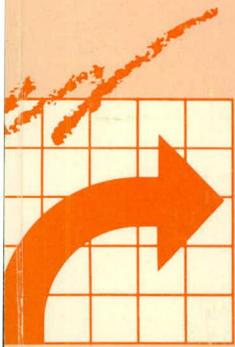


ÉTUDES ET  
RECHERCHES  
EN TRANSPORTS



# ÉVALUATION DU PROGRAMME D'AIDE AU TRANSPORT SCOLAIRE DESTINÉ AUX ÉLÈVES FRÉQUENTANT LES INSTITUTIONS PRIVÉES

NORMAN HURLEY  
PIERRE LALANNE



SYSTÈMES  
DE TRANSPORT

330382

**ÉTUDE D'ÉVALUATION DU PROGRAMME D'AIDE  
AU TRANSPORT SCOLAIRE DESTINÉE  
AUX ÉLÈVES FRÉQUENTANT LES INSTITUTIONS PRIVÉES**

**PRÉPARÉ PAR**

**NORMAN HURLEY  
PIERRE LALANNE**

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

**MAI 1992**



*Norman Hurley - (Cmnd)*

*CAND*

*TR*

*TP11*

*PPTTP*

*105*



Titre et sous-titre du rapport <b>Évaluation du Programme d'aide au transport scolaire destiné aux élèves fréquentant les institutions privées</b>				N° du rapport Transports Québec <b>RTQ-94-01</b>		
				Rapport d'étape <input type="checkbox"/> An Mois Jour Rapport final <input type="checkbox"/>		
				N° du contrat (RRDD-AA-CCXX)		
Auteur(s) du rapport <b>Norman Hurley, Pierre Lalanne</b>			Date du début d'étude		Date de fin d'étude	
Chargé de projet			Coût de l'étude			
Etude ou recherche réalisée par (nom et adresse de l'organisme) <b>Ministère des Transports du Québec Service des politiques en transport des personnes Division de l'évaluation 700, boul. René-Lévesque Est, 24<sup>e</sup> étage Québec (Québec) G1R 5H1</b>			Etude ou recherche financée par (nom et adresse de l'organisme) <b>Ministère des Transports du Québec 700, boul. René-Lévesque Est, 24<sup>e</sup> étage Québec (Québec) G1R 5H1</b>			
But de l'étude, recherche et renseignements supplémentaires  <b>Depuis la mise en place du nouveau régime de financement du transport des écoliers en 1982, le ministère des Transports du Québec doit s'assurer que le mode de financement répond toujours aux besoins et apporter, s'il y a lieu, les correctifs appropriés.</b>						
Résumé du rapport  <b>Dans la première partie de l'étude, l'évolution dans le temps de différents indicateurs est analysée, notamment le nombre d'institutions admissibles, le type d'entente de transport, le nombre d'élèves transportés, les territoires concernés, les coûts de transport. Cette analyse permet de mesurer l'adéquation entre les objectifs définis au moment de la réforme de 1982 et les résultats obtenus. Par ailleurs, sont déterminés quels impacts ont eu, sur le programme, la levée du moratoire sur le développement de nouvelles institutions privées, les fréquents changements au nombre d'organismes publics de transport en commun sur le territoire desquels une institution privée ne peut bénéficier du transport scolaire, ou encore les modifications apportées annuellement aux règles budgétaires. Une attention particulière est accordée à la problématique se rapportant à la desserte hors territoire.</b>  <b>Dans la deuxième partie, une analyse de contenu des règles budgétaires est effectuée et leur clarté, leur concision, leur souplesse ainsi que leur applicabilité sont mesurées. Nous déterminons également dans quelle mesure le programme ainsi que les règles répondent aux besoins. L'analyse s'appuie sur une consultation menée auprès du personnel de la direction générale concernée par le transport scolaire et de différents intervenants du milieu.</b>  <b>Dans la troisième partie, un portrait est tracé de l'évolution prévisible de ce secteur au cours des prochaines années et de ses effets sur la demande et sur les coûts du système. De plus, le programme est situé par rapport aux orientations ministérielles et gouvernementales.</b>  <b>Un diagnostic est posé sur l'efficacité et la pertinence du programme d'aide au transport scolaire destiné aux élèves des institutions privées ainsi que sur la gestion de ce programme. Enfin, sous forme de recommandations, les modifications à apporter au programme actuel sont proposées.</b>						
Nbre de pages	Nbre de photos	Nbre de figures	Nbre de tableaux	Nbre de références bibliographiques	Langue du document <input type="checkbox"/> Français <input type="checkbox"/> Anglais	Autre (spécifier)
Mots-clés <b>Efficacité; Évaluation; Financement; Gestion; Institutions privées; Pertinence; Prospective; Règles budgétaires; Transport scolaire</b>				Autorisation de diffusion <input type="checkbox"/> Diffusion autorisée <input type="checkbox"/> Diffusion interdite		
				Signature du directeur général <i>Norman Hurley</i>		Date <b>94-05-09</b>

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

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

*Rédaction :*

Norman Hurley  
Pierre Lalanne

*Collaboration spéciale :*

Marie-Michèle Dion  
Marc Dostie  
Bruno L'Hérault

*Assistance technique :*

Sylvie Magnan

## ***FAITS SAILLANTS***

La présente évaluation consiste à établir dans quelle mesure le volet du programme d'aide au transport scolaire destiné aux élèves fréquentant les institutions privées ainsi que ses objectifs ont été efficaces. De plus, elle vise à déterminer s'ils sont toujours pertinents, à porter un jugement sur la qualité de la gestion et enfin, à proposer les modifications appropriées.

L'évaluation repose sur trois mesures : la mesure de l'efficacité, la mesure de pertinence et la mesure de gestion. Pour chacune de ces trois mesures nous avons élaboré des questions et sélectionné les indicateurs dont nous avons besoin pour procéder à l'évaluation. L'analyse s'appuie sur les données quantitatives et sur l'information qualitative recueillies auprès des principaux intervenants concernés par la question du transport des élèves fréquentant les institutions privées. Elle s'appuie également sur les données contenues dans les dossiers statistiques et d'analyses de la Direction générale du transport des personnes et des marchandises et dans ceux du ministère de l'Éducation.

L'analyse permet de dégager plusieurs faits saillants et de faire les conclusions et les recommandations suivantes :

### **Faits saillants**

#### **1. Les cadres financiers triennaux, les règles budgétaires et leur contenu**

- Les deux premiers cadres financiers triennaux (1982-1983 à 1987-1988) ne traitent pas spécifiquement des institutions privées. Ces dernières ne sont pas directement touchées par les changements de la réforme de 1982, en raison du moratoire qui prévalait à cette époque.

- C'est uniquement par les règles budgétaires qu'une analyse de la position du Ministère en matière de transport scolaire pour les élèves du privé peut être faite. Les règles doivent donc refléter les grandes orientations du Ministère en matière de transport scolaire.
- Tout au long des deux premiers cadres triennaux, les règles budgétaires subissent peu de modifications, mais l'analyse permet tout de même de mettre en lumière des problèmes liés à leur application.
- Au cours du troisième cadre triennal (1988-1989 à 1990-1991), des modifications importantes sont apportées aux règles budgétaires. Les principales modifications visaient à permettre l'admissibilité au programme de nouvelles institutions privées créées suite à la levée du moratoire limitant leur reconnaissance, la restriction du critère de territoire d'OPT à ceux de la STCUM et de la CTCUQ et l'introduction de la notion de desserte de la clientèle hors du territoire.
- Toujours au cours du même cadre financier, le Ministère régularise, par un ajout aux règles budgétaires, la situation de deux institutions privées situées sur le territoire de la CTCUQ, soit le Collège de Champigny de Sainte-Foy et l'École secondaire François Bourrin de Beauport, dont le transport effectué par des commissions scolaires est subventionné par le Ministère.
- On y précise aussi la notion d'autorisation de transport avec ou sans subvention. Malgré tout, plusieurs institutions organisent un service de transport non subventionné sans en demander au ministère des Transports l'autorisation, comme le prévoit la Loi sur l'enseignement privé.

- En 1989-1990, une disposition est également ajoutée aux règles budgétaires afin de permettre à l'Externat Saint-Jean-Eudes de Charlesbourg de recevoir une subvention du Ministère; il a démontré que le service de transport en commun offert par la CTCUQ est insuffisant pour répondre aux besoins de sa clientèle.
- Pour être admissible à une subvention, une nouvelle institution reconnue DIP doit présenter sa demande au Ministère dans l'année de l'obtention de son statut.
- Régularisation en 1989-1990, de la situation de l'École secondaire privée de Rimouski; elle ne respectait pas la règle précédente.
- Absence, dans les règles budgétaires, d'une disposition permettant un ajustement annuel de l'enveloppe de base des nouvelles institutions autorisées à organiser leur propre service de transport pour tenir compte de l'accroissement de clientèle sur une période de trois ans.
- Absence d'un mécanisme d'ajustement des allocations en fonction de la variation de clientèle.
- Introduction en 1989-1990, sans analyse d'impact sur les coûts du programme, d'une disposition relative au transport de la clientèle hors du territoire.
- Constat au terme de l'évaluation, que les règles budgétaires relatives aux institutions privées sont peu nombreuses et relativement simples, mais qu'en contrepartie elles sont difficiles d'application. De plus, constat que certaines dispositions ne répondent pas aux besoins du milieu, particulièrement celle qui porte sur la desserte de la clientèle hors du territoire.

