est plutôt le processus de concentration des entreprises qui constitue le phénomène le plus marquant des dernières années. Malgré l'émergence récente d'entreprises de taille importante, la présence de petites et moyennes entreprises demeure prépondérante.

Selon les études produites par l'Association du transport écolier du Québec (ATEQ), la santé économique générale des entreprises demeure relativement bonne. Les signes inquiétants du début de régime se sont estompés en bonne partie et les gens investissent à nouveau dans le secteur. La section 5.2.4. montre clairement que les entreprises investissent dans le renouvellement du parc autobus et c'est là un signe tangible de la santé générale de l'industrie.

Le taux de syndicalisation des entreprises n'a pas augmenté de façon significative depuis 1982, sauf dans quelques régions comme le Bas-St-Laurent. Règle générale, les conflits de travail n'ont pas été très nombreux au cours de ces années, si l'on prend en compte le nombre de commissions scolaires et de transporteurs en cause. Cependant, l'incidence des conflits est telle qu'une publicité importante entoure chacun d'eux.

La réforme de 1982 a entraîné un dynamisme nouveau dans cette industrie. Il est à prévoir que le secteur demeurera actif au cours des prochaines années et que les efforts entrepris pour développer de nouveaux marchés devraient se poursuivre.

5.0 OFFRE DE SERVICE

5.1 Situation avant 1982

Les années soixante et le début des années soixante-dix furent une période importante en matière d'éducation au Québec. Cette époque est marquée par une réforme majeure du système d'éducation, l'objectif étant de faire du peuple québécois un peuple instruit afin d'assurer le développement de la collectivité. Cette volonté s'est manifestée par l'affirmation du principe de l'universalité de l'accès à l'éducation et sa gratuité*.

Très rapidement, le Québec se dote d'un réseau important d'institutions publiques d'enseignement. Des écoles polyvalentes, destinées à fournir une gamme étendue de cours, sont construites dans chaque région.

Le lieu de résidence et le statut socio-économique ne doivent plus être des facteurs limitant l'accès à l'éducation. Dans un tel contexte, le système de transport des écoliers devient une composante indissociable du principe d'universalité de l'éducation.

Avant 1974, ce sont les commissions scolaires qui sont responsables de l'administration et de la gestion. La multiplicité des commissions scolaires fait en sorte que les modes de gestion, le niveau de service, la qualité du parc autobus varient sensiblement d'une région à l'autre. On assiste souvent à l'organisation de deux réseaux de transport scolaire sur un même territoire.

* Article 256: Loi sur l'instruction publique, L.R.Q. Ch-I-14.

C'est dans ce contexte que le Règlement 11 sur le transport des écoliers est adopté en 1974. Ce règlement vient encadrer l'ensemble des services de transport fournis à la clientèle étudiante sur le territoire de la province. Les services sont dorénavant organisés sur une base régionale et ce sont les commissions scolaires régionales qui sont désignées comme mandataires de l'organisation des services.

Le ministère des Transports assume la responsabilité de l'encadrement réglementaire et de ce fait doit voir annuellement à la mise à jour du Règlement 11 sur le transport des écoliers. Ce règlement vise à établir un service de transport uniforme sur l'ensemble du territoire. L'offre de service est de ce fait déterminée au niveau gouvernemental et les autorités locales n'ont qu'une responsabilité limitée à ce chapitre.

Le Règlement 11 fixe à 1,6 km (1 mille) la règle générale d'admissibilité de la clientèle scolaire pour la détermination des subventions gouvernementales. Le gouvernement défraie les dépenses encourues pour le transport des élèves dont le domicile se trouve à plus de 1,6 km de l'institution d'enseignement fréquentée. Cette norme de subvention devient pour la quasi totalité des commissions scolaires la norme d'admissibilité adoptée.

Pour l'année 1974-1975, le prix des contrats est fixé par le biais du processus de soumissions publiques, quoique le prix ne doive pas excéder celui inscrit à la table de taux et tarifs, cette table faisant l'objet d'une révi-

sion annuelle de la part de la C.T.Q. selon les paramètres déterminés par le M.T.Q. Chacun des devis de transport fait l'objet d'une approbation préalable du ministère des Transports. Les services offerts par les commissions scolaires pour des élèves résidant à moins de 1,6 km lorsqu'il s'agit de zone dangereuse doivent recevoir une autorisation particulière du ministère des Transports. Le transport pour des activités parascolaires est également financé par une subvention spéciale de l'État sous la forme d'un montant forfaitaire par élève inscrit. Les efforts pour augmenter le nombre d'élèves utilisant les services réguliers de transport en commun (intégré) émanent principalement du ministère des Transports.

L'objectif d'établir un réseau homogène de transport a conduit à une normalisation de l'offre de service sur l'ensemble du territoire de 1974 à 1982.

5.2 Situation après 1982

Avec l'avènement du nouveau régime en 1982, le rôle prépondérant du ministère des Transports au chapitre de la détermination de l'offre de service s'estompe grandement. Le Règlement 11 sur le transport des écoliers est abrogé pour être remplacé par une réglementation plus souple. L'introduction de l'enveloppe budgétaire fermée s'accompagne d'une augmentation marquée de l'autonomie conférée aux commissions scolaires en matière d'organisation. Il est maintenant loisible aux commissions scolaires de modifier l'offre de service selon leurs besoins.

La présente section de l'étude a pour but d'établir dans quelle mesure les commissions scolaires ont profité de la nouvelle latitude dont elles disposent maintenant pour apporter des modifications aux services de façon à mieux répondre aux besoins locaux. Cette même analyse vise également à mesurer l'impact des compressions budgétaires des premières années du régime sur le niveau de service.

La notion d'offre de service fait appel à plusieurs composantes distinctes. Pour les fins de la présente analyse, cinq d'entre elles ont été retenues comme étant significatives.

5.2.1 Règle d'admissibilité au transport

L'introduction du nouveau régime a fait disparaître la règle de subvention du 1,6 km. Cette règle constituait le seuil au delà duquel le gouvernement assumait le coût du transport des élèves vers les écoles. Bien qu'il s'agisse d'une règle pour établir le niveau de subvention, elle est devenue la norme d'admissibilité de la quasi totalité des commissions scolaires au Québec.

En fait, l'incidence de cette règle de subvention persiste toujours du fait que les allocations de base (transport matin et soir) des commissions scolaires ont été constituées à partir d'un coût historique qui reflétait de façon directe cette norme du 1,6 km.

TABLEAU 21
NOMBRE MOYEN DE KILOMÈTRES DE MARCHÉ PAR NIVEAU SCOLAIRE

		1982-1983	1983-1984	1984-1985	1985-1986
MATERNELLE :					
SECTEUR	URBAIN	0,46	0,40	0,46	0,46
SECTEUR	RURAL	0,29	0,30	0,29	0,29
PRIMAIRE :					
SECTEUR	URBAIN	1,38	1,40	1,40	1,40
SECTEUR	RURAL	0,91	0,90	0,93	0,91
SECONDAIRE :					
SECTEUR	URBAIN	1,44	1,50	1,46	1,46
SECTEUR	RURAL	1,06	1,10	1,10	1,08

Source: Ministère des Transports du Québec, D.G.T.P.M., Décembre 1987.

Avec l'avènement du nouveau régime, les commissions scolaires n'ont pas apporté de modifications importantes. En fait, la plupart d'entre elles ont maintenu une règle d'admissibilité identique à celle qui prévalait antérieurement. La politique différenciée d'admissibilité est en fait l'apanage d'un nombre restreint de commissions scolaires.

La distance moyenne que les élèves non transportés doivent parcourir pour se rendre à l'école est demeurée stable. Le tableau 21 montre en effet des variations minimales au cours des quatre premières années. En fait, l'introduction des mesures de compression ne semble pas avoir affecté le niveau de service offert à la clientèle, du moins sous l'angle des distances d'admissibilité, bien qu'il puisse exister certaines exceptions.

Le même tableau illustre bien la différence qui existe entre le secteur rural et le secteur urbain en ce qui concerne les distances de marche. Indépendamment du niveau scolaire fréquenté, la distance de marche est toujours supérieure en zone urbaine. La différence notable s'explique par la présence plus fréquente de routes à circulation rapide et par l'absence de trottoir en milieu rural, ce qui force les commissions scolaires à transporter la majeure partie de la clientèle.

On constate également l'écart minime qui existe entre les distances parcourues par les élèves des niveaux primaire et secondaire, démontrant à nouveau l'influence de la norme du 1,6 km et le peu de différenciation dans la politique d'admissibilité entre ces deux niveaux.

5.2.2 Temps de parcours

Dans un chapitre traitant de l'offre de service en matière de transport scolaire, on devrait obligatoirement prendre en compte la durée des trajets. Un allongement du temps de parcours semble être l'indice le plus probant de la détérioration de l'offre de service.

Le ministère des Transports ne dispose cependant d'aucune donnée sur la durée moyenne des circuits du transport scolaire. Certaines commissions scolaires établissent des durées maximales, mais il ne s'agit pas d'une règle universelle. De plus, l'établissement d'une durée moyenne de parcours pour l'élève n'est pas facile à établir. Cette difficulté réside dans la nature composite des parcours: clientèle spéciale, élèves du niveau élémentaire et secondaire utilisant un même véhicule, transferts ...

À défaut de disposer d'une information précise, il est possible de tirer certaines conclusions à partir d'autres données.

À ce chapitre, le tableau 10 montre que le kilométrage quotidien moyen par véhicule a légèrement diminué depuis l'introduction du nouveau régime en 1982-1983. Si l'on tient pour acquis que la vitesse moyenne des véhicules utilisés demeure stable, on peut conclure que globalement le nouveau régime n'a pas apporté d'augmentation de la durée du temps de transport pour les élèves.

La légère augmentation de la clientèle transportée* pendant cette même période vient ajouter à ce constat. On peut même présumer qu'il y aurait une légère diminution du temps de parcours.

5.2.3 L'utilisation des services réguliers de transport en commun

Le recours au service de transport en commun par les commissions scolaires pour le transport des élèves constitue une composante de l'offre de service. Cela pose cependant un problème d'interprétation puisque la situation qui prévaut n'est pas

* Voir tableau 1; 0,37 % d'augmentation de la clientèle transportée de 1982-1983 à 1985-1986.

uniforme et qu'il existe des différences importantes entre les régions. Ainsi l'étudiant qui dispose d'un laissez-passer valide pour l'ensemble des services de transport en commun peut trouver un net avantage en ayant accès à des services le soir et la fin de semaine lorsqu'ils sont disponibles. Au contraire, si le service qu'il peut utiliser est limité aux heures d'ouverture des écoles, ce service devient beaucoup moins intéressant que la desserte par un véhicule exclusif.

La principale motivation pour une commission scolaire d'utiliser les services de transport public est certes l'économie possible. En moyenne, pour l'année 1984-1985, il en coûtait 445 \$ par élève pour le transport exclusif, alors que ce coût était de 98 \$ lorsque l'élève était véhiculé par un organisme public de transport. Compte tenu du fait que l'enveloppe budgétaire fermée permet aux commissions scolaires de conserver les économies qu'elles réalisent, l'attrait pour l'utilisation accrue des services de transport public est évident.