## 2. Les institutions privées et le transport des élèves

- Entre 1986-1987 et 1989-1990, le nombre d'institutions privées DIP susceptibles d'être admissibles à une subvention du Ministère passe de 132 à 138. Par contre, les institutions reconnues pour fins de subvention et celles détenant un permis d'enseignement voient leur nombre décroître de 19 à 12 et de 53 à 18 respectivement. Ces dernières semblent donc appelées à disparaître à court ou à moyen terme au profit des institutions privées DIP.
- Au cours de la même période, la proportion des institutions admissibles a crû constamment pour passer de 47,7 % à 57,2 %. Ainsi, en 1989-1990, on compte 79 institutions privées admissibles dont 34 desservent une clientèle exclusivement externe, 3 une clientèle pensionnaire et 42 une clientèle composée à la fois de pensionnaires et d'externes.
- Par ailleurs, le nombre d'institutions privées recevant une subvention a connu une croissance régulière passant de 62 en 1987-1988 à 68 en 1989-1990. Cependant, 11 institutions n'étaient pas subventionnées, même si elles répondaient aux critères d'admissibilité du programme d'aide; cette situation a été corrigée en 1991-1992.
- Les institutions privées admissibles peuvent organiser le transport de plusieurs façons, mais le ministère des Transports privilégie les ententes entre les institutions et les commissions scolaires. Ces ententes permettent une intégration des clientèles au réseau régulier et à un coût moindre.
- Depuis quelques années, un plus grand nombre d'institutions organisent elles-mêmes une partie ou la totalité du transport de leurs élèves. La proportion des institutions avec entente est ainsi passée de 76,5 % à 72,1 %, entre 1987-1988 et 1989-1990.

- Cette situation s'explique par le refus des commissions scolaires d'organiser le transport de la clientèle du privé, en particulier celle qui réside à l'extérieur de leur territoire.
- Lorsqu'une institution privée conclut une entente avec une commission scolaire, il est pratiquement impossible de connaître le montant exact versé par le Ministère pour ce transport. La subvention est intégrée à l'enveloppe de base de la commission scolaire et les méthodes d'imputation ne permettent pas de ventiler l'information selon le secteur d'enseignement.
- Les modalités de subvention diffèrent selon que les institutions privées organisent leur propre service de transport ou que celui-ci est organisé par une commission scolaire.
- Ce traitement différencié se reflète particulièrement dans le calcul de la subvention. En effet, il est établi sur la base de la clientèle inscrite, lorsque la subvention correspond au coût du transport exclusif (environ 400 \$ par élève) et sur la base de la clientèle transportée, lorsque la subvention correspond au coût du transport intégré (environ 150 \$ par élève).
- Dans le cas de la desserte de la clientèle hors du territoire, le calcul de la subvention est basé sur la clientèle transportée peu importe que la subvention soit accordée selon le transport exclusif ou intégré.
- Depuis 1989-1990, le ministère des Transports finance officiellement le transport des élèves hors du territoire. La subvention accordée correspond alors à 80 % du coût moyen par élève transporté de la commission scolaire sur le territoire duquel l'institution privée est située.

- Les formules de calcul des différentes allocations sont compliquées et parfois difficilement applicables. Elles mériteraient donc d'être simplifiées et d'être accompagnées d'exemples concrets d'application.
- Près de 39 % des institutions privées sont situées sur le territoire d'une commission scolaire où l'on retrouve un OPT et, de ce nombre, 29 % sont directement desservies par le transport en commun. Ainsi, près de 63 % des institutions privées sont situées sur le territoire de commissions scolaires où le transport en commun est absent.
- Certaines institutions privées reçoivent une subvention du Ministère, même si elles ne répondent pas à tous les critères d'admissibilité du programme d'aide. Ces institutions sont situées sur le territoire de la CTCUQ et le Ministère ne devrait donc plus les subventionner.
- Plusieurs institutions organisent leur propre service de transport sans subvention et sans en avoir obtenu l'autorisation du Ministère (17 des 34 répondants situés sur le territoire de la STCUM).
- En 1989-1990, il en aurait coûté 875 852 \$ au Ministère pour organiser le transport des élèves de cinq institutions privées de niveau primaire et 996 070 \$ si l'ensemble de la clientèle pensionnaire était passée à l'externe. Ce montant comprend ce qu'il en coûte pour financer le transport des élèves du Collège Marie-de-l'Incarnation de Trois-Rivières et de l'École Apostolique de Chicoutimi actuellement financés par le Ministère.
- Faute d'étendre son programme d'aide au niveau primaire, le Ministère devrait envisager, pour des raisons d'équité, d'appliquer rigoureusement les règles budgétaires et ne plus subventionner le transport des élèves des deux institutions de niveau primaire actuellement subventionnées.

- Le Ministère n'exerce pas un contrôle suffisamment serré des institutions privées (26,6 %) qui organisent le transport de fin de semaine sans lui en demander l'autorisation.
- Depuis 1989-1990, l'École secondaire du Verbe Divin de Granby, le Collège Apostolique Saint-Alexandre et le Couvent Notre-Dame-de-Toutes-Grâces de Lévis, trois institutions privées admissibles, organisent une partie ou la totalité du transport d'autres institutions privées avec l'autorisation du Ministère.
- De leur côté, le Collège Régina Assumpta, l'École secondaire Letendre et l'École Progressive voient leur clientèle transportée, sans autorisation du Ministère, par l'École secondaire Saint-Sacrement de Terrebonne.
- Selon une interprétation de la Loi sur l'enseignement privé, le transport entre institutions est irrégulier.
- Seulement 33 ou 54,1 % des 61 protocoles d'entente déclarés en 1989-1990, étaient conformes aux exigences des règles budgétaires; ils avaient été ratifiés avant le 1<sup>er</sup> août de cette même année.
- Ce nombre est nettement insuffisant compte tenu que le Ministre ne prévoit pas de cas d'exception, et que l'information que ces protocoles recèlent peut servir à l'élaboration d'une base de données dans ce secteur de transport.
- Une majorité de commissions scolaires réclament des frais d'administration aux institutions privées.
- Généralement, les frais d'administration demandés aux institutions privées ne dépassent pas 20 \$ par élève transporté.

- Le Ministère a peu de marge de manoeuvre dans ce dossier et ne peut intervenir qu'à titre suggestif.
- a. **Les institutions privées situées sur les territoires des commissions scolaires non desservies par un organisme public de transport en commun**
- 59 % de la clientèle inscrite est transportée.
  - 88 % de la clientèle transportée réside sur les territoires des commissions scolaires sur lesquels les institutions privées sont situées.
  - 76 % du transport est assuré par les commissions scolaires et seulement 12 % l'est par les institutions privées.
  - Les commissions scolaires assurent la totalité du transport dans certaines régions du Québec, dont la Côte-Nord, la Montérégie, l'Estrie et la région de la Mauricie — Bois-Francs.
  - La clientèle hors du territoire (12 %) se concentre principalement dans les régions ceinturant l'Île de Montréal. Elle représente 30 % des élèves transportés en Montérégie et 25 % dans la région de Laval-Laurentides-Lanaudière.
  - Globalement, la desserte de la clientèle hors du territoire ne semble pas poser de problèmes majeurs pour les institutions situées sur les territoires des commissions scolaires non desservies par un OPT.
- b. **Les institutions privées situées sur les territoires des organismes publics de transport en commun**
- 79 % de la clientèle inscrite est transportée.

- 62 % de la clientèle transportée réside sur les territoires des commissions scolaires sur lesquels les institutions privées sont situées.
- Le pourcentage d'élèves inscrits en provenance du territoire des commissions scolaires et du territoire des OPT varie passablement sur l'ensemble du territoire. Il est de 91 %, 81 %, 72 %, et 68 % pour la CITF, la STRSM, la CITRSQ et la CMTS respectivement et de 22 et 45 % pour la STL et la STO.
- Les territoires de la STL et de la STO chevauchent ceux de plusieurs commissions scolaires. C'est ainsi qu'une partie de la clientèle pouvant utiliser le transport en commun est considérée hors du territoire. Cette clientèle ne réside pas sur le territoire de la commission scolaire sur lequel l'institution privée est située.
- Il semble qu'il soit de plus en plus difficile de conclure des ententes avec des commissions scolaires pour assurer le transport de la clientèle hors du territoire en milieu urbain. En fait, seules les commissions scolaires dont le territoire est desservi par la STRSM ou la STO organisent le transport de la clientèle hors du territoire.
- La présence d'un OPT soulève un problème d'équité lié à l'attribution de l'allocation en fonction du transport exclusif ou du transport intégré. Selon la règle, l'institution située sur le territoire d'un OPT reçoit 80 % du coût moyen du transport intégré, sauf si cette institution détient une entente de transport avec une commission scolaire. La clientèle est alors transportée aux mêmes conditions que dans le secteur public.
- 63 % de la clientèle est subventionnée selon le taux du transport exclusif et seulement 37 % selon le taux du transport intégré.

- Seul le Collège Laval de Saint-Vincent-de-Paul, situé sur le territoire de la STL, voit l'ensemble de son transport subventionné selon le taux du transport intégré.

**c. Les institutions privées qui ne sont pas situées sur le territoire d'un organisme public de transport en commun mais dont la commission scolaire en fait partie**

- 30 % de la clientèle totale est inscrite à l'externe et 63 % de cette dernière est transportée.
- 92 % de la clientèle transportée, l'est par les commissions scolaires comparativement à 7 % par les institutions.
- La majeure partie du transport est subventionnée selon le taux du transport exclusif, même si les OPT couvrent une partie des territoires des commissions scolaires concernées.

**3. Les intervenants de la Direction générale dans le transport scolaire \***

- La description du rôle de chaque unité administrative correspond relativement bien à la réalité.
- Le Service du développement des politiques considère complémentaire au sien, le rôle des autres unités administratives dans la révision du cadre financier. La Division de la réglementation et de la normalisation rédige le mémoire qui accompagne le cadre financier. La Division de la gestion et de la vérification des programmes fournit les informations statistiques et financières nécessaires à la révision du cadre.

---

\* Voir la note de la page 15.

- De plus, la Division de la réglementation révisé annuellement, en collaboration avec la Division de la gestion, les règles budgétaires. Cette dernière fournit aussi des données et précise la nature des ajustements à apporter en fonction des besoins du milieu.
- C'est surtout la Division de la gestion qui entretient des relations avec les institutions privées. Leurs échanges portent sur les problèmes d'ordre technique et administratif.
- Une telle situation peut donner l'impression aux représentants des institutions privées de ne pas être considérés en tant que partenaires à part entière, au même titre que les représentants de la Fédération des commissions scolaires du Québec. Ces derniers sont invités à chaque nouveau cadre financier à donner leur avis sur les orientations du Ministère.
- Le Service du développement des politiques et la Division de la gestion estiment nécessaire d'apporter des ajustements aux règles budgétaires.
- Le premier souhaite que les règles budgétaires reflètent davantage les orientations du cadre financier. Il souligne que certaines dispositions sont difficilement applicables à l'ensemble des institutions privées. La seconde estime qu'elles ne répondent pas toujours aux besoins du milieu.
- Chaque unité insiste sur l'importance d'accorder une attention particulière à la collecte des données financières et à celle de la clientèle.

#### **4. Les intervenants du milieu dans le transport scolaire**

##### **a. Les représentants des associations de défense des intérêts des institutions privées (l'Association des institutions d'enseignement privé et l'Association des établissements scolaires privés)**

- Selon les représentants des institutions privées, le transport scolaire représente un atout majeur dans le processus de recrutement de leur clientèle, tout particulièrement en milieu rural et semi-rural.
- En général, les institutions privées sont satisfaites du programme d'aide actuel. Même s'il limite leur indépendance, elles en retirent certains avantages financiers.
- Cependant, elles souhaitent y voir apporter plusieurs améliorations. Parmi celles-ci, on cite un meilleur encadrement, une définition plus large des notions de territoire et de hors du territoire, une solution aux problèmes d'horaires et de calendrier scolaire, et la rédaction des règles budgétaires dans un langage moins hermétique.
- Elles souhaitent également voir distribuer une synthèse des règles budgétaires à l'ensemble des institutions privées admissibles.
- Les institutions privées croient que le transport, incluant le transport de fin de semaine, devrait être entièrement financé par le Ministère.
- Les institutions privées insistent pour que les ententes fassent systématiquement l'objet d'un protocole écrit, contrairement à ce qui existe maintenant.

- Les institutions privées sont plutôt satisfaites des relations qu'elles entretiennent avec les commissions scolaires.
- Les problèmes qu'elles rencontrent avec ces dernières se règlent habituellement à l'amiable.
- Les institutions privées souhaitent voir le Ministère désigner un interlocuteur qu'elles pourraient consulter au besoin. Elles souhaitent également pouvoir échanger autour d'une même table avec les représentants des commissions scolaires.

**b. Les représentants de la Fédération des commissions scolaires du Québec**

- Le rôle des deux associations d'institutions privées consiste à défendre les intérêts particuliers de chacun de leurs membres. Celui de la Fédération des commissions scolaires est de représenter les intérêts généraux de l'ensemble de ses membres.
- La Fédération intervient auprès de ses membres lorsque des problèmes particuliers pouvant affecter l'ensemble des commissions scolaires se présentent.
- Les représentants du réseau consultés estiment les règles budgétaires claires et précises.
- Pour la Fédération, les règles sont difficiles à comprendre et favorisent trop les institutions privées.

- Parmi les problèmes soulevés, on note les pénalités en cas de rupture d'entente, la desserte de la clientèle hors du territoire et l'absence de normes prévoyant des ajustements en cas de variation de clientèle.
- Selon les personnes consultées, il ne serait pas étonnant de voir plusieurs commissions scolaires rompre leurs ententes, même si elles encourrent de fortes pénalités.
- La Fédération plaide un manque de compréhension de la part du Ministère en regard de la situation difficile vécue présentement par les commissions scolaires. Cependant, ses relations avec les institutions privées sont bonnes.
- Contrairement aux représentants des institutions privées, la Fédération ne croit pas qu'il soit nécessaire de créer une table de concertation à leur niveau. Pour elle, la question du transport des élèves du privé est avant tout politique et doit être discutée à un autre niveau.

## **5. Les éléments de prospective**

- Entre 1980-1981 et 1988-1989, la clientèle totale du secteur privé augmente de façon constante pour passer de 83 354 élèves à 94 117. De son côté, la clientèle du secteur public diminue progressivement de 934 776 élèves en 1980-1981 à 800 186 en 1988-1989.
- En 1988-1989, la clientèle du secteur public de niveau secondaire ne compte plus que pour 40 % de la clientèle totale de l'ensemble du réseau; elle était de 50 % en 1980-1981.

- Contrairement au secteur public, le secteur privé de niveau secondaire connaît une croissance continue au point de représenter en 1988-1989, plus de 18 % de la clientèle de ce secteur comparativement à 12,9 % en 1980-1981.
- Près de 80 % des nouveaux élèves inscrits en première année du secondaire au secteur privé proviennent principalement des écoles primaires du secteur public.
- Le maintien de la tendance actuelle dans le secteur privé ne peut qu'entraîner un accroissement de la demande en transport de la part de ces derniers, augmenter les tensions entre les deux secteurs et affecter le maintien ou la conclusion de nouvelles ententes entre les institutions privées et les commissions scolaires.
- Le déclin de la clientèle scolaire totale du secteur public se poursuivra au cours des deux prochaines décennies. Celle-ci passera, en effet, de 1 045 245 en 1989-1990 à 842 526 en 2010-2011, et au niveau secondaire de 388 057 à 319 879.
- Par contre, le niveau secondaire privé connaîtra une croissance positive jusqu'aux alentours de 1998-1999; sa clientèle s'élèvera alors à 81 966 élèves après avoir été de 76 902 élèves en 1989-1990.
- Par ailleurs, la répartition de l'effectif selon le niveau et le secteur d'enseignement demeurera sensiblement la même qu'au cours des années 80. Cependant, le secteur privé de niveau secondaire gagnera quelques points pour atteindre environ 20 % de la clientèle totale en 2010-2011 comparativement à 16,5 % en 1989-1990.

- La croissance continue de la clientèle de niveau secondaire du secteur privé se répercutera inévitablement sur la demande de service.
- Depuis 1981-1982, le nombre total d'institutions privées de niveau secondaire a diminué constamment passant de 202 en 1981-1982 à 170 en 1989-1990, tandis que les institutions DIP ont augmenté régulièrement au cours de la même période pour passer de 121 à 140. Cette tendance risque de se poursuivre avec la levée du moratoire sur le développement de nouvelles institutions privées.
- L'augmentation du nombre d'institutions privées DIP au détriment des autres catégories d'institutions de niveau secondaire influencera également la demande de service.
- Un relèvement du niveau de financement du secteur privé aurait pour effet d'amplifier l'attraction qu'il exerce déjà sur le secteur public.
- Une étude américaine montre que l'allocation d'un crédit d'impôt de l'ordre de 250 à 500 \$, aux parents envoyant leurs enfants dans des écoles privées, pourrait faire augmenter la clientèle du secteur privé de 23 %. En effet, ce crédit d'impôt inciterait les parents des enfants fréquentant l'école publique à opter à l'avenir pour le secteur privé.
- Les orientations et les décisions du ministère de l'Éducation au regard du financement de l'école privée pourraient également influencer la demande de service en transport scolaire.

## Conclusions

- L'objectif d'assouplissement de l'encadrement réglementaire n'a pas été totalement atteint. L'ajout ou les modifications au libellé de plusieurs dispositions des règles budgétaires sans mesure d'impact ont rendu leur compréhension et leur application beaucoup plus difficiles.
- L'objectif d'utilisation optimale des ressources n'a pas été totalement atteint non plus. Certaines institutions privées reçoivent des subventions tout en ne répondant pas aux trois critères d'admissibilité du programme d'aide.
- L'objectif de contrôle budgétaire a été atteint en bonne partie depuis l'introduction de mesures de compressions budgétaires en 1982.
- La gestion interne du programme ne pose pas de problème majeur. Cependant, on voudrait voir s'établir une dynamique où tous les intervenants développeraient une vision commune de ce secteur de transport.
- Malgré tout, le programme d'aide actuel répond à des besoins concrets et il satisfait en général les attentes des bénéficiaires externes.
- Le programme d'aide et ses objectifs d'assouplissement de l'encadrement réglementaire, d'utilisation optimale des ressources et de contrôle budgétaire doivent donc être maintenus. Mais certains ajustements s'imposent afin d'en améliorer l'efficacité, la pertinence et la qualité de sa gestion.



## **RECOMMANDATIONS**

### **RECOMMANDATIONS RELATIVES AU PROGRAMME D'AIDE, AUX RÈGLES BUDGÉTAIRES ET À LEUR APPLICATION**

Nous recommandons que :

1. le volet du programme d'aide se rapportant au transport scolaire destiné aux élèves fréquentant les institutions privées soit maintenu et que ses objectifs d'assouplissement de l'encadrement réglementaire, d'utilisation optimale des ressources et de contrôle budgétaire soient reconfirmés;
2. ce volet du programme d'aide soit révisé en s'assurant que :
  - a. les objectifs d'assouplissement de l'encadrement réglementaire, d'utilisation optimale des ressources et de contrôle budgétaire soient clairement identifiés;
  - b. le chapitre ou la section des règles budgétaires relatif aux institutions privées soit identifié distinctement;
  - c. le libellé des dispositions relatives aux institutions privées soit formulé dans un langage clair et accessible à l'ensemble des intervenants, et que tout changement apporté aux règles lors de leur révision soit justifié;
  - d. les méthodes et les bases de calcul des différentes allocations fassent l'objet d'un guide explicatif;
  - e. tout changement apporté dorénavant aux règles budgétaires soit précédé d'une étude en mesurant les impacts prévisibles sur les coûts, sur le respect des principes et sur les objectifs du programme d'aide;
  - f. toute nouvelle orientation découlant de la révision du cadre triennal soit incluse dans les règles budgétaires au moment de leur révision;
  - g. aucune nouvelle disposition ayant un impact majeur sur le programme d'aide ne soit introduite dans les règles budgétaires, à moins d'avoir été prévue lors de la révision du cadre triennal;
  - h. le Ministère détermine avec plus de précision ce qu'il en coûte aux commissions scolaires pour assurer le transport de la clientèle des institutions privées;
  - i. le Ministère vérifie auprès des intervenants que tous les protocoles d'entente lui soient transmis dûment complétés et à la date prévue aux règles budgétaires;

- j. le Ministère revoit, en collaboration avec les associations de défense des intérêts des institutions privées, les contenus des protocoles d'entente et suggère, s'il y a lieu, un protocole d'entente type;
- k. toute institution privée qui présente une demande et ne respecte pas les critères d'admissibilité à la subvention voit sa demande rejetée automatiquement;
- l. dans la nouvelle Loi sur l'enseignement privée, on prévoit un article légalisant, à certaines conditions, le transport entre institutions.