À la lumière des chiffres des quatre premières années du nouveau régime, on note que la clientèle utilisant le transport intégré a progressé d'environ 3 %, alors que la clientèle totale transportée est demeurée relativement stable pour l'ensemble du Québec. La situation est cependant très variable d'une région à l'autre. Les régions de Québec

TABLEAU 22

ÉVOLUTION DE L'IMPORTANCE DU TRANSPORT INTÉGRÉ PAR RÉGION ADMINISTRATIVE
(PAR RAPPORT À LA CLIENTÈLE TOTALE TRANSPORTÉE)

	CLIENTÈLE TOTALE TRANSPORTÉE				VARIATION	CLIENTÈLE TRANSPORTÉE PAR LE TR. INTÉGRÉ				VARIATION	PART DU TRANSPORT INTÉGRÉ			
	82-83	83-84	84-85	85-86		82-83	83-84	84-85	85-86		82-83	83-84	84-85	85-86
	Bas St-Laurent/Gaspésie	36 301	36 462	35 746		35 630	-1,85%	0	0		0	0	0,00%	0,00%
Saguenay/Lac St-Jean	38 878	38 635	39 421	39 385	1,30%	140	1 083	1 150	1 209	763,57%	0,36%	2,80%	2,92%	3,07%
Québec	114 666	116 739	118 990	122 559	6,88%	5 100	7 662	8 024	10 354	103,02%	4,45%	6,56%	6,74%	8,45%
Bois-Francs	54 186	57 913	58 705	57 016	5,22%	2 651	2 580	2 514	2 459	-7,24%	4,89%	4,45%	4,28%	4,31%
Estrie	30 993	31 028	30 123	30 203	-2,55%	2 414	2 544	2 169	1 920	-20,46%	7,79%	8,20%	7,20%	6,36%
Montréal(sans île)	243 497	243 492	241 995	240 052	-1,41%	18 146	18 457	18 590	16 860	-7,09%	7,45%	7,58%	7,68%	7,02%
Île de Montréal	61 892	63 020	58 219	64 739	4,60%	27 346	27 252	23 247	27 193	-0,56%	44,18%	43,24%	39,93%	42,00%
Outaouais	34 587	32 082	31 650	30 977	-10,44%	2 880	1 830	1 564	1 278	-55,63%	8,33%	5,70%	4,94%	4,13%
Abitibi-Témiscamingue	26 199	25 564	26 729	26 112	-0,33%	1 192	1 137	493	373	-68,71%	4,55%	4,45%	1,84%	1,43%
Côte-Nord	11 559	11 815	11 123	11 199	-3,11%	0	241	251	0	0,00%	0,00%	2,04%	2,26%	0,00%
Institutions privées	3 458	3 658	4 370	4 526	30,88%	531	640	189	222	-58,19%	15,36%	17,50%	4,32%	4,90%
Total des comm. scolaires	652 758	656 750	652 701	657 872	0,78%	59 869	62 786	58 002	61 646	2,97%	9,17%	9,56%	8,89%	9,37%
Total c.s. & inst.privées	656 216	660 408	657 071	662 398	0,94%	60 400	63 426	58 191	61 868	2,43%	9,20%	9,60%	8,86%	9,34%

Source: Ministère des Transports du Québec, D.G.T.P.M., Décembre 1987.

et du Saguenay/Lac-St-Jean ont connu un développement notable, alors que l'Outaouais enregistre une baisse sensible.

La croissance de la part relative du transport intégré comme mode de transport scolaire s'est faite surtout sentir avant 1982. Le pourcentage de la clientèle transportée qui utilisait les services de transport public était de 5,8 % en 1977-1978, 8,6 % en 1981-1982 et 9,4 % en 1985-1986. La croissance s'est donc faite sous le régime précédent, suivant une option privilégiée par le ministère des Transports, et a coïncidé avec l'apparition des corporations de transport ainsi qu'avec les améliorations du service offert par les commissions de transport.

La raison première pour laquelle les commissions scolaires, sauf dans quelques régions, n'ont pu augmenter de façon significative la clientèle utilisant les services de transport public est la capacité limitée des organismes publics de transport d'accueillir une clientèle supplémentaire. Cette situation est particulièrement manifeste dans la région montréalaise où existe la plus forte concentration d'élèves utilisant les services réguliers de transport en commun. Sur l'île de Montréal, plus de 40 % de la clientèle étudiante transportée utilise les services de transport en commun.

En somme, les commissions scolaires n'ont pu, sauf exception, modifier vraiment l'offre de service par un recours important au transport intégré.

5.2.4 Parc de véhicules

Le parc de véhicules est un autre élément qui permet de mesurer la qualité de l'offre de service. L'âge du parc est un indicateur important, mais il est également opportun d'examiner sa composition.

Le tableau 23 montre que l'âge moyen du parc a atteint son maximum en 1983 (7,45 ans). Il faut se rappeler le contexte économique difficile qui prévalait et qui était caractérisé par des taux d'intérêt très élevés. L'insécurité engendrée par l'avènement d'un nouveau régime était également de nature à retarder les investissements des transporteurs. La disponibilité d'un important parc autobus usagé découlant de la baisse de clientèle et de la rationalisation opérée par le M.T.Q., ainsi que celle effectuée par les commissions scolaires, sont d'autres facteurs qui doivent être pris en compte.

Depuis 1983, l'âge moyen du parc a diminué pour atteindre un niveau se comparant à la situation qui prévalait avant 1982. Cette baisse est attribuable à de multiples facteurs. D'abord, la situation économique s'est redressée de façon marquée et l'incertitude entourant l'implantation d'un nouveau régime s'est estompée. Ce nouveau contexte a contribué à favoriser le renouvellement des véhicules par les entrepreneurs.

TABLEAU 23
ÉVOLUTION DE L'ÂGE MOYEN DU PARC DE VÉHICULES

ANNÉES	AUTOBUS	MINIBUS	TOTAL
1982	N. D.	N. D.	6,60
1983	N. D.	N. D.	7,45
1984	N. D.	N. D.	6,60
1985	7,00	5,02	6,67
1986	6,50	4,90	6,27

SOURCES: ATEQ, Les performances financières de l'industrie du transport scolaire au Québec, novembre 1985, p.46.

M.T.Q., Compilation spéciale effectuée à la suite d'une requête adressée à la Régie de l'Assurance Automobile du Québec.

Une modification apportée au Règlement sur le transport scolaire a également contribué à la réduction de l'âge moyen du parc des véhicules affectés au transport des écoliers. L'adoption d'une nouvelle disposition* en 1983 a fait en sorte de prohiber l'utilisation d'un véhicule ayant plus de douze ans pour l'exécution d'un contrat de transport scolaire. Cette nouvelle disposition vise à augmenter la sécurité des élèves transportés en évitant l'utilisation d'un véhicule désuet. L'inspection annuelle obligatoire des véhicules affectés au transport des écoliers demeure cependant le moyen privilégié permettant d'assurer la sécurité.

La composition du parc des véhicules affectés au transport des écoliers est en corrélation directe avec l'offre de service. Le tableau 24 permet de constater une évolution marquée de la composition du parc pendant les cinq premières années du régime. On peut noter une diminution du nombre des autobus intermédiaires de 6 à 11 rangées de banquettes et une certaine stabilité de la proportion des autobus de 12 rangées de banquettes et de minibus.

* Décret 1018-83 adopté le 18 mai 1983.

TABLEAU 24
COMPOSITION DU PARC DE VÉHICULES SCOLAIRES (1)

	1982-83(2)		1983-84(2)		1984-85(2)		1985-86(3)		1986-87(3)	
	NOMBRE	%								
4-5 RANGÉES DE BANQ.	1 186	13,96%	1 146	13,33%	1 145	13,00%	1 128	12,76%	1 177	13,08%
6-7 RANGÉES DE BANQ.	354	4,17%	335	3,90%	341	3,87%	328	3,71%	295	3,28%
8-9 RANGÉES DE BANQ.	504	5,93%	466	5,42%	462	5,24%	417	4,72%	425	4,72%
10-11 RANGÉES DE BANQ.	911	10,72%	896	10,42%	881	10,00%	901	10,19%	844	9,38%
12 RANGÉES & + DE BANQ.	4 811	56,61%	4 868	56,62%	4 972	56,44%	4 992	56,46%	5 092	56,60%
TOTAL AUTOBUS	7 766	91,39%	7 711	89,69%	7 801	88,55%	7 766	87,83%	7 833	87,06%
VÉHICULES ADAPTÉS	95	1,12%	139	1,62%	150	1,70%	195	2,21%	219	2,43%
BERLINES	637	7,50%	747	8,69%	859	9,75%	881	9,96%	945	10,50%
TOTAL	8 498	100,00%	8 597	100,00%	8 810	100,00%	8 842	100,00%	8 997	100,00%

(1) Comprend les véhicules des réseaux catholique, protestant et des institutions privées.

(2) Données finales compilées à partir des formulaires TE-104.

(3) Données prévisionnelles obtenues à partir des formulaires TE-102.

Source: Ministère des Transports du Québec, D.G.T.P.M., Décembre 1987.

C'est au niveau des véhicules adaptés et des berlines que l'augmentation est la plus sensible. Le nombre de ceux-ci a crû respectivement de 130 % et de 48 % en l'espace de cinq ans. Les données démontrent que les commissions scolaires ont modifié leurs exigences de façon à répondre plus adéquatement aux besoins. L'emploi des berlines permet très souvent une souplesse accrue et réduit les temps de parcours pour les E.D.A.A. L'accroissement du nombre des véhicules adaptés témoigne de l'ampleur du processus d'intégration des clientèles handicapées au réseau scolaire régulier.

5.2.5 Le transport complémentaire

Comme il a été signalé précédemment, l'allocation pour le transport complémentaire vise à défrayer le coût du transport pour des activités parascolaires. Le montant alloué pour combler ces besoins a fluctué sensiblement au cours des années. Ainsi, pour l'année scolaire 1979-1980, le montant accordé par élève inscrit était de 2,75 \$ ou 3,25 \$ selon que l'élève fréquentait le niveau primaire ou secondaire.

Au début du nouveau régime en 1982, ce montant est réduit à 2,00 \$ indépendamment du niveau scolaire fréquenté. De nouvelles compressions budgétaires au cours des deux années suivantes ramènent successivement à 1,50 \$ puis à 1,00 \$ le montant alloué. Le montant de 1,00 \$ par élève inscrit demeure aujourd'hui la norme retenue.

TABLEAU 25

ÉVOLUTION DES SUBVENTIONS ET DES DÉPENSES LIÉES AU TRANSPORT COMPLÉMENTAIRE(1)

	DÉPENSES LIÉES AU TR. COMPLÉMENTAIRE			SUBVENTION DU M.T.Q. POUR TR. COMPLÉMENTAIRE			RATIO SUBVENTION SUR DÉPENSES		
	1982-83	1983-84	1984-85	1982-83	1983-84	1984-85	1982-83	1983-84	1984-85
BAS-ST-LAURENT/GASPÉSIE	204 284\$	295 010\$	239 513\$	94 608\$	69 780\$	46 145\$	46,31%	23,65%	19,27%
SAGUENAY/LAC ST-JEAN	198 486\$	276 929\$	312 403\$	117 242\$	86 829\$	58 590\$	59,07%	31,35%	18,75%
QUÉBEC	674 273\$	843 057\$	834 808\$	358 532\$	265 739\$	177 119\$	53,17%	31,52%	21,22%
MAURICIE/BOIS-FRANCS	339 903\$	433 155\$	522 224\$	152 160\$	113 126\$	75 799\$	44,77%	26,12%	14,51%
ESTRIE	206 133\$	253 420\$	197 993\$	89 128\$	66 446\$	44 203\$	43,24%	26,22%	22,33%
MONTREAL (SANS ÎLE)	1 445 351\$	2 029 126\$	2 025 470\$	702 864\$	516 555\$	346 875\$	48,63%	25,46%	17,13%
ÎLE DE MONTREAL	544 797\$	691 650\$	770 866\$	427 318\$	311 177\$	201 439\$	78,44%	44,99%	26,13%
OUTAOUAIS	137 007\$	184 131\$	177 035\$	103 780\$	72 188\$	47 661\$	75,75%	39,20%	26,92%
ABITIBI-TEMISCAMINGUE	164 689\$	249 684\$	226 327\$	82 288\$	61 148\$	40 874\$	49,97%	24,49%	18,06%
COTE-NORD	96 697\$	107 618\$	58 740\$	44 420\$	33 579\$	20 830\$	45,94%	31,20%	35,46%
INSTITUTIONS PRIVÉES	60 497\$	47 289\$	47 254\$	12 430\$	11 255\$	7 086\$	20,55%	23,80%	15,00%
TOTAL C.S.	4 011 620\$	5 363 780\$	5 365 379\$	2 172 340\$	1 596 564\$	1 059 535\$	54,15%	29,77%	19,75%
GRAND TOTAL	4 072 117\$	5 411 068\$	5 412 633\$	2 184 770\$	1 607 819\$	1 066 621\$	53,65%	29,71%	19,71%

(1) Le montant de la subvention liée au transport complémentaire est obtenu en multipliant la clientèle inscrite (selon TE-102) par le montant de l'allocation versée tel que défini par les règles budgétaires. Pour les années visées, les montants sont respectivement de 2,00 \$, 1,50 \$ et 1,00 \$.

Source: Ministère des Transports du Québec, D.G.T.P.M., Décembre 1987.

À l'examen du tableau 25 on remarque que la réduction sensible de la subvention gouvernementale n'a pas affecté l'offre de service. On note même que les commissions scolaires ont augmenté de 21 % la dépense consacrée à ce type de transport au cours des trois premières années du régime. Alors que la subvention gouvernementale couvrait 53,6 % de la dépense à ce poste en 1982-1983, cette proportion n'était plus que de 19,7 % en 1984-1985 ce qui s'explique en bonne partie par la réduction de la subvention gouvernementale.

5.3 Bilan

L'analyse de ces cinq composantes démontre que l'offre de service a été maintenue à peu près intégralement avec l'avènement du nouveau régime. Sans parler d'une augmentation du niveau de service, on note cependant que les commissions scolaires ont procédé à certains ajustements significatifs, particulièrement au chapitre des véhicules utilisés.

6.0 ÉTUDES PARTICULIÈRES

6.1 Processus d'intégration scolaire

Le processus d'intégration* scolaire des commissions scolaires a un effet certain sur l'organisation des services de transport. La première conséquence est l'augmentation du nombre d'entités responsables d'organiser les services. De 1984-1985 à 1987-1988 le nombre des commissions scolaires organisant des services de transport est passé de 90 à 109, soit une hausse des 21 %.

Ce processus d'intégration répond avant tout à des impératifs liés à l'éducation. Cependant le transport scolaire demeure un support essentiel au principe d'accès universel à l'éducation. En conséquence, le transport doit s'ajuster aux nouvelles réalités dans un contexte où les disponibilités financières demeurent limitées.

En matière de transport, le processus actuel s'inscrit un peu à contre-courant du mouvement de régionalisation qui a prévalu au début des années 70 et qui a permis la rationalisation des services de transport. Les commissions scolaires régionales avaient la responsabilité d'organiser non seulement les services pour le niveau secondaire, mais également pour les commissions scolaires locales qui dispensaient les cours de niveau primaire.

* La même commission scolaire offre à la fois les cours du niveau primaire et secondaire.

L'actuel processus d'intégration permet dans quelques cas de ramener à une dimension plus acceptable le territoire de certaines commissions scolaires. Dans la région de Québec par exemple, la commission scolaire régionale de Tilly regroupait 3 commissions scolaires locales.

Pour certaines commissions scolaires, la première difficulté vient du fait que le partage de l'enveloppe budgétaire liée au transport a été fait sur des bases inadéquates. Il s'agit là d'un problème local pour lequel il n'appartient pas au ministère des Transports d'intervenir pour combler le déficit pouvant en découler. Cette situation risque d'entraîner, dans l'avenir, des pressions visant à accroître le coût total du système. Toutefois, le M.T.Q. devrait se donner certaines balises avant d'accepter le partage des services de transport de manière à s'assurer la viabilité de ceux-ci et ainsi éviter des situations potentiellement conflictuelles.

Une autre difficulté identifiée découlant du processus d'intégration concerne les commissions scolaires à forte croissance de clientèle. Suite à l'intégration, certaines commissions scolaires de petites tailles éprouvent des difficultés liées au fait qu'elles connaissent une augmentation significative de clientèle. Une situation similaire dans une commission scolaire de taille plus importante pourrait être absorbée plus facilement puisque le parc autobus, y étant plus grand, permet aux autorités de procéder à des réaménagements à l'intérieur du réseau.

Un autre élément non négligeable à prendre en compte concerne la gestion même de l'activité du transport. On peut s'interroger sur la marge de manoeuvre dont dispose un responsable du transport qui a à composer avec un parc autobus de 50 unités en comparaison de celui qui en a 150. Il est certain que gérer un parc restreint offre une flexibilité moindre.

Indirectement, le fait de disposer d'un parc autobus réduit peut avoir un effet sur la gestion. Ainsi, la gestion d'un parc restreint ne justifie pas toujours l'affectation d'un employé à temps plein à cette tâche. Cette responsabilité peut alors incomber à un employé déjà affecté à d'autres tâches au sein de la commission scolaire. La qualité même de la gestion pourrait certes s'en ressentir, compte tenu que l'on ne fait pas appel à un spécialiste.

Ces considérations ont amené certaines commissions scolaires à conserver une gestion régionalisée en matière de transport de façon à continuer d'en tirer les avantages.

La multiplicité des entités responsables de la gestion des services de transport est une autre composante qu'il faut prendre en compte au moment de dresser le bilan du processus d'intégration. Bien que l'administration du transport scolaire relève des budgets du ministère de l'Éducation, il s'agit de fonds publics qu'il faut gérer avec efficacité et cette dimension fait partie intégrante de la problématique globale.

Au cours des prochaines années, le ministère des Transports devra apporter une attention toute particulière aux effets du processus d'intégration de façon à déceler le plus rapidement possible les difficultés qui pourraient surgir.

6.2 Commissions scolaires à forte croissance de clientèle

Plusieurs commissions scolaires connaissent actuellement des difficultés en raison d'une hausse importante de clientèle. Les zones périphériques de Québec et de Montréal sont particulièrement touchées par ce phénomène.

Les règles budgétaires prévoient que le ministère des Transports peut ajuster l'enveloppe de base d'une commission scolaire lorsque la variation de clientèle inscrite est supérieure à 5 % entre l'année de référence 1984-1985 et l'année scolaire 1987-1988. Cette disposition a permis de régler le problème de certaines commissions scolaires. Cependant, des commissions scolaires n'ont pu bénéficier de cette ouverture, parce qu'elles n'atteignaient pas le pourcentage d'augmentation requis, et demeurent confrontées à des situations précaires.

Le mode actuel d'ajustement des allocations selon l'évolution de la clientèle ne permet pas de répondre adéquatement aux besoins réels de transport. En effet, l'ajustement de l'enveloppe pour tenir compte des hausses de clientèle n'intervient qu'au moment où l'augmentation atteint le niveau de 5 % même si les hausses de coûts se font sentir tout au long de la période où se produit l'accroissement de la clientèle. On constate donc que l'ajustement vient souvent en retard. Aussi, plusieurs

commissions scolaires ont connu des hausses importantes de clientèle et donc de leurs dépenses, sans atteindre la règle du 5 % qui représente le nouveau plancher pour être admissible à un ajustement de l'enveloppe.

A l'inverse, les baisses de clientèle ne permettent pas de réduire les coûts au même rythme. Souvent, il faut une baisse significative du nombre d'élèves transportés avant que la commission scolaire puisse procéder à une réduction de sa dépense. En effet, pour l'exercice 1986-1987, l'application intégrale de la formule de récupération aurait dû entraîner une réduction des enveloppes budgétaires d'environ 3 108 000 \$. Toutefois, l'analyse détaillée n'a permis de récupérer qu'un montant de 325 600 \$, soit à peine 10% des sommes potentiellement récupérables.

Les prévisions démographiques du ministère de l'Éducation pour les cinq prochaines années indiquent que la très grande majorité des commissions scolaires qui connaissent une hausse importante de clientèle auront à composer avec une situation semblable au cours des prochaines années. Celles-ci indiquent également que ce sont les commissions scolaires en périphérie des centres urbains importants qui seront affectées, particulièrement dans la région montréalaise.

La méthode actuelle d'ajustement lorsqu'il y a augmentation de la clientèle inscrite devrait être remplacée. De façon à s'ajuster rapidement à l'évolution de la situation, le calcul de la variation de la clientèle deviendrait annuel. L'admissibilité à un ajustement de l'allocation de base serait une hausse de 1,25 % de la clientèle inscrite par rapport à l'année scolaire précédente.

Pour établir l'importance de l'ajustement, un ratio de 60 % de la nouvelle clientèle inscrite serait retenu. Ce ratio vise à prendre en compte la proportion que représente la clientèle transportée par rapport à la clientèle inscrite. Le nombre obtenu serait multiplié par le coût annuel moyen d'un élève transporté en transport exclusif de la commission scolaire.

Compte tenu du fait que les commissions scolaires qui connaissent une croissance importante de clientèle ne peuvent compter sur un revirement brusque de situation, l'ajustement devrait être récurrent. Le montant versé deviendrait partie intégrante de l'enveloppe de base de la commission scolaire.

À l'inverse, la problématique dans les commissions scolaires dont la clientèle décline est très différente. En effet, alors que les hausses de clientèle sont souvent localisées, les baisses sont davantage dispersées sur l'ensemble du territoire. Cette situation ne permet pas aux commissions scolaires de procéder à un ajustement de service afin de réduire les coûts. Par conséquent, les règles actuelles devraient être maintenues.

Méthode de réallocation

Les commissions scolaires qui ont à résoudre des problèmes liés aux secteurs à forte croissance n'ont pas vraiment de contrôle sur ces situations. Les difficultés financières pouvant en découler ne sont pas liées à la qualité de la gestion des commissions scolaires. Dans un souci d'équité, il y aurait lieu d'introduire un mécanisme permettant d'effectuer un certain transfert finan-

TABLEAU 26

Variation de la clientèle inscrite des commissions
scolaires entre 1986-87 et 1991-92

<u>Variation de clientèle</u>	<u>Nombre de comm. scol.</u>	<u>Proportion sur l'ensemble</u>
10 % +	10	7 %
5 % à 10 %	19	14 %
0 % à 5 %	32	24 %
0 % à - 5 %	39	29 %
- 5 % à -10 %	13	10 %
-10 %	22	16 %
	<hr/>	<hr/>
	135	100 %

* Source: Ministère de l'Éducation du Québec, Direction générale de la recherche et du développement.

cier entre les commissions scolaires de façon à combler une partie des besoins des commissions scolaires qui connaissent des hausses importantes de clientèle.

Le transfert se ferait annuellement des commissions scolaires qui enregistrent des surplus vers les commissions scolaires qui sont en difficulté en raison d'une situation de forte croissance. Le mécanisme préconisé ne touche pas les situations de déficit découlant d'autres sources.

La méthode préconisée ne toucherait d'aucune façon l'enveloppe de base des commissions scolaires. Seules les commissions scolaires qui enregistrent un surplus supérieur à 1 % du solde normalisé seraient appelées à contribuer. Un montant équivalent à 30 % du surplus serait perçu et versé au fonds servant à défrayer les coûts supplémentaires engendrés par les situations de forte croissance. De façon à tenir compte du fait que certaines commissions scolaires ont à gérer des budgets en transport relativement faibles, une somme minimale de 20 000 \$ de surplus ne serait pas assujettie à la formule de redistribution.

Cette formule permettrait de combler une partie seulement des besoins des commissions scolaires en difficulté tout en maintenant un incitatif à une gestion efficace permettant aux commissions scolaires d'affecter 70 % des surplus à d'autres dépenses.

6.3 Les institutions privées

Un nombre important d'institutions d'enseignement privées bénéficient depuis plusieurs années déjà du programme d'aide pour le transport scolaire. C'est là un volet de la politique d'aide gouvernementale à ces institutions.

En 1985-1986, on dénombrait 107 établissements privés bénéficiant du programme d'aide au transport des écoliers. Au total, 27 012 élèves fréquentant ces institutions sont véhiculés quotidiennement. En 1984-1985, on estimait à 6,3 millions de dollars les sommes consacrées au transport de cette clientèle. Ce montant est un estimé puisque la majorité des institutions sont liées par entente avec des commissions scolaires pour la fourniture des services.

Les institutions privées desservent des clientèles régulières ou en difficulté d'adaptation et d'apprentissage (E.D.A.A.). La clientèle en difficulté d'adaptation et d'apprentissage s'élevait à 1 248 élèves soit 4,6 % de la clientèle totale transportée.

On compte 90 institutions privées qui sont liées par entente avec des commissions scolaires. C'est de loin le mode de fonctionnement le plus fréquent. La clientèle de l'institution privée utilise les véhicules de la commission scolaire et fait partie intégrante du réseau. Le coût de ces services est défrayé à même l'enveloppe budgétaire versée aux commissions scolaires pour le transport quotidien des élèves.

On dénombre également 17 institutions qui reçoivent directement des allocations du ministère des Transports. Ces institutions sont reconnues et elles apparaissent en annexe aux Règles budgétaires du transport des écoliers. Ces 17 institutions appartiennent à deux groupes distincts.

Il y a 9 institutions privées qui offrent des cours à une clientèle régulière et qui, le plus souvent pour des raisons historiques, n'ont pu intégrer leur clientèle au réseau de transport des commissions scolaires. C'est ce qui explique qu'elles reçoivent des enveloppes budgétaires particulières. Les 8 autres institutions sont spécialisées dans l'enseignement à des clientèles en difficulté d'adaptation et d'apprentissage (E.D.A.A.). Ces institutions répondent à des besoins précis qui souvent nécessitent des services de transport très spécialisés. La nature même de ces institutions nécessitait la mise en place d'un service de transport propre à chaque institution.