## **RECOMMANDATIONS RELATIVES AU FINANCEMENT ET À L'ORGANISATION DU TRANSPORT**

Nous recommandons que :

1. l'on s'assure que les institutions qui organisent leur propre transport reçoivent un traitement comparable à celui accordé aux institutions dont le transport est assuré par une commission scolaire;
2. l'on révisé en profondeur la notion de territoire des commissions scolaires en prenant en considération tous les éléments pertinents et en particulier la desserte de la clientèle hors du territoire;
3. sur les territoires desservis par un organisme public de transport en commun, les institutions privées qui organisent leur propre service de transport et celles dont le transport est assuré par une commission scolaire soient subventionnées selon le taux du transport intégré, comme le prévoit les règles budgétaires;
4. l'on examine la pertinence d'utiliser les mêmes bases de calcul pour établir le montant de l'allocation selon que la subvention correspond au coût du transport intégré ou au coût du transport exclusif, plutôt que d'utiliser la clientèle inscrite dans un cas et la clientèle transportée dans l'autre cas;
5. le Ministère envisage de ne plus subventionner les institutions privées situées sur le territoire de la CTCUQ qui ne répondent pas à tous les critères d'admissibilité du programme d'aide soit le Collège de Champigny de Sainte-Foy, l'École secondaire François Bourrin de Beauport et l'Externat Saint-Jean-Eudes de Charlesbourg ainsi que le transport de la clientèle de niveau primaire du Collège Marie-de-l'Incarnation de Trois-Rivières et de l'École Apostolique de Chicoutimi, en leur donnant un préavis raisonnable pour leur permettre de revoir les ententes qu'elles détiennent avec des commissions scolaires;

6. dans le cas où le Ministère déciderait de ne plus subventionner les institutions précitées, toutes les dispositions qui s'y rapportent soient ajustées en conséquence, et qu'il en soit ainsi pour tous les autres cas de changement de statut;
7. le Ministère s'assure que les institutions privées, qui organisent leur propre transport sans recevoir pour autant de subvention, fassent une demande d'autorisation de transport comme le prévoit la Loi sur l'enseignement privé et soient soumises aux dispositions réglementaires relatives aux normes de construction et de sécurité.

### **RECOMMANDATIONS RELATIVES AUX INTERVENANTS DE LA DIRECTION GÉNÉRALE ET AUX INTERVENANTS DU MILIEU**

Nous recommandons que :

1. l'on envisage de mettre sur pied un groupe de travail, formé de représentants des différentes unités administratives engagées dans la révision du cadre triennal et des règles budgétaires, dans le but de développer une vision commune de ce secteur de transport, et pour permettre une meilleure planification et une meilleure coordination des interventions de la Direction;
2. les représentants des institutions privées soient consultés au moment de la révision du cadre triennal et des règles budgétaires, et que l'on établisse un mécanisme de concertation avec l'ensemble des intervenants;
3. les institutions privées, incluant celles dont le transport est assuré par une commission scolaire, soient systématiquement informées des modifications apportées au programme d'aide;
4. la Direction informe les clientèles du rôle de chaque unité administrative responsable du transport scolaire afin d'assurer une diffusion adéquate de l'information;
5. l'on développe, à partir de l'information recueillie à l'aide des protocoles d'entente, des données contenues dans les rapports d'exploitation, des analyses réalisées par la Division de la gestion et de la vérification des programmes et dans le présent rapport d'évaluation, une base de données qui permette de suivre l'évolution de l'ensemble du secteur, de connaître rapidement l'impact des modifications que l'on entend apporter au programme d'aide et d'orienter nos interventions.

## **RECOMMANDATIONS RELATIVES AUX ÉLÉMENTS DE PROSPECTIVE**

Nous recommandons que :

1. le Ministère suive avec attention le développement et l'évolution de la clientèle du secteur privé ainsi que les orientations et les décisions du ministère de l'Éducation qui pourraient influencer à court, moyen et long terme, la demande en transport dans ce secteur et les coûts du programme d'aide;
2. le Ministère revoit ses stratégies de financement en fonction des orientations et des décisions du ministère de l'Éducation au regard de l'enseignement dans le secteur privé.

## **TABLE DES MATIÈRES**

**Page**

**FAITS SAILLANTS**

**TABLE DES MATIÈRES**

**LISTE DES TABLEAUX**

**LISTE DES CARTES**

**LISTE DES SIGLES**

<b>INTRODUCTION</b> .....	<b>1</b>
<b>1. PROBLÉMATIQUE DU TRANSPORT SCOLAIRE DESTINÉ AUX ÉLÈVES FRÉQUENTANT LES INSTITUTIONS PRIVÉES</b> .....	<b>3</b>
<b>1.1 Évolution du transport scolaire au Québec et son financement</b> .....	<b>3</b>
a. Première période : 1905-1961 .....	3
b. Deuxième période : 1962-1971 .....	4
c. Troisième période : 1972-1980 .....	5
d. Quatrième période : 1981 à nos jours .....	6
<b>1.2 Composantes du programme d'aide</b> .....	<b>8</b>
a. Le Règlement 11 : 1973-1981 .....	8
b. Les règles budgétaires : 1982-1983 à 1989-1990 .....	9
b.1 Critères d'admissibilité à la subvention .....	10
b.2 Clientèle visée .....	11
c. Niveaux de subvention .....	11
<b>1.3 Objectifs du transport scolaire destiné aux élèves fréquentant les institutions privées</b> .....	<b>12</b>
<b>1.4 Gestion du programme</b> .....	<b>13</b>
<b>1.5 Coût du programme</b> .....	<b>14</b>

**TABLE DES MATIÈRES**  
(suite)

	<b>Page</b>
<b>2. CADRE D'ANALYSE</b> .....	14
2.1 Objectifs de l'étude d'évaluation .....	14
2.2 Utilisateurs des résultats de l'étude d'évaluation .....	15
2.3 Mesures d'évaluation .....	16
a. Mesure d'efficacité .....	16
b. Mesure de pertinence .....	16
c. Mesure de gestion .....	17
2.4 Questions d'évaluation .....	17
2.5 Indicateurs .....	18
2.6 Méthodes de collecte et sources de données .....	20
2.7 Limites de l'analyse .....	21
<b>3. ANALYSES ET RÉSULTATS</b> .....	22
3.1 Les cadres financiers triennaux, les règles budgétaires et leur contenu .....	22
a. Le premier cadre financier triennal : années scolaires 1982-1983, 1983-1984 et 1984-1985 .....	23
a.1 Le premier cadre financier triennal : objectifs et contenu .....	23
a.2 Le volet des règles budgétaires se rapportant aux institutions privées pour les années scolaires 1982-1983, 1983-1984 et 1984-1985 .....	24
a.3 Les changements apportés aux règles budgétaires au cours du premier cadre financier triennal .....	26

**TABLE DES MATIÈRES**  
(suite)

	<b>Page</b>
b. Le deuxième cadre financier triennal : années scolaires 1985-1986, 1986-1987 et 1987-1988 .....	26
b.1 Le deuxième cadre financier triennal : objectifs et contenu .....	26
b.2 Le volet des règles budgétaires se rapportant aux institutions privées pour les années scolaires 1985-1986, 1986-1987 et 1987-1988 .....	27
b.3 Les changements apportés aux règles budgétaires au cours du deuxième cadre financier triennal .....	27
c. Le troisième cadre financier triennal : années scolaires 1988-1989, 1989-1990 et 1990-1991 .....	29
c.1 Le troisième cadre financier triennal : objectifs et contenu .....	29
c.2 Le volet des règles budgétaires se rapportant aux institutions privées pour les années scolaires 1988-1989, 1989-1990 et 1990-1991 .....	30
c.3 Les changements apportés aux règles budgétaires au cours du troisième cadre financier triennal .....	31
c.3.1 Les définitions .....	31
c.3.2 Les conditions d'admission .....	32
c.3.3 Les types d'organisation de transport .....	33
c.3.3.1 Les institutions autorisées .....	33
c.3.3.2 Les institutions subventionnées .....	34
3.2 Les institutions privées et le transport des élèves .....	38
a. Les institutions privées de niveau secondaire .....	38
b. Les institutions privées déclarées d'intérêt public admissibles à une subvention .....	39
c. Les anciennes institutions admissibles non subventionnées .....	40
d. Les modes d'organisation de transport .....	42

**TABLE DES MATIÈRES**  
(suite)

	<b>Page</b>
e. Le niveau de financement et les formules de calcul des allocations .....	43
e.1 Les ententes de transport .....	44
e.2 Les institutions qui organisent elles-mêmes leur transport .....	45
e.3 Les formules de calcul des allocations .....	46
f. La notion de territoire .....	46
f.1 Les institutions privées situées sur les territoires des commissions scolaires non desservies par un organisme public de transport en commun .....	48
f.2 Les institutions privées situées sur les territoires des organismes publics de transport en commun .....	49
f.3 Les institutions privées qui ne sont pas situées sur le territoire d'un organisme public de transport en commun mais dont la commission scolaire en fait partie .....	51
g. Le transport sur les territoires de la CTCUQ et de la STCUM .....	51
h. Le transport de la clientèle du primaire .....	53
i. Le transport de fin de semaine .....	56
j. Le transport entre les institutions privées .....	56
k. Les protocoles d'entente .....	57
l. Les frais d'administration .....	58
3.3 Les intervenants de la Direction générale dans le transport scolaire .....	58
a. Adéquation entre la définition des rôles et la pratique .....	59
a.1 Par rapport à la révision du cadre financier .....	60
a.2 Par rapport aux règles budgétaires .....	60
b. Relations avec le milieu .....	60
c. Propositions d'ajustements aux règles budgétaires .....	61