6.3.1 Règles d'admissibilité

Sauf quelques exceptions, les services de transport destinés aux institutions privées n'ont pas été modifiés au cours des dix dernières années. La réforme de 1982 n'a apporté aucun changement significatif à ce chapitre et les dispositions des règles budgétaires ont fait en sorte de favoriser la reconduction des ententes existantes et de continuer à reconnaître les institutions recevant une subvention directe.

Selon les règles actuelles, trois critères servent à établir l'admissibilité d'une institution privée aux subventions pour le transport. En premier lieu, l'institution doit être déclarée d'intérêt public (DIP) par le ministère de l'Éducation. Ensuite, la clientèle admissible est celle inscrite au niveau secondaire seulement. Finalement, l'institution ne doit pas être située sur le territoire de l'un des trois organismes publics de transport de la région de Montréal (S.T.C.U.M., S.T.R.S.M., S.T.L.), de la Commission de transport de la Communauté urbaine de Québec (C.T.C.U.Q.) ou de la Commission de transport de la Communauté régionale de l'Outaouais (C.T.C.R.O.).

Ces critères prévalent pour les institutions privées qui desservent une clientèle régulière. Les huit institutions offrant des cours spécialisés (E.D.A.A.) sont admissibles sans restriction concernant l'emplacement ou le niveau scolaire compte tenu de la vocation même de ces établissements.

En matière de financement, si le transport est organisé par une commission scolaire, le coût total des transports est défrayé par le ministère des Transports, l'enveloppe équivaut à 80 % de la dépense réelle encourue. Toutefois, les institutions qui dispensent des services à une clientèle E.D.A.A. sont financées à 100 % par le M.T.Q.

6.3.2 État de la situation

Un examen de la situation a permis de constater que certaines institutions privées jouissent de transport subventionné (par le biais des commissions scolaires), même si elles ne sont pas admissibles aux subventions gouvernementales. Au total, on dénombre 13 institutions qui se trouvent dans cette situation. Dans tous les cas, ce sont des institutions liées par entente avec des commissions scolaires. Le plus souvent, ce sont des modifications aux règles d'admissibilité qui ont fait en sorte de placer ces institutions dans une telle situation. C'est leur emplacement qui est la raison principale de non admissibilité de ces établissements. Il y a également deux institutions qui offrent des services à une clientèle de niveau primaire.

6.3.3 Nouvelle réalité

La situation des institutions privées s'est modifiée de façon notable au cours des dernières années. Le moratoire sur l'établissement de nouvelles institutions privées a été levé et on assiste à une hausse de la demande pour ce type d'institution et par le fait même pour les services de transport.

Le transport constitue un support non négligeable à la vocation des institutions d'enseignement. Dans ce contexte, il importe d'adapter les structures aux besoins découlant des nouvelles réalités

dans le domaine de l'éducation. On doit constater que les règles budgétaires devraient être modifiées afin de mieux répondre aux besoins actuels.

La rigidité du cadre correspond aux besoins qu'une situation de moratoire impose. Il est nécessaire d'introduire dans les règles budgétaires des mécanismes plus souples permettant de répondre plus adéquatement aux besoins.

6.3.4 Nouvelle politique

Les deux critères relatifs au statut de l'école et au niveau scolaire devraient être maintenus. Ainsi, les institutions déclarées d'intérêt public seraient admissibles et seulement pour la clientèle de niveau secondaire.

De plus, de façon à s'ajuster à une réalité que l'examen de la situation nous a permis de constater, il y aurait lieu de modifier les territoires où les institutions privées ne peuvent être admissibles aux subventions. Les institutions situées sur les territoires de la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal et de la Commission de transport de la Communauté urbaine de Québec continueraient d'être exclues en raison de la qualité de service dont jouissent ces populations.

Ces deux organismes publics offrent un niveau de service élevé et adapté aux besoins des institutions privées. Plusieurs élèves fréquentant les institutions privées de ces territoires utilisent déjà leurs services et peuvent obtenir un laissez-passer à prix réduit qui fait l'objet d'une subvention du ministère des Transports. Le fait de restreindre à ces deux organismes le territoire où les institutions privées sont non admissibles n'impliquerait aucun ajout à la liste des institutions recevant déjà des subventions.

6.3.5 Établissement des allocations

Le coût de transport pour les nouvelles institutions privées admissibles serait défrayé selon deux modes distincts. Ces deux modes sont l'entente entre l'institution privée et la ou les commissions scolaires ou l'établissement d'une enveloppe budgétaire particulière versée à l'institution.

L'entente avec une commission scolaire constitue la voie à privilégier. Elle permet une intégration à un réseau régulier existant et souvent à un coût moindre pour la collectivité. Ces ententes devraient faire l'objet d'une approbation préalable du ministère des Transports.

La subvention serait versée directement à la ou aux commissions scolaires qui effectuent le service sur la base du coût réel encouru par la commission

scolaire lors de cette desserte. Le montant de la subvention pourrait être modifié annuellement de façon à tenir compte de l'augmentation de la clientèle de l'institution. L'ajustement se ferait jusqu'à ce que l'institution atteigne sa capacité maximale d'élèves inscrits ou un délai maximum de trois ans, selon la première éventualité. Après ce délai, l'allocation versée ne pourrait être modifiée et serait assujettie aux mêmes règles que les institutions déjà liées par entente avec des commissions scolaires.

Lorsque la négociation d'ententes est impossible, les institutions privées recevraient une enveloppe budgétaire propre. Cette enveloppe serait établie selon le nombre d'élèves transportés et en utilisant les critères d'admissibilité de la commission scolaire où est située l'institution. Le coût moyen par élève transporté quotidiennement de cette même commission scolaire servira également de référence pour fixer le montant de l'allocation. De la même manière que dans le cas des ententes, l'allocation pourra être ajustée jusqu'à ce que la clientèle inscrite de l'institution atteigne son niveau maximal ou une période de trois ans.

En ce qui concerne les institutions d'enseignement offrant des services à une clientèle en difficulté d'adaptation et d'apprentissage, il conviendrait de maintenir les règles actuelles qui sont non restrictives. La création d'une nouvelle institution de ce type entraînerait l'établissement d'une enveloppe budgétaire sur la base des coûts réels.

6.3.6 Effets de la mise en place de cette politique

L'inclusion de cette politique aux règles budgétaires aurait des effets sur certaines institutions privées existantes. En premier lieu, cette politique ferait en sorte de régulariser le statut de sept institutions qui selon les règles actuelles sont inadmissibles, puisque situées sur le territoire de l'un des cinq organismes publics de transport.

A l'inverse, quatre institutions pourraient être exclues du programme d'aide. Pour deux d'entre elles, il s'agit d'un transport destiné à une clientèle du niveau primaire. Les deux autres institutions offrent des cours de niveau secondaire, mais sont situées sur le territoire de la Commission de transport de la Communauté urbaine de Québec.

Il importe que la politique gouvernementale soit précise et équitable envers toutes les institutions privées. Il est important que les institutions de même nature situées sur un même territoire soient traitées de façon équivalente et par conséquent assujetties aux mêmes règles.

6.4 Les classes d'accueil

Il existe au Québec divers programmes facilitant l'intégration sociale des immigrants. Pour la clientèle d'âge scolaire, les commissions scolaires offrent un programme particulier visant

à faciliter le transfert éventuel de l'enfant au réseau régulier d'enseignement. L'enfant est inscrit en classe d'accueil pendant une période minimale équivalente à une année scolaire. Cependant un séjour peut être prolongé selon la date d'arrivée de l'enfant.

Cette clientèle génère des coûts de transport importants puisqu'elle est peu autonome et nécessite un transport spécialisé. Ces cours sont souvent offerts dans une école particulière de la commission scolaire ce qui contribue également à hausser les frais de transport.

L'importance de la clientèle fréquentant les classes d'accueil est très variable et ne peut faire l'objet d'une prévision vraiment fiable. Son importance varie souvent selon les aléas de la situation internationale. Ainsi, les dispositions concernant le financement du transport de ces clientèles ont été supprimées des Règles budgétaires en 1985-1986, à une période où cette clientèle était virtuellement absente du réseau.

La situation s'est modifiée de façon sensible depuis cette époque et la clientèle inscrite à ce programme a augmenté de façon significative. Les commissions scolaires de l'Île de Montréal sont particulièrement touchées par l'afflux de cette clientèle et certaines doivent faire face à des difficultés financières. Les politiques gouvernementales visant à favoriser la venue d'étrangers devraient également contribuer au maintien de plusieurs classes d'accueil.

De façon à s'ajuster à cette réalité, il serait souhaitable de réintroduire dans les règles budgétaires des dispositions propres au financement de ce transport spécialisé. Cette aide devrait prendre la forme d'un montant forfaitaire annuel par élève. Lorsque cet élève est intégré au réseau régulier d'enseignement, son transport sera assujéti à l'allocation de base puisqu'il sera considéré dans la clientèle générale de la commission scolaire.

7.0 CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS

Les diverses analyses contenues dans la présente étude tendent à démontrer que l'actuel système de transport des écoliers permet toujours d'atteindre les objectifs principaux pour lesquels il a été mis en place. Le ministère des Transports peut s'assurer d'un contrôle sur l'évolution des coûts, tout en maintenant un degré d'autonomie important pour les commissions scolaires.

D'ailleurs, la responsabilité accrue confiée aux commissions scolaires en matière de gestion financière n'est pas étrangère au bilan positif que l'on peut établir après six ans. Le fait de confier à la même entité la gestion financière et l'organisation des services est certes le gage d'une exploitation plus rationnelle. La maîtrise qu'exercent les autorités locales sur l'organisation et sur la gestion du transport permet de répondre plus adéquatement aux besoins propres à chaque région.

Les importantes mesures de compression des trois premières années du régime ont permis de ramener les coûts à un niveau plus conforme à la capacité financière de la collectivité québécoise. Le système a atteint dans son ensemble une certaine maturité. Les surplus importants que certaines commissions scolaires ont pu réaliser au cours des premières années sont maintenant à peu près impossibles à atteindre sans une baisse significative du niveau de service. Le surplus global devrait se limiter à 1 % du budget total pour l'année scolaire 1987-1988, alors qu'il dépassait 5 % pour l'année scolaire 1982-1983. (Seul une réduction du prix de base des contrats

accordés aux transporteurs ou encore une baisse significative de l'offre de service pourraient permettre aux commissions scolaires de réaliser un surplus du même ordre que ceux réalisés lors du premier cadre triennal).

Globalement, le système n'est pas déficitaire et environ 75 % des commissions scolaires sont en situation de surplus. Cependant, ces surplus sont souvent limités et s'apparentent davantage à une situation d'équilibre. Les commissions scolaires demeurent rarement en situation déficitaire plus d'une année. Elles procèdent rapidement à des ajustements lorsqu'une telle situation se produit. Ce régime n'a donc pas contribué à maintenir de commissions scolaires en situation de déficits structurels jusqu'ici, et le rétablissement des enveloppes en 1985-1986 sur la base des dépenses réelles encourues en 1984-1985 a permis de régulariser certaines situations plus problématiques.

Un élément non négligeable à prendre en compte au moment d'établir un bilan est certes le niveau de service. À la lumière des données analysées, on peut conclure que globalement les services n'ont pas été diminués. Les mesures de compression budgétaire ont incité les gestionnaires à une plus grande rationalisation des services de transport et la clientèle n'a été que peu ou pas affectée par la réforme. La sécurité du système a été maintenue à un niveau qui se compare avantageusement avec les systèmes étrangers.

Les objectifs de contrôle des coûts et de la responsabilité accrue des gestionnaires locaux demeurent toujours présents. La capacité du système de transport des écoliers de répondre aux besoins ne suggère pas de modifications en profondeur du système. La méthode d'allocation par voie de règles budgétaires offre une souplesse qui n'est pas remise en question.

Le cadre budgétaire d'une durée de trois ans s'est révélé à l'usage apte à répondre aux besoins. C'est une période qui permet à la fois aux commissions scolaires et aux transporteurs de planifier adéquatement leurs opérations. Après une période d'ajustement en début de régime, le contrat d'une durée de trois ans est devenu de loin le plus répandu. D'ailleurs, plusieurs commissions scolaires n'ont pas hésité à négocier des contrats qui excédaient la durée du cadre budgétaire.