**TABLE DES MATIÈRES**  
**(suite)**

	<b>Page</b>
3.4 Les intervenants du milieu dans le transport scolaire .....	62
a. Les associations représentant les institutions privées .....	63
a.1 La viabilité du service .....	63
a.2 La satisfaction à l'égard du programme d'aide .....	63
a.3 L'état des relations entre les différents intervenants .....	64
b. La Fédération des commissions scolaires du Québec .....	65
b.1 Le rôle de la Fédération face aux commissions scolaires .....	65
b.2 La satisfaction à l'égard du programme d'aide .....	66
b.3 L'état des relations entre les différents intervenants .....	67
3.5 Éléments de prospective .....	67
a. Évolution prévisible du secteur et impact sur la demande future de service .....	68
a.1 Importance du secteur privé au Québec avant 1990 .....	68
a.2 Évolution de l'effectif scolaire entre 1989-1990 et 2010-2011 .....	70
b. Autres facteurs pouvant avoir une incidence sur le programme d'aide .....	71
b.1 Évolution du nombre d'institutions privées de niveau secondaire entre 1981-1982 et 1989-1990 et effets de la levée du moratoire .....	72
b.2 Évolution du financement des institutions privées .....	73
3.6 Constatations générales .....	75
a. Les cadres financiers triennaux, les règles budgétaires et leur contenu .....	75
b. Les institutions privées et le transport des élèves .....	76

**TABLE DES MATIÈRES**  
(suite)

	<b>Page</b>
c. Les intervenants de la Direction générale et les intervenants du milieu dans le transport scolaire .....	81
c.1 Les intervenants de la Direction générale .....	81
c.2 Les intervenants du milieu .....	82
d. Les éléments de prospective .....	83
 CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS .....	 85
 ANNEXE 1 : Tableaux statistiques .....	 93
 ANNEXE 2 : Tableau-synthèse - Évolution des dispositions du Règlement 11 relatives aux institutions privées entre 1975 et 1981 .....	 149
 ANNEXE 3 : Tableau-synthèse - Évolution des dispositions des règles budgétaires relatives aux institutions privées entre 1982-1983 et 1989-1990 .....	 153
 APPENDICE 1 : Questionnaire s'adressant aux institutions d'enseignement privé .....	 159
 BIBLIOGRAPHIE .....	 175

## LISTE DES TABLEAUX

	<b>Page</b>
<b>TABLEAU 1</b> :	Évolution du nombre d'institutions privées selon l'ordre d'enseignement et le type d'autorisation entre 1986-1987 et 1989-1990 ..... 95
<b>TABLEAU 2</b> :	Évolution du nombre d'institutions privées déclarées d'intérêt public de niveau secondaire et du nombre d'institutions admissibles à une subvention au transport scolaire selon la région administrative entre 1986-1987 et 1989-1990 ..... 96
<b>TABLEAU 3</b> :	Nombre d'institutions privées de niveau secondaire admissibles à une subvention au transport scolaire selon la région administrative, le genre d'admission et la clientèle pensionnaire totale en 1989-1990 ..... 97
<b>TABLEAU 4</b> :	Évolution du nombre d'institutions privées admissibles à une subvention au transport scolaire et mode d'organisation de transport en fonction du type de subvention accordée selon la région administrative entre 1987-1988 et 1989-1990 ..... 98
<b>TABLEAU 4.1</b> :	Évolution du nombre d'institutions privées admissibles à une subvention au transport scolaire et mode d'organisation de transport dans la région de l'Abitibi-Témiscamingue entre 1987-1988 et 1989-1990 ..... 99
<b>TABLEAU 4.2</b> :	Évolution du nombre d'institutions privées admissibles à une subvention au transport scolaire et mode d'organisation de transport dans la région du Bas-Saint-Laurent — Gaspésie entre 1987-1988 et 1989-1990 ..... 100

**LISTE DES TABLEAUX**  
(suite)

		<b>Page</b>
TABLEAU 4.3	: Évolution du nombre d'institutions privées admissibles à une subvention au transport scolaire et mode d'organisation de transport dans la région de la Côte-Nord entre 1987-1988 et 1989-1990 .....	101
TABLEAU 4.4	: Évolution du nombre d'institutions privées admissibles à une subvention au transport scolaire et mode d'organisation de transport dans la région de l'Estrie entre 1987-1988 et 1989-1990 .....	102
TABLEAU 4.5	: Évolution du nombre d'institutions privées admissibles à une subvention au transport scolaire et mode d'organisation de transport dans la région de Laval-Laurentides-Lanaudière entre 1987-1988 et 1989-1990 .....	104
TABLEAU 4.6	: Évolution du nombre d'institutions privées admissibles à une subvention au transport scolaire et mode d'organisation de transport dans la région Mauricie — Bois-Francs entre 1987-1988 et 1989-1990 .....	106
TABLEAU 4.7	: Évolution du nombre d'institutions privées admissibles à une subvention au transport scolaire et mode d'organisation de transport dans la région de la Montérégie entre 1987-1988 et 1989-1990 .....	108
TABLEAU 4.8	: Évolution du nombre d'institutions privées admissibles à une subvention au transport scolaire et mode d'organisation de transport dans la région de Montréal entre 1987-1988 et 1989-1990 .....	112

**LISTE DES TABLEAUX**  
(suite)

		<b>Page</b>
TABLEAU 4.9	: Évolution du nombre d'institutions privées admissibles à une subvention au transport scolaire et mode d'organisation de transport dans la région de l'Outaouais entre 1987-1988 et 1989-1990 .....	113
TABLEAU 4.10	: Évolution du nombre d'institutions privées admissibles à une subvention au transport scolaire et mode d'organisation de transport dans la région de Québec entre 1987-1988 et 1989-1990 .....	114
TABLEAU 4.11	: Évolution du nombre d'institutions privées admissibles à une subvention au transport scolaire et mode d'organisation de transport dans la région du Saguenay — Lac-Saint-Jean entre 1987-1988 et 1989-1990 .....	116
TABLEAU 5	: Liste des institutions privées admissibles ne recevant aucune subvention pour organiser le transport en 1989-1990 .....	117
TABLEAU 6	: Liste des institutions privées recevant une subvention tout en étant inéligibles selon la région administrative en 1986-1987 et 1987-1988 .....	118
TABLEAU 7	: Demandes formulées au ministère des Transports par les institutions privées entre 1988 et 1990 .....	119
TABLEAU 8	: Répartition des élèves transportés résidant sur le territoire de la commission scolaire sur lequel l'institution privée est située et proportion des élèves transportés résidant à l'extérieur du même territoire selon la région administrative en 1989-1990 .....	126

**LISTE DES TABLEAUX**  
(suite)

		<b>Page</b>
TABLEAU 9	: Répartition des élèves transportés résidant sur le territoire de la commission scolaire sur lequel l'institution privée est située et où l'on retrouve un organisme public de transport en commun, et proportion des élèves transportés résidant à l'extérieur du territoire de la commission scolaire en 1989-1990 .....	127
TABLEAU 10	: Répartition des élèves transportés résidant sur le territoire de la commission scolaire sur lequel l'institution privée est située et où l'on retrouve un organisme public de transport en commun, et mode de subvention du transport utilisé (exclusif ou intégré) en 1989-1990 .....	128
TABLEAU 11	: Liste des institutions privées recevant une subvention tout en étant situées sur le territoire de la CTCUQ en 1989-1990 .....	129
TABLEAU 12	: Institutions privées situées sur le territoire de la STCUM bénéficiant d'un service de transport non subventionné en 1989-1990 .....	130
TABLEAU 13	: Estimation de l'allocation requise pour financer l'organisation du transport dans les institutions privées de niveau primaire en 1989-1990 .....	131
TABLEAU 14	: Institutions privées offrant le transport de fin de semaine selon la région administrative en 1989-1990 .....	132
TABLEAU 15	: Liste des institutions privées organisant le transport pour d'autres institutions privées selon la région administrative en 1989-1990 .....	133

**LISTE DES TABLEAUX**  
(suite)

		<b>Page</b>
TABLEAU 16	: Année de ratification du dernier protocole d'entente de transport entre une institution subventionnée ou admissible et une commission autorisée selon la région administrative en 1989-1990 .....	134
TABLEAU 17	: Frais d'administration per capita chargés aux institutions privées selon qu'elles ont des ententes avec des commissions scolaires ou qu'elles opèrent en régie ou à contrat et selon la région administrative en 1989-1990 .....	135
TABLEAU 18	: Évolution de la clientèle scolaire des niveaux primaire et secondaire selon le réseau d'enseignement (privé et public) entre 1980-1981 et 1988-1989 .....	136
TABLEAU 19	: Répartition de l'effectif scolaire par niveau et par secteur d'enseignement en 1980-1981, 1984-1985 et 1988-1989 .....	137
TABLEAU 20	: Proportion des élèves des niveaux primaire et secondaire fréquentant des établissements d'enseignement privé par rapport à l'ensemble des élèves au Québec entre 1980-1981 et 1988-1989 .....	138
TABLEAU 21	: Nombre de finissants du primaire du secteur privé s'inscrivant au secteur privé au début du secondaire entre 1981-1982 et 1988-1989 .....	139
TABLEAU 22	: Proportion des finissants du primaire du secteur public susceptibles de transférer au secteur privé au début du secondaire entre 1981-1982 et 1988-1989 .....	140
TABLEAU 23	: Prévisions de l'effectif de l'enseignement primaire et secondaire entre 1989-1990 et 2010-2011 selon le réseau d'enseignement, l'ordre d'enseignement et le type de formation .....	141