La méthode d'indexation des enveloppes utilisant à la fois l'indice des prix à la consommation (IPC) et l'indice des prix à la consommation du transport (IPT) a jusqu'ici permis un ajustement adéquat des allocations. Rien ne justifierait une modification de cette méthode. De plus, le recours à deux indices permet de limiter les effets de nature à introduire des perturbations importantes.

La bonne santé relative du système ne doit pas faire oublier qu'il est nécessaire de l'ajuster de façon régulière afin de répondre adéquatement aux besoins. D'ailleurs, la présente étude a mis en lumière certaines lacunes et propose plusieurs correctifs de nature à le bonifier. Plusieurs propositions pourraient être introduites dès la prochaine année scolaire.

En plus de ces propositions, l'étude a permis d'identifier des secteurs qui devront faire l'objet d'une attention particulière au cours des prochaines années. En premier lieu, le processus d'intégration des commissions scolaires devra être suivi de près de façon à mesurer ses effets sur le financement et l'organisation du transport écolier et à s'assurer de la viabilité des services.

On devra suivre avec attention le mouvement actuel qui fait en sorte que certaines commissions scolaires protestantes augmentent de façon sensible le nombre des cours destinés à une clientèle francophone. Ce mouvement, s'il prenait de l'ampleur, pourrait avoir des incidences importantes sur l'organisation des services de transport. Déjà, certaines difficultés ont été portées à l'attention du ministère des Transports.

Le phénomène des écarts importants de prix de contrat dans une même commission scolaire où dans des commissions scolaires contiguës renferme un potentiel conflictuel non négligeable. Bien qu'il s'agisse d'un niveau d'intervention qui appartient aux commissions scolaires, le ministère des Transports doit y porter une attention particulière parce qu'une dégradation de la situation pourrait éventuellement nécessiter son intervention. D'ailleurs des conflits de travail importants découlant de ces situations ont nécessité des interventions gouvernementales au cours des dernières années.

Enfin, de façon à mesurer l'adéquation des enveloppes budgétaires versées à chaque commission scolaire avec les conditions d'exploitation qui sont propres à chaque région, le ministère des Transports devrait développer un modèle prévisionnel. Ce modèle prendrait en compte les principales composantes et devrait permettre d'établir le degré de fiabilité du mode d'établissement des enveloppes. Il pourrait également, sur la base de mesures objectives, fournir des données aptes à évaluer la performance des commissions scolaires. Selon les résultats obtenus après quelques années de suivi, ce modèle pourrait faciliter l'introduction éventuelle de nouveaux critères pour le financement du système de transport des écoliers.

LISTE DES PRINCIPALES RECOMMANDATIONS PROPOSÉES

1. Assimiler l'allocation pour le transport périodique et inter-écoles à l'enveloppe de base.
2. Introduire dans les règles budgétaires une formule de financement permettant aux commissions scolaires de répondre aux besoins de transport des classes d'accueil (nouveaux immigrants).
3. Ajustement des enveloppes budgétaires pour les commissions scolaires connaissant des hausses importantes de clientèle.
4. Introduction d'un système de redistribution d'une partie des surplus des commissions scolaires vers les commissions scolaires connaissant des problèmes de forte croissance de clientèle.
5. Maintenir dans les règles budgétaires une ouverture pour défrayer les coûts pour de nouveaux besoins pour le transport des clientèles E.D.A.A.
6. Ajustement de l'allocation des institutions privées spécialisées dans les services à une clientèle en difficulté d'adaptation et d'apprentissage sur la base de la clientèle transportée.
7. Ajustements des règles d'admissibilité des institutions privées.
8. Assouplissement de l'obligation faite aux commissions scolaires de verser intégralement aux transporteurs le taux d'indexation pour la deuxième et troisième année d'un contrat, lorsqu'il y a entente sur un programme de normalisation des prix de contrat.
9. La caution exigée pour l'exécution d'un contrat de transport scolaire devrait être ramenée de 35 % à 20 % de la valeur du contrat.
10. Le cautionnement d'exécution ne pourrait être exigé dans le cas d'un conflit de travail.
11. Les véhicules de type minibus utilisés à des fins scolaires devraient être assujettis à des normes similaires à celles des autobus écoliers.

ANNEXE 1

L'analyse faite à la section 4 introduit certains ratios qui nécessitent des explications quant à leur construction. Chacun des éléments décrits ci-après devrait aider le lecteur à mieux comprendre l'analyse qui est faite dans le texte.

1°. Kilométrage:

Le nombre de kilomètres parcourus correspond au kilométrage effectué par les véhicules scolaires pour les activités subventionnées par l'allocation de base soit l'entrée et la sortie des élèves des niveaux maternelle, primaire et secondaire.

2°. Élèves transportés:

C'est le nombre d'élèves transportés par le biais du transport exclusif au 30 septembre de chacune des années scolaires.

3°. Dépenses de transport:

Ce sont les sommes dépensées par les commissions scolaires et qui sont directement liées à l'utilisation des véhicules scolaires pour les activités faisant de l'objet des subventions du M.T.Q. pour le transport dit "nécessaire" soit matin-soir, maternelle maison et animation, inter-écoles, périodique, E.D.A.A.

Ces sommes correspondent aux éléments suivants:

- *. Dépenses pour transport exclusif, autobus et minibus à contrat pour maternelles-maison et animation;
- *. Dépenses pour le transport exclusif, autobus et minibus à contrat pour matin et soir incluant maternelle;
- *. Dépenses pour le transport exclusif, berlines à contrat pour maternelles-maison et animation;
- *. Dépenses pour le transport exclusif, véhicules en régie pour maternelles-maison et animation;
- *. Dépenses pour le transport exclusif, véhicules en régie pour matin et soir incluant maternelles;
- *. Dépenses totales pour transport inter-écoles;
- *. Dépenses totales pour les équipements E.D.A.A.;
 - . Dépenses de transport périodique, autobus et minibus à contrat pour fin de semaine, bimensuel et mensuel;
 - . Dépenses de transport périodique, véhicules en régie pour fin de semaine, bimensuel et mensuel;
 - . Dépenses de transport périodique, autobus et minibus à contrat pour le transport trimestriel;
 - . Dépenses de transport périodique, véhicules en régie pour le transport trimestriel.
- * Lorsque l'on parle de coût au kilomètre, on ne retient que les éléments précédés d'un astérisque car le kilométrage imputable au transport périodique et inter-écoles n'a pu être déterminé à partir des données disponibles.

4°. Place disponible:

Ce ratio nous permet de mesurer la performance des commissions scolaires quant à l'utilisation des véhicules affectés au transport des écoliers tout en tenant compte du niveau scolaire (taille des étudiants transportés).

TABLE D'ÉQUIVALENCE
TYPE DE VÉHICULE ET CAPACITÉ

Type de véhicule	Pour niveau primaire	Pour niveau secondaire
4 - 5 rangées de banq.	27	18
6 - 7 " "	39	26
8 - 9 " "	51	34
10 -11 " "	63	42
12 " "	72	48
Véhicule adapté	36	24
Berline	8	8

5°. Véhicules:

Le terme véhicule peut avoir deux sens selon le ratio utilisé:

1. Ratio coût moyen par véhicule:

Lorsque l'on parle de coût moyen par véhicule, on utilise deux éléments distincts. Premièrement, par coût on entend les dépenses de transport tel que défini précédemment dans cette annexe.

Deuxièmement, pour le terme véhicule, on a dû procéder à une pondération des divers types de véhicules afin d'obtenir une base commune d'évaluation (soit un véhicule de 12 rangées de banquettes).

La pondération établie donne les résultats suivants:

4 - 5	rangées de banquettes	=	83,72 %
6 - 7	rangées de banquettes	=	88,67 %
8 - 9	rangées de banquettes	=	92,70 %
10 - 11	rangées de banquettes	=	95,34 %
12	rangées de banquettes	=	100,00 %
	véhicule adapté	=	94,85 %
	berline	=	34,56 %

2. Ratio kilomètre quotidien par véhicule:

Ici, le terme véhicule correspond au nombre total de véhicules utilisés sans tenir compte de la taille de ceux-ci.

ANNEXE 2

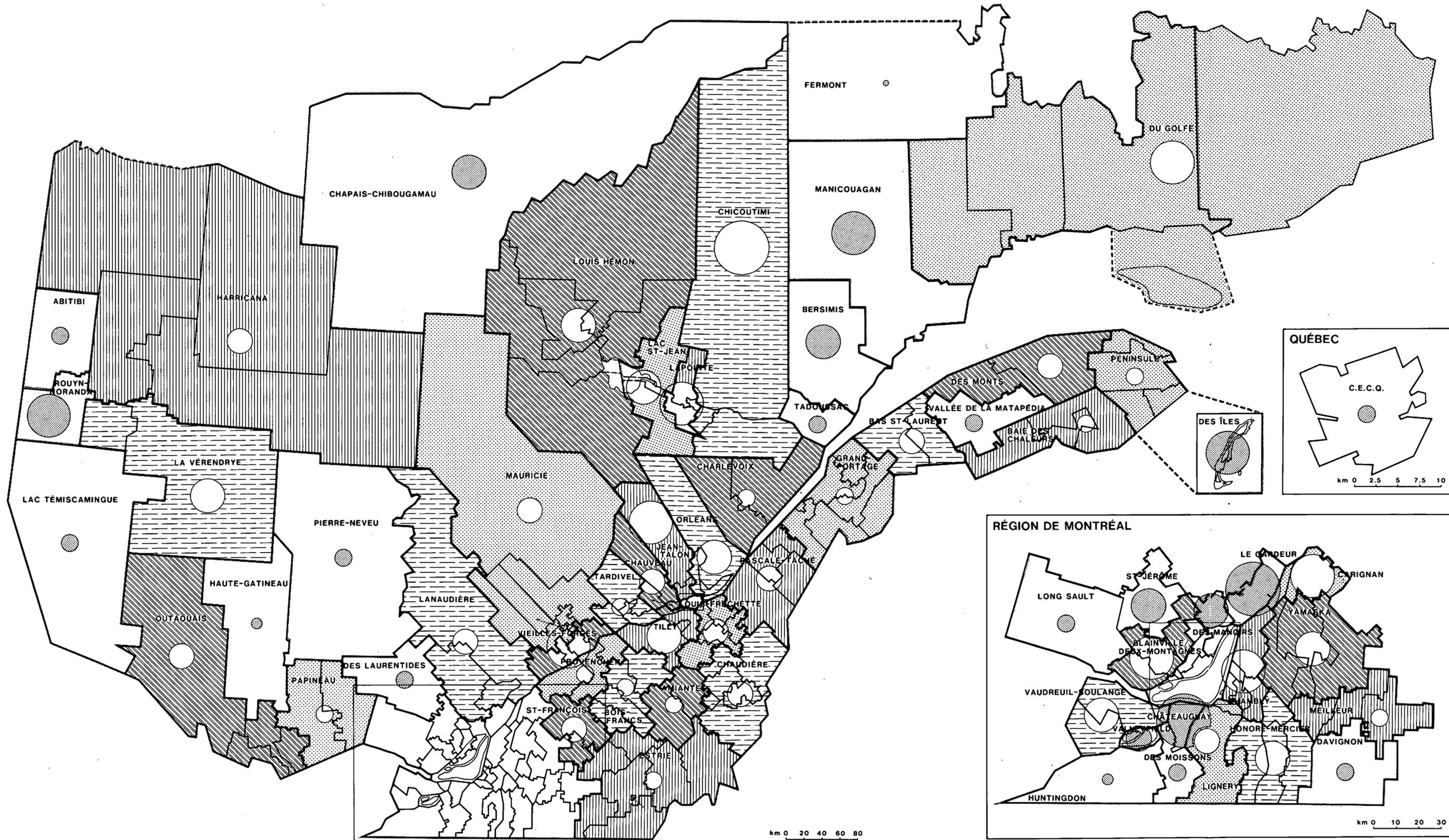
STATISTIQUES COMPARATIVES

ANNEE 1984-1985

	ONTARIO -----	QUÉBEC -----
VÉHICULES -----		
PLACES DISP./VÉH.	46,81	56,32
ÉLÈVES TRANSP./VÉH.	41,3	68,4
KM QUOT./VÉH.	87,44	85,38
ÉLÈVES TRANSP./PLACE DISP.	0,88	1,21
COÛTS -----		
COÛT/VÉH.	20 444\$	30 769\$
COÛT/KM.	233,82\$	360,39\$
COÛT/ÉLÈVE	494,96\$	449,86\$