**LISTE DES TABLEAUX**  
(suite)

		<b>Page</b>
TABLEAU 24	: Répartition de l'effectif scolaire par niveau et par secteur d'enseignement en 1989-1990, 1998-1999 et 2010-2011 .....	142
TABLEAU 25	: Proportion des élèves des niveaux primaire et secondaire fréquentant des établissements d'enseignement privé ou hors du réseau par rapport à l'ensemble des élèves au Québec entre 1989-1990 et 2010-2011 .....	143
TABLEAU 26	: Évolution du nombre d'institutions privées selon l'ordre d'enseignement et le type d'autorisation entre 1981-1982 et 1989-1990 .....	144
TABLEAU 27	: Enseignement privé, demandes d'autorisation avec subventions ou d'amélioration du type d'autorisation pour 1990-1991 .....	145
TABLEAU 28	: Proportion des élèves des institutions privées bénéficiant des services d'un transport subventionné par le Ministère par rapport à la clientèle externe totale selon la région administrative en 1989-1990 .....	146
TABLEAU 29	: Répartition des institutions desservant une clientèle hors du territoire selon le mode d'organisation de transport, la clientèle desservie et la région administrative en 1989-1990 .....	147

## ***LISTE DES CARTES***

- CARTE 1 : Organisation du transport scolaire en 1989-1990 : les institutions privées subventionnées**
- CARTE 2 : Organisation du transport scolaire en 1989-1990 : les institutions privées non subventionnées**

## ***LISTE DES SIGLES***

Institution privée DIP : Institution privée déclarée d'intérêt public

OPT : Organisme public de transport en commun

### **Liste des sigles des organismes publics de transport en commun\***

CITF	:	Corporation intermunicipale de transport des Forges
CITRSQ	:	Corporation intermunicipale de transport de la Rive-Sud
CITS	:	Corporation intermunicipale de transport du Saguenay
CMTS	:	Corporation métropolitaine de transport Sherbrooke
CTCUQ	:	Commission de transport de la Communauté urbaine de Québec
STCUM	:	Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal
STL	:	Société de transport de la ville de Laval
STO	:	Société de transport de l'Outaouais
STRSM	:	Société de transport de la Rive-Sud de Montréal

---

\* Ces sigles sont ceux utilisés tout au long de ce document pour en faciliter la lecture. Notons que la dénomination actuelle des organismes publics de transport en commun n'est pas nécessairement identique à celle en usage au début des années 80 par exemple.

## ***INTRODUCTION***

Depuis l'entrée en vigueur de la Loi sur les transports en 1972, le ministère des Transports a, entre autres responsabilités, celle d'attribuer les subventions au transport scolaire par la voie de son programme d'aide. Les subventions auxquelles ont droit les commissions scolaires sont déterminées par les règles budgétaires établies par le ministre des Transports. Ainsi, le ministère des Transports subventionne les activités déclarées admissibles en vertu de ces mêmes règles et le transport scolaire destiné aux élèves fréquentant les institutions privées figure parmi celles-ci. D'ailleurs, ce dernier constitue un volet du programme d'aide au transport scolaire depuis un certain temps déjà.

Au cours des dernières années, plusieurs ajustements ont été apportés pour corriger les problèmes soulevés par le milieu. Cependant, à ce jour, ce volet du programme d'aide n'a fait l'objet d'aucune remise en question systématique et la Direction des programmes d'aide en transport terrestre des personnes juge donc opportun de procéder à son évaluation. Celle-ci permettra de déterminer si ce volet du programme d'aide est pertinent, d'analyser son encadrement et son mode de gestion et de définir, s'il y a lieu, des objectifs propres. Enfin, elle nous amènera à proposer les actions à prendre dans l'avenir tant au niveau de sa raison d'être, de son contenu que de la façon dont il est appliqué.

Avant d'entreprendre l'évaluation proprement dite, nous avons procédé à une étude préparatoire. À l'aide de cette dernière, nous avons d'abord décrit la problématique du transport scolaire des élèves du privé et ses principales caractéristiques. Puis, nous avons précisé les objectifs d'évaluation, les destinataires, les mesures d'évaluation, les questions, les indicateurs, les sources de données ainsi que les approches et les options d'évaluation que nous entendions privilégier. L'étude préparatoire nous a permis de conclure à la faisabilité de l'évaluation projetée.

L'évaluation reprend la problématique et comporte une analyse des informations quantitatives et qualitatives que nous avons recueillies auprès de multiples sources de données. Elle se divise en six parties. La première partie propose une analyse des différents cadres financiers triennaux et des règles budgétaires. La deuxième partie montre l'effet de l'application des principales dispositions des règles budgétaires dans le milieu. Les troisième et quatrième parties présentent une synthèse des perceptions des divers intervenants au dossier. La cinquième partie relève les principaux facteurs d'influence de la demande en transport dans le futur. La sixième partie regroupe les principales constatations qui se dégagent des différentes analyses. Enfin, on retrouve des conclusions se rapportant, entre autres, à l'efficacité, à la pertinence et à la gestion de ce volet du programme d'aide au transport scolaire ainsi qu'une série de recommandations.

# 1. PROBLÉMATIQUE DU TRANSPORT SCOLAIRE DESTINÉ AUX ÉLÈVES FRÉQUENTANT LES INSTITUTIONS PRIVÉES

## 1.1 Évolution du transport scolaire au Québec et son financement

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

### a. Première période : 1905-1961<sup>2</sup>

Le transport scolaire est instauré au Québec au début du siècle dans les écoles protestantes rurales, mais il faut attendre les années cinquante avant que les commissions scolaires

---

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

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

catholiques décident d'en faire autant. En fait, leur engagement coïncide avec le «boom» de la natalité, l'industrialisation et le développement des moyens de transport au Québec après la deuxième guerre mondiale.

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

#### **b. Deuxième période : 1962-1971**

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

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

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

Par ailleurs, l'entrée en vigueur de la *Loi permettant des ententes entre les commissions scolaires et les institutions privées* marque officiellement le début du transport quotidien des élèves de l'enseignement secondaire privé. Par la suite, l'adoption de la *Loi sur l'enseignement privé*, qui entraîne une disparition graduelle du régime d'association, remet tout en question. Mais des directives émises par le ministère de l'Éducation viennent finalement reconfirmer la situation antérieure; détail important, seuls les élèves fréquentant des institutions déclarées d'intérêt public (DIP) peuvent bénéficier du transport scolaire<sup>4</sup>.

### c. Troisième période : 1972-1980

En 1972, la *Loi sur les transports* est votée. Le transport scolaire est régionalisé et le ministère des Transports s'en voit confier la responsabilité. Ce dernier acquiert également le pouvoir de réglementation. En 1974, le Règlement 11 sur le transport des écoliers vient préciser les modalités d'organisation, de fonctionnement et de financement du transport scolaire. Désormais, l'attribution des subventions est faite en fonction du coût normalisé établi pour ce type de transport. À compter de 1975, des dispositions spécifiques aux institutions privées sont incluses au Règlement 11.

---

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

4. ASSOCIATION DES INSTITUTIONS D'ENSEIGNEMENT SECONDAIRE. *Le transport scolaire des élèves de l'enseignement secondaire privé*, Mémoire de l'AIES à l'intention de l'Honorable Raymond Mailloux, ministre des Transports et de l'Honorable François Cloutier, ministre de l'Éducation, novembre-décembre 1973, p. 5-7.

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

Au cours de cette période, le déclin de la natalité entraîne une diminution importante de la clientèle scolaire. Le nombre d'élèves inscrits passe alors de 1 518 000 en 1972-1973 à 1 213 000 en 1978-1979, soit une diminution de 20,1 %. À l'inverse, la proportion d'élèves transportés continue à progresser; de 48,6 % qu'elle est en 1972-1973, elle se retrouve à 59,3 % en 1978-1979. De son côté, la clientèle des établissements privés s'accroît régulièrement; elle passe de 77 343 élèves en 1974-1975 à 87 030 en 1979-1980<sup>5</sup>. La proportion des élèves du secteur privé véhiculée par le transport scolaire est cependant inconnue.

#### **d. Quatrième période : 1981 à nos jours**

Suite au dépôt en 1980<sup>6</sup>, du rapport du comité interministériel sur le transport scolaire paraît en 1981, le livre blanc sur la réforme du système de transport des écoliers au Québec<sup>7</sup>. S'inspirant largement des travaux du comité interministériel, le livre blanc propose d'exercer un meilleur contrôle financier, une réduction des coûts du système et une décentralisation vers les autorités locales. De plus, il introduit trois mesures de polyvalence dans le but de favoriser une utilisation plus rationnelle des véhicules. Du côté des insti-

---

5. MINISTÈRE DE L'ÉDUCATION. Direction générale de la recherche et du développement, *Statistiques de l'Éducation préscolaire-primaire, secondaire, troisième trimestre des années 1985, 1986, 1987 et 1988*.

6. En 1980, un comité interministériel de travail sur le transport scolaire a reçu le mandat de proposer diverses hypothèses susceptibles d'être envisagées relativement à la prise en charge, au fonctionnement et au financement du transport scolaire.

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

tutions privées, le livre blanc ne recommande aucune modification aux normes d'admissibilité existantes<sup>8</sup>.

En décembre 1981, le projet de loi modifiant la Loi sur les transports est sanctionné. Il permet ainsi la réforme complète du régime en fonction des paramètres contenus dans le livre blanc. Naît alors ce que l'on appelle : le régime de 1982. Les commissions scolaires se voient confier une responsabilité accrue dans l'organisation du transport. De son côté, le ministre des Transports reçoit, entre autres responsabilités, celle de fixer le montant des subventions auxquelles ont droit les commissions scolaires et les institutions privées. D'un point de vue opérationnel, le mode de financement du transport scolaire est déterminé à l'aide de règles budgétaires<sup>9</sup>. Celles-ci précisent la liste des activités admissibles aux subventions gouvernementales et définissent les modalités servant à établir les enveloppes budgétaires. Enfin, en 1988, ce régime fait l'objet d'une analyse<sup>10</sup> au terme de laquelle, un certain nombre de recommandations sont formulées. Une de ces recommandations propose d'ajuster les règles d'admissibilité des institutions privées en fonction des besoins actuels. Cependant, le montant de la subvention continue à être établi en fonction du coût moyen par élève transporté quotidiennement<sup>11</sup>. Ces paramètres sont les mêmes depuis la mise en place du régime de 1982.