*Source: Transport scolaire: Comparaison des systèmes québécois et ontarien,
Direction générale du transport terrestre des personnes, M.T.Q.
Novembre 1986, P. 28*

ANNEXE 3



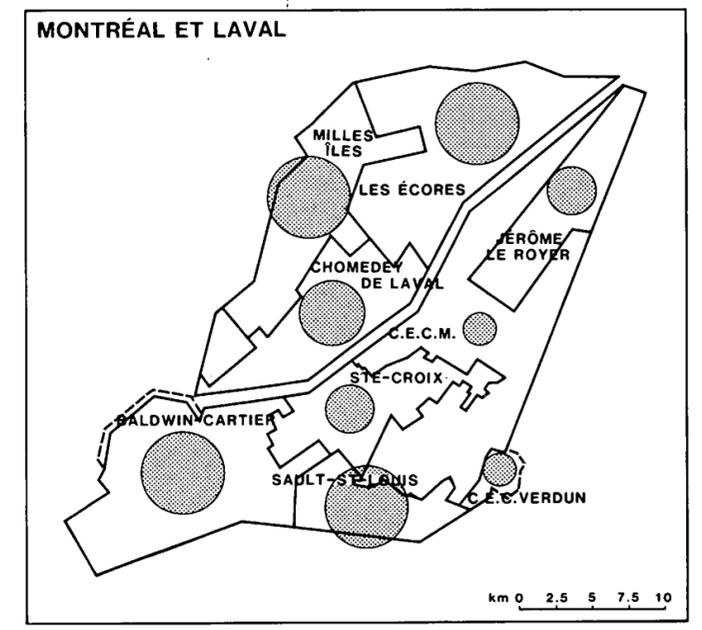
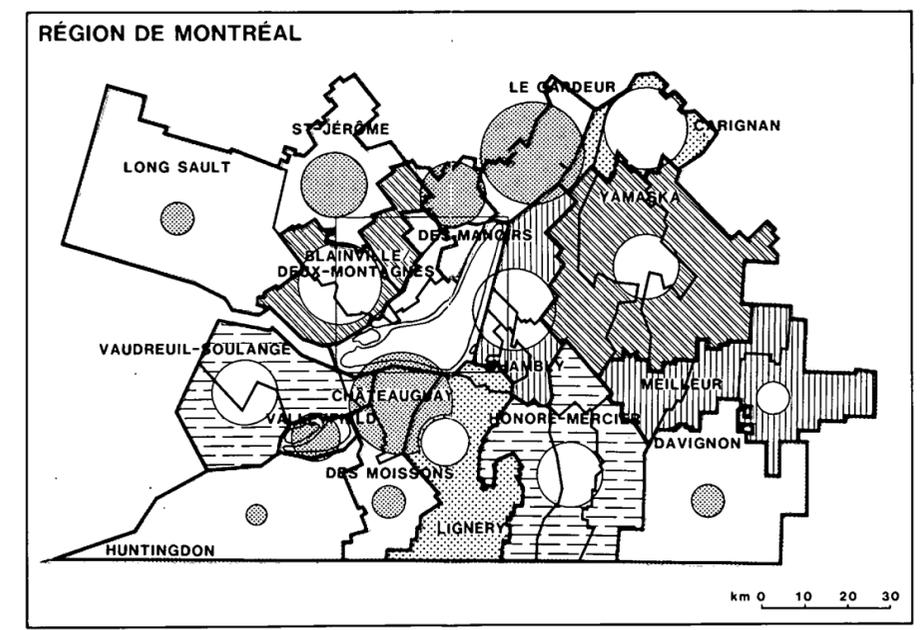
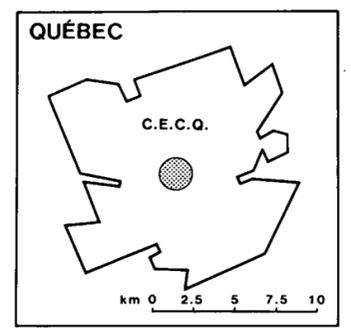
NOMBRE D'ÉLÈVES TRANSPORTÉS PAR UNITÉ AUTOBUS EN 1984-1985

— Limite d'une commission scolaire régionale
 — Limite d'une commission scolaire locale



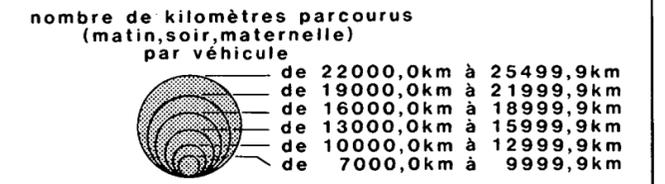
nombre d'élèves transportés par unité autobus

- de 120 à 145
- de 100 à 119
- de 90 à 99
- de 80 à 89
- de 60 à 79
- inférieur à 5



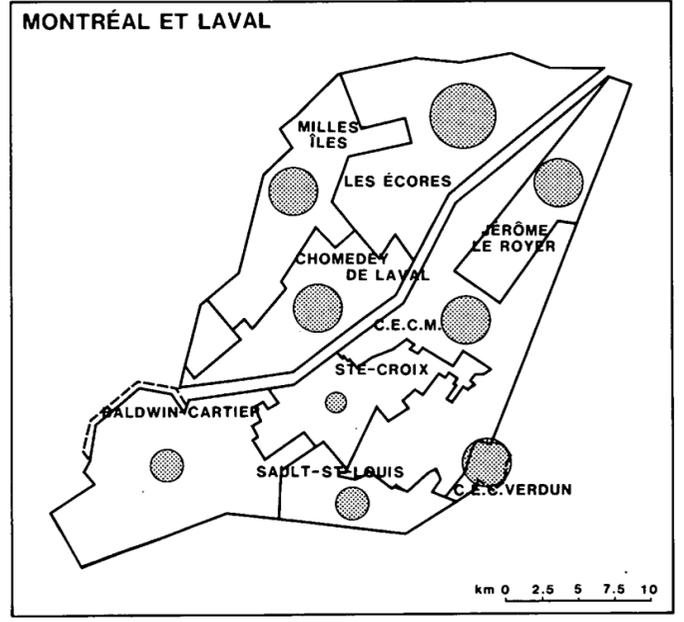
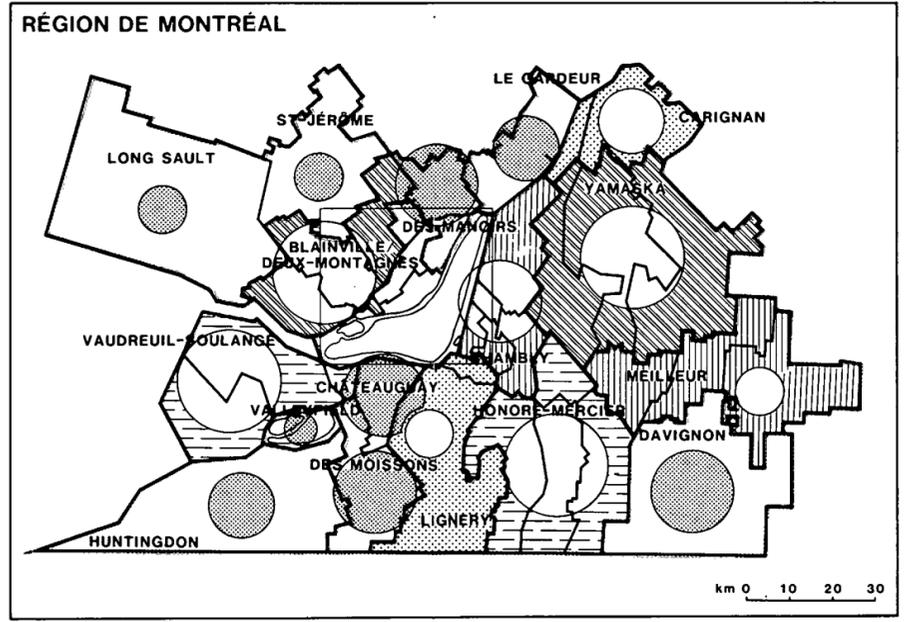
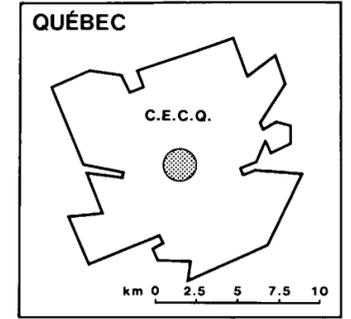
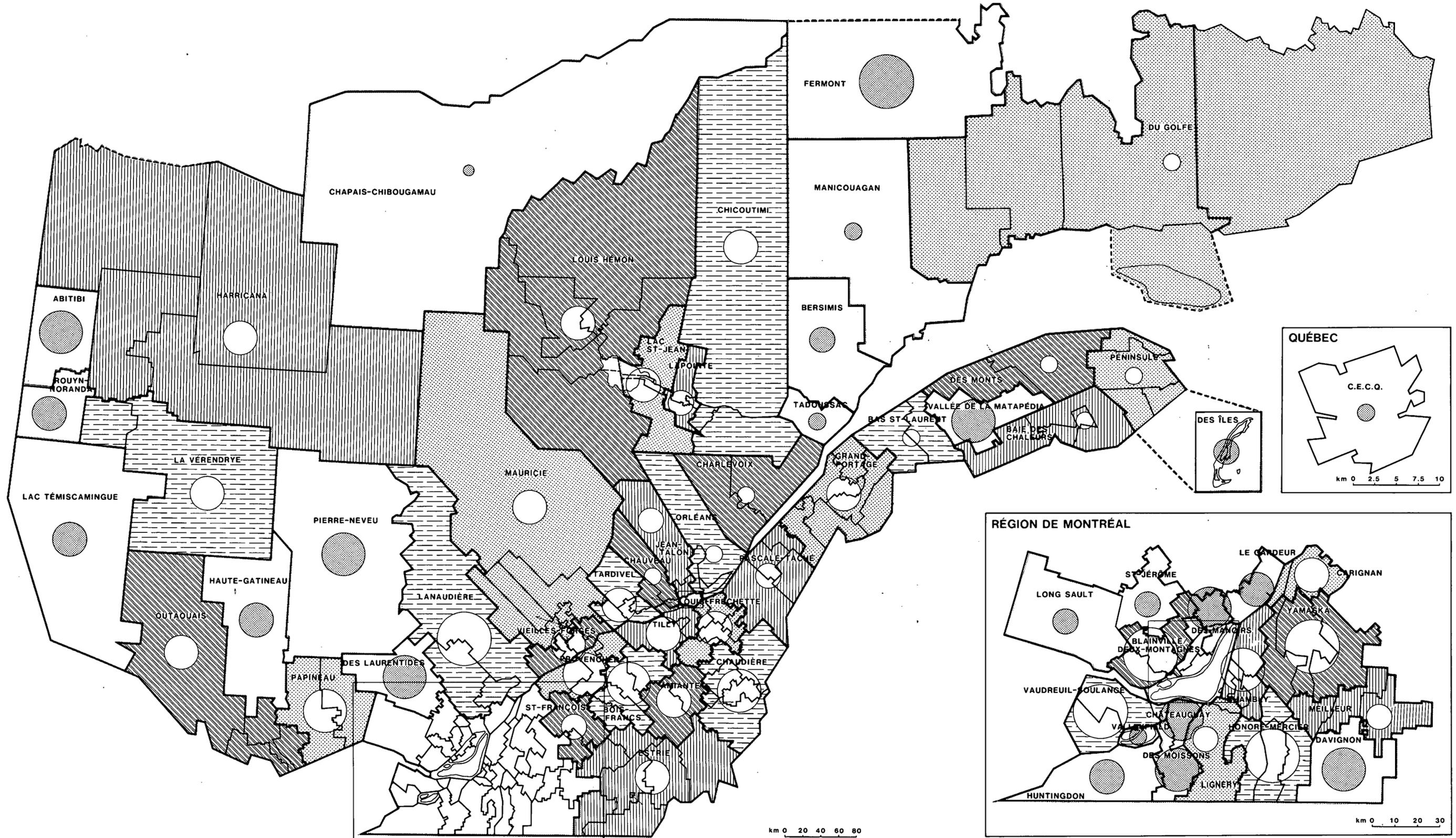
**NOMBRE DE KILOMÈTRES PARCOURUS
(MATIN, SOIR, MATERNELLE)
PAR VÉHICULE EN 1984-1985**