Durant cette période, la clientèle scolaire continue sa décroissance, quoique de façon beaucoup moins prononcée. En 1981-1982, le réseau public compte 1 094 000 élèves; en 1987-1988, ils ne sont plus que 1 040 005. Pendant ce temps, la proportion des élèves

---

8. Le programme d'aide au transport scolaire destiné aux élèves fréquentant les institutions privées sera décrit en détail dans les parties suivantes.

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

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

11. *Ibid.*, p. 125.

transportés poursuit sa progression pour passer de 62,5 % à 63,2 %<sup>12</sup>. Dans le secteur privé, la clientèle du préscolaire, du primaire et du secondaire augmente régulièrement au cours de la même période. En 1981-1982, ce secteur regroupe 87 759 élèves dont plus de 74 % sont inscrits au secondaire; en 1987-1988, cette proportion s'élève à 75,2 %<sup>13</sup>.

## 1.2 Composantes du programme d'aide

Ainsi que nous venons de le voir, le milieu scolaire québécois a évolué passablement au cours des dernières décennies. Cette évolution s'est fait sentir autant dans le secteur public que privé; elle a touché la clientèle, le transport, les lois et les règlements. Pour bien saisir la problématique du transport scolaire destiné aux élèves fréquentant les institutions privées, il est utile de situer dans quelle perspective elle s'inscrit, et d'en présenter les principales composantes. Précisons d'abord que le programme d'aide a connu deux encadrements différents : le Règlement 11 en vigueur entre 1973 et 1981, et les règles budgétaires en application depuis 1982-1983.

### a. Le Règlement 11 : 1973-1981<sup>14</sup>

Le premier niveau d'encadrement du transport scolaire remonte au début des années 70, lorsque le ministère des Transports s'en voit confier la responsabilité. À l'aide du Règlement 11, autour duquel s'articule le fonctionnement du transport scolaire, on introduit des règles de financement et on précise les attributions des différents partenaires. Essentiellement, le Règlement 11 *«contient à la fois les normes de construction et d'utilisation des véhicules, les modalités relatives au devis de transport, à l'adjudication, à la durée et au méca-*

---

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

13. MINISTÈRE DE L'ÉDUCATION. Direction générale de la recherche et du développement, *Statistiques de l'Éducation, préscolaire-primaire et secondaire*, troisième trimestre des années 1985, 1986, 1987 et 1988.

14. GOUVERNEMENT DU QUÉBEC. *Règlement 11 sur le transport des écoliers*, Éditeur officiel, années 1973 à 1981.

nisme d'ajustement annuel des contrats. Le règlement fixe annuellement les taux et les tarifs pour chacune des régions du Québec selon la capacité des véhicules et le kilométrage parcouru»<sup>15</sup>. Au cours de cette période plusieurs modifications, dont on retrouvera une synthèse à l'annexe 2 de la présente évaluation, ont été apportées à ce règlement.

**b. Les règles budgétaires<sup>16</sup> : 1982-1983 à 1989-1990**

En 1982-1983, suite à la réforme en profondeur du transport scolaire, les règles budgétaires sont introduites en remplacement du Règlement 11. Les règles permettent de mieux encadrer le programme d'aide et ses différentes composantes. C'est dans ce document que l'on fixe le mode de financement du transport scolaire et les paramètres à partir desquels «sont établis les enveloppes budgétaires versées par le gouvernement du Québec à chaque commission scolaire ou institution privée admissible aux subventions»<sup>17</sup>. Les règles budgétaires s'inscrivent dans un cadre financier élaboré à tous les trois ans. Elles «établissent les types d'activités de transport admissibles aux subventions gouvernementales, les institutions reconnues, les clientèles [...]. Elles contiennent également les formules et méthodes servant à établir les diverses allocations et le calendrier des paiements»<sup>18</sup>. De plus, elles renferment certaines dispositions particulières portant, entre autres, sur les arrêts de service et les véhicules utilisés en régie.

---

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

16. GOUVERNEMENT DU QUÉBEC. Ministère des Transports, Direction générale du transport terrestre des personnes, *Règles budgétaires du ministre des Transports concernant le transport des élèves*, Québec, années scolaires 1982-1983 à 1989-1990.

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

18. *Ibid.*, p. 19.

Plus spécifiquement, les règles budgétaires précisent les modalités relatives à l'attribution de la subvention aux institutions privées déclarées admissibles. Ces modalités se répartissent dans les quatre sections<sup>19</sup> suivantes : les définitions, les dispositions générales, les institutions privées parties à une entente avec une commission scolaire autorisée et la rupture d'entente entre une institution privée et une commission scolaire autorisée. À l'intérieur de ces sections sont définis, notamment les critères d'admissibilité à la subvention, la clientèle visée et les différents niveaux de subvention.

### **b.1 Critères d'admissibilité à la subvention**

Les trois critères suivants servent à établir l'admissibilité d'une institution privée à la subvention du ministère des Transports :

- L'institution privée doit être déclarée d'intérêt public par le ministère de l'Éducation, c'est-à-dire qu'elle doit être une institution qui, selon les critères déterminés par règlement, assure des services de qualité et contribue au développement de l'enseignement au Québec, en raison des caractéristiques de l'enseignement qu'elle donne, de la compétence de son personnel et des méthodes pédagogiques qu'elle utilise<sup>20</sup>;
- la clientèle desservie doit être de niveau secondaire seulement;
- l'institution privée doit être située, sauf exception, à l'extérieur du territoire de certains organismes publics de transport en commun<sup>21</sup>.

---

19. Le libellé de chacune des sections a pu changer d'une année à l'autre. Par exemple, en 1989-1990, à part les définitions qui demeurent inchangées, la partie des règles budgétaires se rapportant aux institutions privées comprend, en plus des dispositions générales, une section relative aux institutions admissibles et une autre concernant les institutions subventionnées. De plus, au fil des ans, des modifications de contenu, dont on retrouvera une synthèse à l'annexe 3 de la présente évaluation, ont été apportées.

20. GOUVERNEMENT DU QUÉBEC. *Loi sur l'enseignement privé*, Gazette officielle du Québec, Éditeur officiel, chapitre 3, article 9, 1<sup>er</sup> novembre 1980.

21. Depuis 1988-1989, ce critère s'applique aux institutions privées situées sur les territoires de la STCUM et de la CTCUQ.

## **b.2 Clientèle visée**

Dans le cadre de la présente évaluation, les institutions privées spécialisées dans l'éducation des élèves handicapés ou en difficulté d'adaptation et d'apprentissage ne seront pas considérées. En vertu du programme d'aide actuel, elles reçoivent une subvention spécifique. L'évaluation portera donc uniquement sur les institutions privées de niveau secondaire déclarées d'intérêt public.

## **c. Niveaux de subvention**

La subvention accordée par le ministère des Transports pour le transport scolaire destiné aux élèves fréquentant les institutions privées varie en fonction du contexte où elle s'applique. Ainsi :

- Lorsqu'il y a une entente entre une institution admissible et une commission scolaire autorisée pour le transport des élèves de niveau secondaire, la subvention accordée par le ministère des Transports correspond au coût réel approuvé par le ministre pour cette clientèle;
- dans le cas où une institution privée organise elle-même le transport de ses élèves, la subvention accordée par le ministère des Transports est égale à 80 % du coût moyen du transport exclusif de la commission scolaire sur le territoire duquel est située l'institution subventionnée; toutefois, si la commission scolaire autorisée est desservie par un organisme public de transport en commun, le coût moyen est égal au coût d'opération de l'année scolaire précédente du transport intégré de cette commission autorisée divisé par le nombre d'élèves utilisant le transport intégré et indexé au taux d'indexation prévu pour cet organisme public de transport en commun;
- depuis 1989-1990, une subvention égale à 80 % du coût moyen du transport exclusif par élève transporté par la commission scolaire catholique autorisée est accordée à l'institution privée pour le transport des élèves résidant à l'extérieur du territoire desservi par la commission scolaire autorisée où elle est située; toutefois si la commission autorisée est desservie par un organisme public de transport en commun, le coût moyen est égal au coût d'opération de l'année scolaire précédente du transport intégré de cette commission autorisée divisé par le nombre d'élèves utilisant le transport intégré et indexé au taux d'indexation prévu pour cet organisme public de transport en commun.

### 1.3 Objectifs du transport scolaire destiné aux élèves fréquentant les institutions privées

Comme nous l'avons vu précédemment, le développement du transport scolaire a culminé avec la démocratisation de l'enseignement au début des années 60. En effet, au moment où l'on a introduit les objectifs d'égalité des chances, d'accessibilité aux études supérieures et de préparation à la vie en société, on a également voulu s'assurer de créer les conditions rendant possible une véritable démocratisation. Ainsi, parallèlement à la centralisation des équipements scolaires et à leur utilisation maximale, on a vu dans le transport scolaire un moyen privilégié d'atteindre ces objectifs<sup>22</sup>.

À l'origine, l'objectif du programme d'aide au transport scolaire consistait à répondre aux besoins spécifiques du système d'éducation. En soi, cet objectif est assez vague, mais il s'est précisé peu à peu avec le temps. Ainsi, au moment de la démocratisation de l'enseignement, l'implication du gouvernement dans le financement du transport scolaire, vise la mise en place d'un mode de transport équivalent pour tous les élèves du Québec<sup>23</sup>. À cette époque, la responsabilité financière du transport scolaire est entre les mains du ministère de l'Éducation. Par la suite, cette responsabilité est confiée au ministère des Transports, et l'organisation du transport scolaire est revue à la lumière des recommandations contenues dans le rapport Lachapelle<sup>24</sup>. On assiste alors à la régionalisation du transport et à un réajustement des objectifs du programme d'aide. De fait, aux objectifs énoncés précédemment s'ajoutent notamment des préoccupations en matière de sécurité des véhicules.

---

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

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

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

Par ailleurs, avec la mise en place d'un nouveau régime en 1982, de nouveaux objectifs sont élaborés. Ils portent principalement sur la diminution des dépenses consacrées au transport scolaire, le contrôle des budgets, la décentralisation vers les autorités locales, l'utilisation plus rationnelle des véhicules et l'assouplissement de l'encadrement réglementaire du transport scolaire<sup>25</sup>. En 1988, ces objectifs ont été à toutes fins utiles reconfirmés lors de l'analyse globale<sup>26</sup> réalisée sur le régime mis en place en 1982. Ces objectifs touchent à tous les volets du programme d'aide sans distinction.