— Limite d'une commission scolaire régionale
— Limite d'une commission scolaire locale



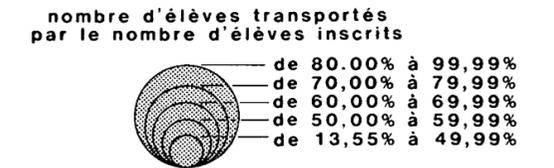
Gouvernement du Québec
Ministère des Transports
Direction générale du transport
terrestre des personnes

avril 1987



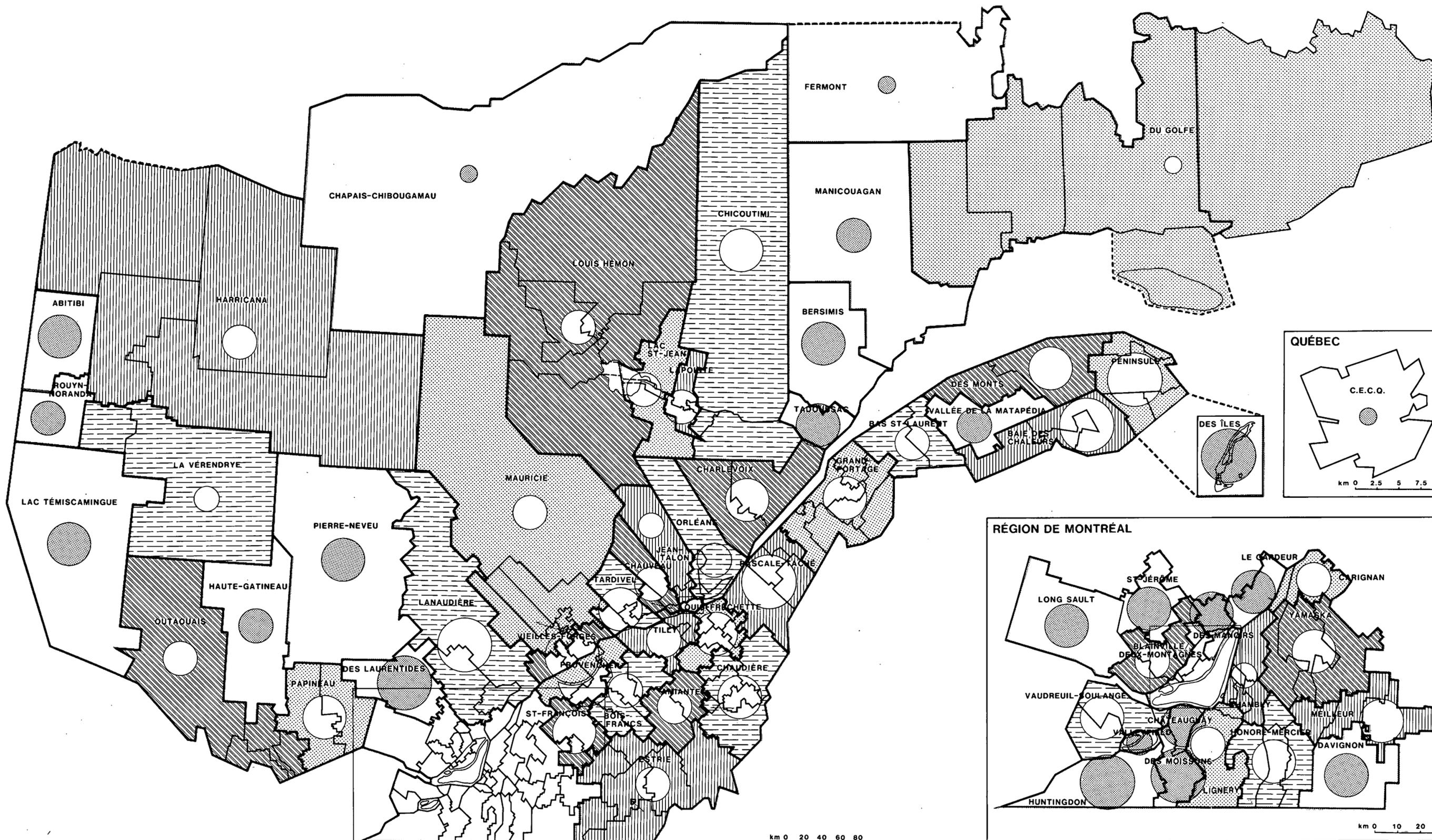
**PROPORTION DES ÉLÈVES
TRANSPORTÉS SUR LA CLIENTÈLE
INSCRITE EN 1984-1985**

— Limite d'une commission scolaire régionale
— Limite d'une commission scolaire locale

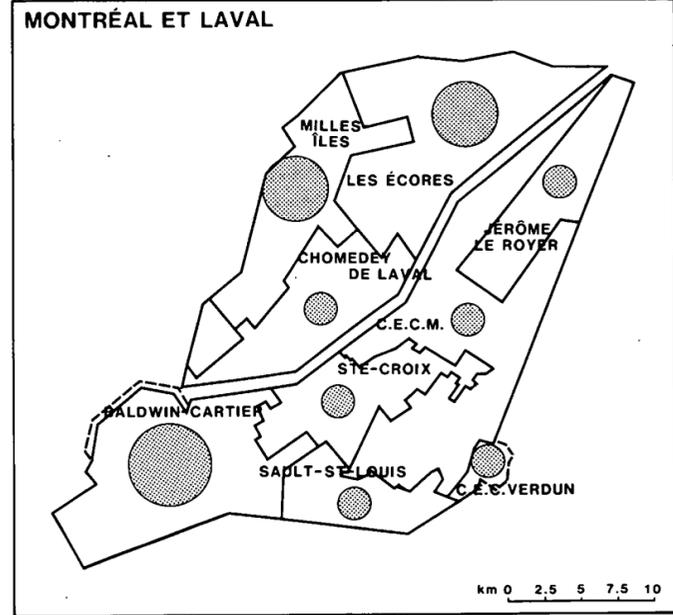
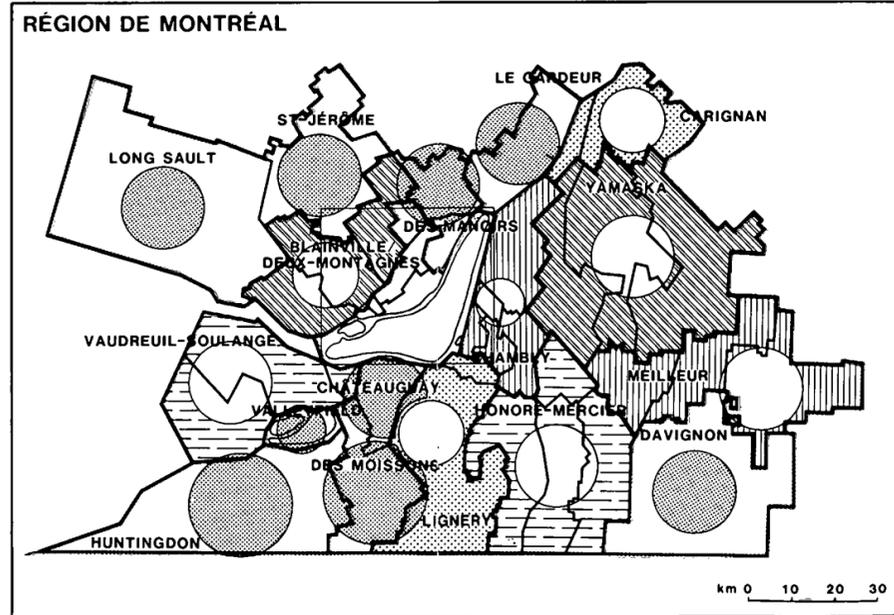
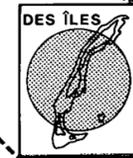
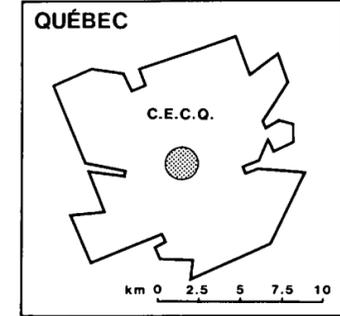


Gouvernement du Québec
Ministère des Transports
Direction générale du transport terrestre des personnes

avril 1987



km 0 20 40 60 80

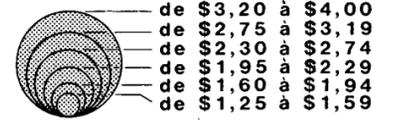


DÉPENSES SUBVENTIONNÉES AU KILOMÈTRE (MATIN, SOIR, MATERNELLE) EN 1984-1985

— Limite d'une commission scolaire régionale
— Limite d'une commission scolaire locale

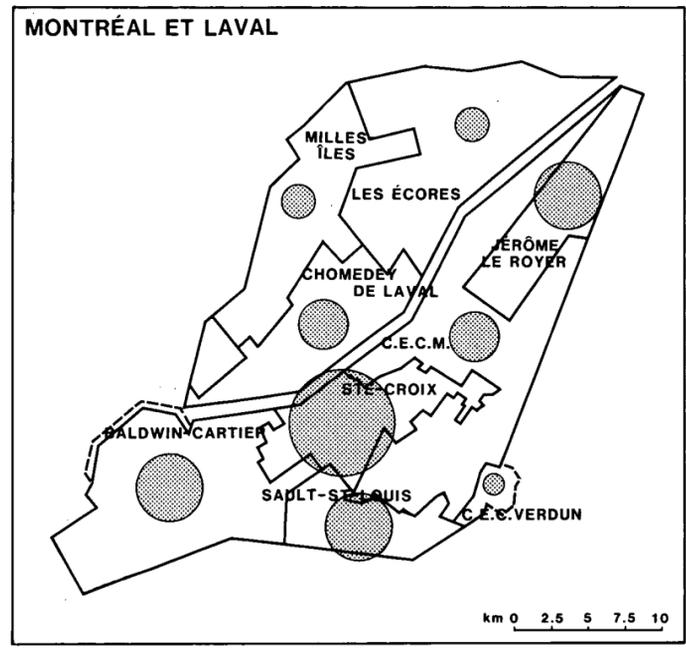
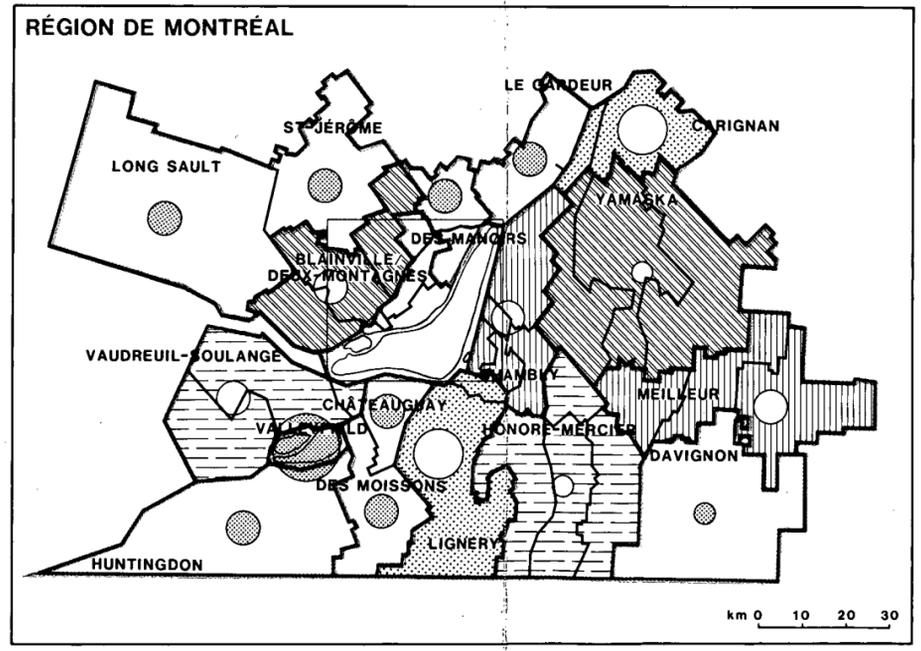
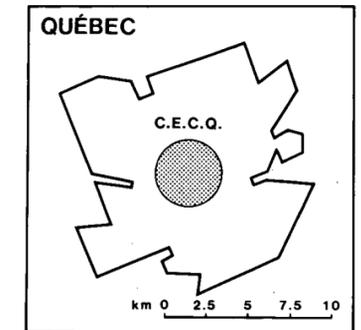
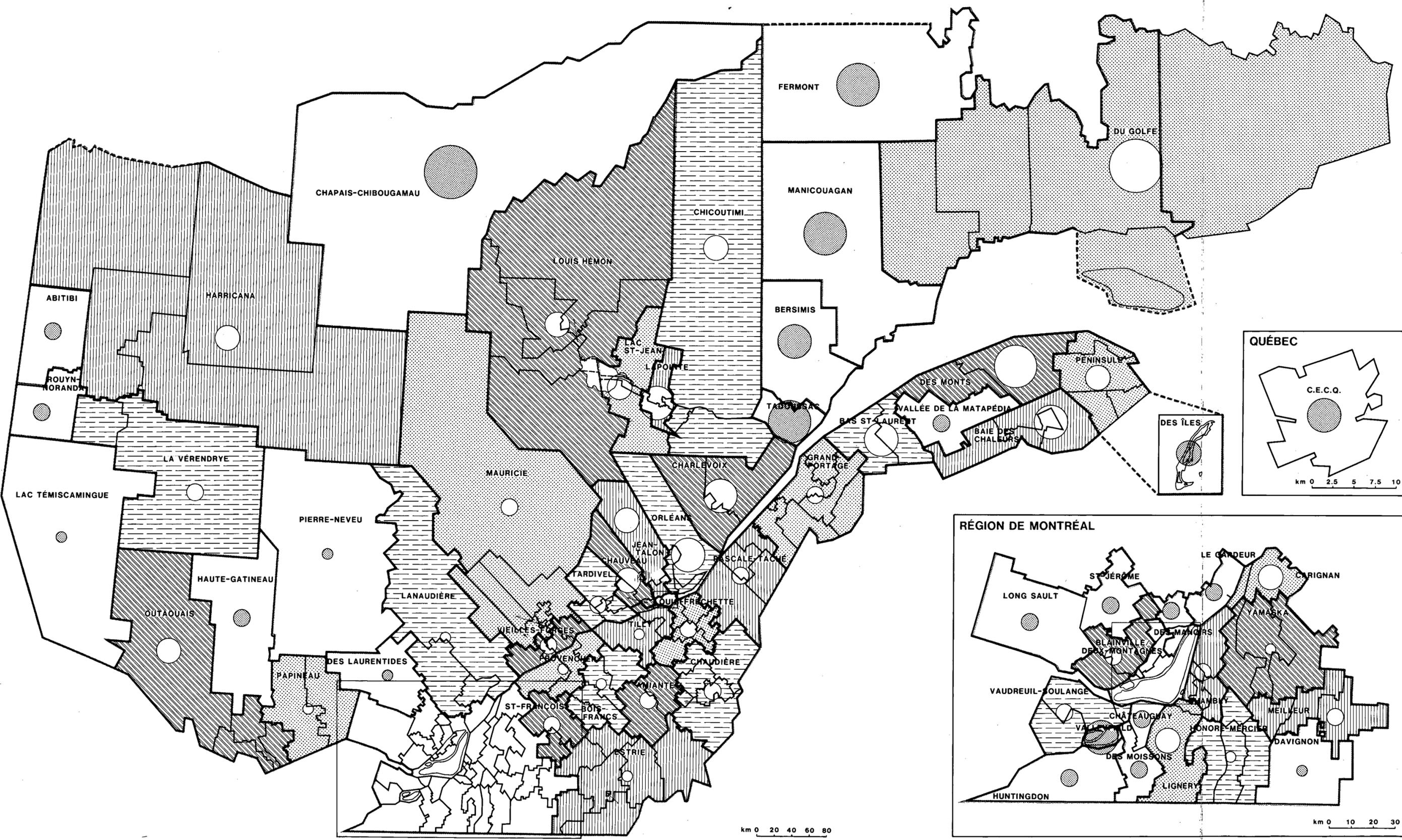


dépenses subventionnées par kilomètre
(matin, soir, maternelle)



Gouvernement du Québec
Ministère des Transports
Direction générale du transport
terrestre des personnes

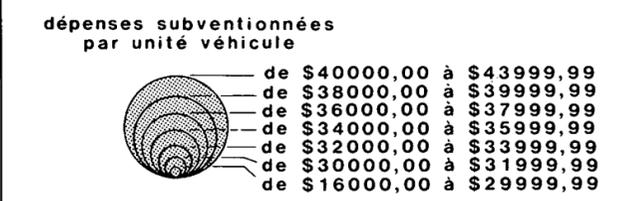
avril 1987



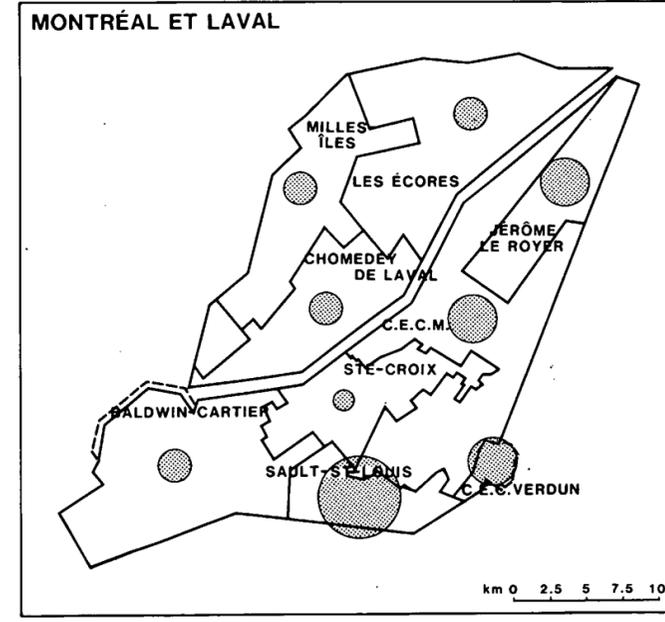
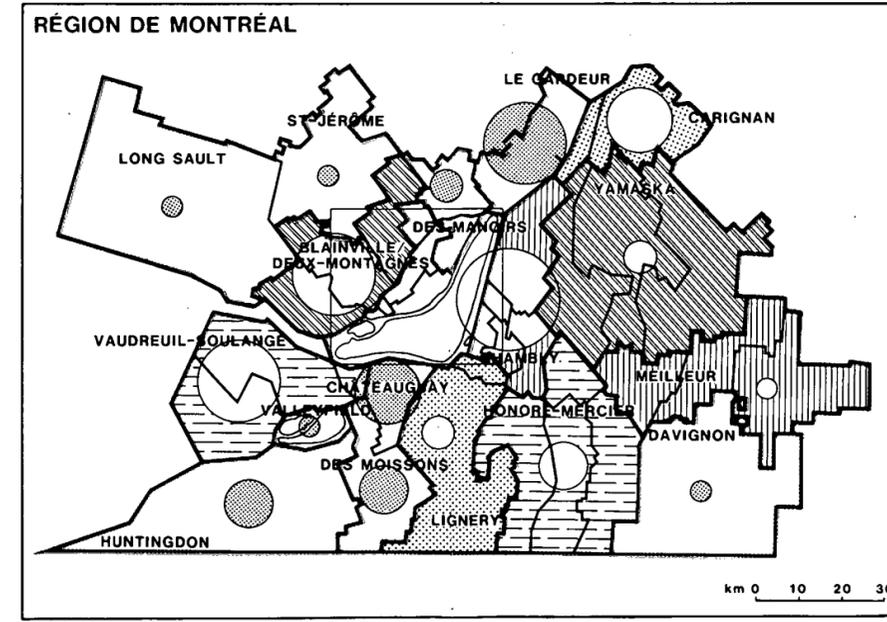
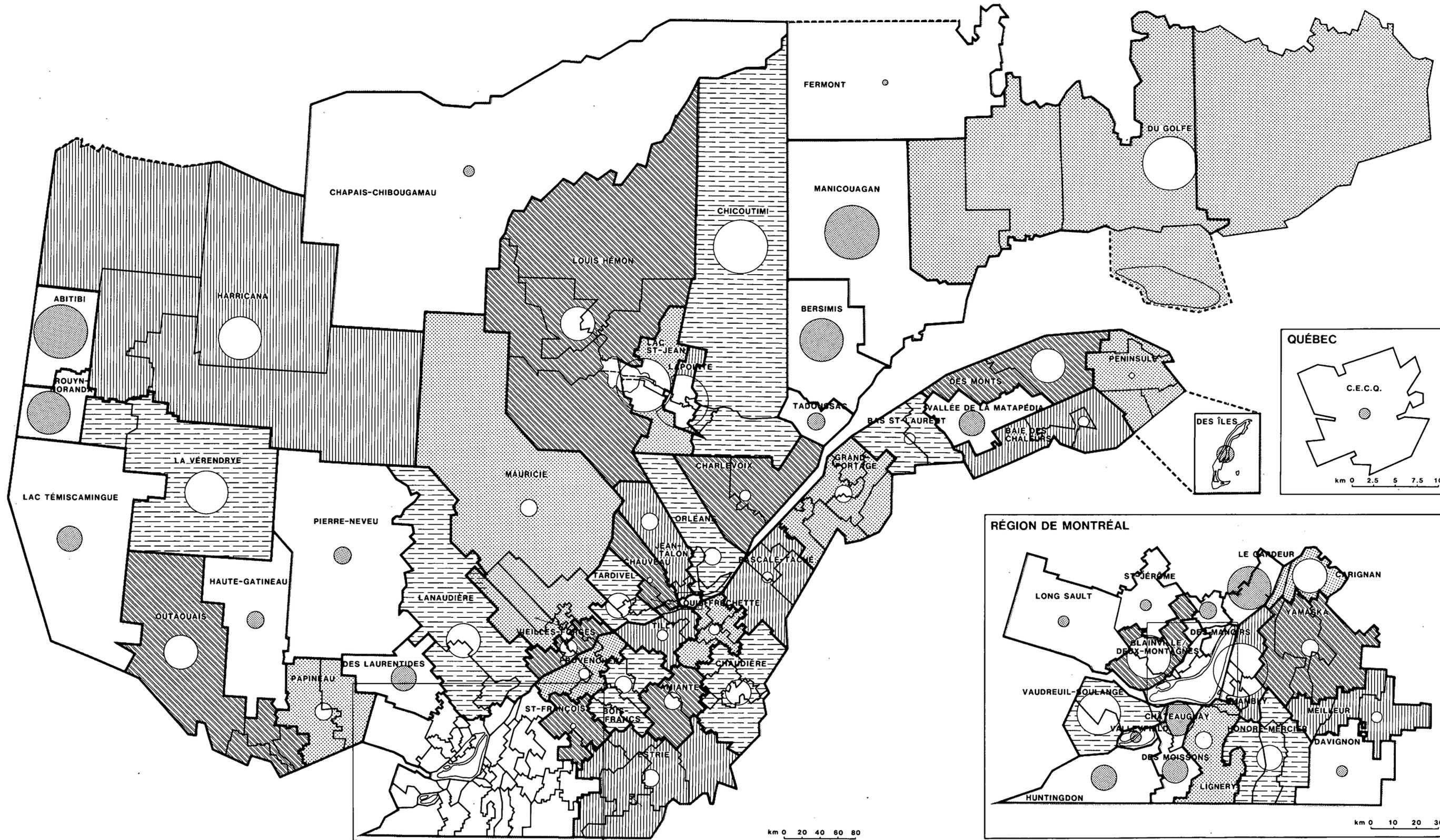
km 0 20 40 60 80

DÉPENSES SUBVENTIONNÉES PAR UNITÉ VÉHICULES EN 1984-1985

— Limite d'une commission scolaire régionale
 — Limite d'une commission scolaire locale



Gouvernement du Québec
 Ministère des Transports
 Direction générale du transport terrestre des personnes
 avril 1987



km 0 20 40 60 80

km 0 10 20 30

km 0 2.5 5 7.5 10



Gouvernement du Québec
**Ministère
des Transports**

MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 066 726