Ainsi qu'on peut le constater, les objectifs du programme d'aide au transport scolaire ont évolué considérablement depuis que le ministère des Transports s'en est vu confier la responsabilité. En effet, les objectifs de généralisation du transport, mis de l'avant par le ministère de l'Éducation, sont remplacés par des objectifs administratifs reflétant davantage l'esprit d'un programme d'aide. Le contrôle budgétaire, l'utilisation optimale des ressources et l'encadrement réglementaire minimal sont mis en relief.

Puisque le transport scolaire destiné aux élèves fréquentant les institutions privées constitue un volet du programme d'aide au transport scolaire, les objectifs énoncés précédemment s'appliquent donc tels quels à la problématique des institutions privées. Ces objectifs serviront donc de point de référence aux mesures que nous entendons réaliser dans le cadre de la présente évaluation.

#### 1.4 Gestion du programme

La gestion du programme est assurée par le Service de l'administration des programmes. En fait, le Service a la responsabilité d'appliquer les règles budgétaires concernant le

---

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

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

transport des élèves<sup>27</sup>. De plus, il participe annuellement, en collaboration avec le Service de la réglementation et de l'évaluation, à la révision des règles budgétaires. Enfin, il peut être appelé à collaborer à la révision du cadre financier réalisée à tous les trois ans par le Service du développement des politiques.

### **1.5 Coût du programme**

Il est difficile de déterminer avec précision le montant total des sommes consacrées par le Ministère, au transport des élèves fréquentant les institutions privées. En effet, lorsque le transport est organisé par entente, le montant affecté au transport des élèves du privé est inclus à même l'allocation de base consentie aux commissions scolaires pour l'organisation de leur transport. Aucune ventilation des données financières n'est faite à ce chapitre. Par contre, il est possible de déterminer le montant versé par le Ministère aux institutions subventionnées pour mettre sur pied leur propre service de transport.

## **2. CADRE D'ANALYSE**

### **2.1 Objectifs de l'étude d'évaluation**

Comme on le sait déjà, il n'existe pas d'objectifs propres à ce volet du programme d'aide. Cependant, puisqu'il s'inscrit à l'intérieur du programme d'aide au transport scolaire, nos mesures d'évaluation devraient nous permettre de vérifier jusqu'à quel point ces derniers ont été atteints. Notre attention portera plus spécifiquement sur les objectifs de diminution des coûts, de contrôle des budgets et d'assouplissement de l'encadrement réglementaire. La présente évaluation consiste donc à remettre en question nos règles actuelles de subvention du transport des élèves du privé et non la problématique globale du financement des institutions privées.

---

27. Dans le cas des commissions scolaires autorisées, les analyses se font principalement à l'aide des états financiers et des formulaires TE-102 et TE-104. Dans le cas des institutions privées subventionnées, elles se font également à l'aide des états financiers et des formulaires TE-103 et TE-105.

Dans la première partie de l'évaluation, nous ferons une analyse des différents cadres financiers triennaux et des règles budgétaires. Dans la deuxième partie, nous montrerons l'effet de l'application des principales dispositions des règles budgétaires dans le milieu. Pour ce faire, nous analyserons des indicateurs se rapportant principalement aux institutions privées, à la clientèle, à l'organisation du transport, au mode de financement ainsi qu'à la notion de territoire. Dans les troisième et quatrième parties, nous présenterons une synthèse des perceptions des différents intervenants sur l'ensemble du dossier. Puis, dans la cinquième partie, nous relèverons les principaux facteurs qui pourront éventuellement influencer la demande en transport. Enfin, dans la sixième partie, nous regrouperons les principales constatations qui se dégagent de nos analyses.

Au terme de l'évaluation, nous porterons un jugement sur le niveau d'atteinte des objectifs et sur leur pertinence. De plus, nous devrions être en mesure de proposer les actions à prendre dans l'avenir tant au niveau de la raison d'être de ce volet du programme d'aide, de son contenu et de la façon dont il est appliqué.

## **2.2 Utilisateurs des résultats de l'étude d'évaluation**

Outre les gestionnaires de la Direction générale, le Service de la réglementation et de l'évaluation, le Service de l'administration des programmes et le Service du développement des politiques seront les principaux utilisateurs des résultats de l'évaluation. Ils auront, en effet, à donner suite aux recommandations formulées au terme de l'évaluation<sup>28</sup>.

---

28. La nouvelle structure administrative du ministère des Transports, mise en place en 1991, a entraîné une modification sensible par rapport à l'identification et aux responsabilités des différentes unités administratives des directions du Ministère.

Ainsi, la Direction des programmes d'aide en transport terrestre des personnes s'appelle désormais la Direction des politiques et des programmes en transport des personnes; le Service du développement des politiques devient le Service des politiques en transport des personnes; le Service de la réglementation et de l'évaluation est scindé en deux et devient respectivement la Division des politiques et de la réglementation et la Division de la gestion et de la vérification des programmes ainsi que les trois sections qui la composent sont remplacées par les divisions du transport en commun, du transport adapté et du transport scolaire.

(à suivre...)

### 2.3 Mesures d'évaluation

Le but de l'étude d'évaluation est de mesurer l'atteinte des objectifs du programme et de préciser leur pertinence. De plus, il consiste à déterminer les actions à prendre dans l'avenir tant au niveau de sa raison d'être, de son contenu, de son application que de son orientation générale. Les mesures d'efficacité, de pertinence et de gestion apparaissent donc les plus appropriées pour réaliser ce mandat.

#### a. Mesure d'efficacité

La mesure d'efficacité consiste à comparer les résultats finaux et les impacts avec les objectifs de départ. Pour déterminer le degré de réalisation des objectifs, nous analyserons l'évolution dans le temps de quelques indicateurs. Nous tiendrons compte également de certains événements qui ont pu avoir un impact sur le programme. Pensons à la levée du moratoire sur le développement de nouvelles institutions privées, aux fréquents changements au nombre d'organismes publics de transport en commun (OPT) sur le territoire desquels une institution privée ne peut bénéficier du transport scolaire et aux modifications apportées annuellement aux règles budgétaires.

#### b. Mesure de pertinence

La mesure de pertinence consiste à établir jusqu'à quel point le programme et les objectifs qui le sous-tendent répondent toujours aux besoins. Dans un premier temps, nous essaierons d'établir l'adéquation entre les résultats découlant de l'application du programme et les besoins à la base de son élaboration. Dans un deuxième temps, nous déterminerons dans quelle mesure le programme ainsi que ses objectifs répondent toujours aux besoins exprimés par le milieu et aux orientations gouvernementales.

---

#### 28.(...suite)

Toutefois, afin de faciliter la compréhension et la logique de la présente évaluation nous avons conservé tout au long de ce document l'appellation des unités administratives en vigueur en 1989-1990, année de référence de l'évaluation.

### c. **Mesure de gestion**

La gestion assurée par le Service de l'administration des programmes est celle à laquelle on fait principalement référence dans cette évaluation. Mais elle concerne aussi la démarche de révision des règles budgétaires à laquelle sont associés le Service de la réglementation et de l'évaluation ainsi que le Service du développement des politiques. L'analyse consistera, entre autres, à déterminer jusqu'à quel point la structure actuelle de fonctionnement permet à chaque groupe d'assumer adéquatement ses responsabilités.

#### 2.4 **Questions d'évaluation**

Les principales questions auxquelles l'étude d'évaluation devrait répondre sont les suivantes :

- . Dans quelle mesure les objectifs ont-ils été atteints?
- . La formulation actuelle des règles budgétaires permet-elle d'atteindre les objectifs en ce qui concerne la clarté, la concision et l'assouplissement?
- . Quels impacts les principales modifications apportées aux règles budgétaires depuis les dernières années ont-elles eu sur l'atteinte des objectifs (hors du territoire, territoire OPT, cas particuliers), et y a-t-il lieu de poursuivre en ce sens?
- . Y a-t-il lieu de définir des objectifs propres au transport scolaire destiné aux élèves fréquentant les institutions privées?
- . Le programme répond-il aux besoins du milieu?
- . La clientèle desservie est-elle celle prévue?
- . Quel effet a eu l'augmentation de la clientèle sur les coûts?
- . Quel effet a eu la levée du moratoire sur l'augmentation du nombre d'institutions privées déclarées d'intérêt public et sur les coûts du programme?
- . Doit-on continuer à favoriser la conclusion d'ententes de transport entre les commissions scolaires et les institutions privées?

- . Y a-t-il des institutions privées qui organisent leur propre service de transport scolaire sans être subventionnées pour autant? Quel est leur mode d'organisation et combien leur en coûte-t-il?
- . Le programme est-il adéquat et répond-il toujours aux orientations gouvernementales?
- . La gestion du programme est-elle adéquate?
- . Quelle est la part des institutions privées et des parents dans le financement du transport scolaire?

## **2.5 Indicateurs**

Pour réaliser les mesures d'évaluation et répondre à ces questions, nous aurons recours aux indicateurs suivants :

- . Évolution du nombre d'institutions privées.
- . Évolution du nombre d'institutions privées déclarées d'intérêt public de niveau secondaire.
- . Institutions privées de niveau secondaire admissibles à une subvention.
- . Ordre d'enseignement.
- . Type d'autorisation.
- . Genre d'admission.
- . Mode d'organisation de transport et type de subvention accordée.
- . Institutions admissibles sans subvention.
- . Institutions non admissibles avec subvention.
- . Demandes formulées au Ministère par les institutions privées.
- . Répartition des institutions desservant une clientèle hors du territoire.
- . Répartition des élèves transportés résidant sur le territoire de la commission scolaire sur lequel l'institution privée est située.

- . Proportion des élèves transportés résidant à l'extérieur du territoire de la commission scolaire sur lequel l'institution privée est située.
- . Répartition des élèves transportés résidant sur le territoire de la commission scolaire sur lequel l'institution privée est située et où l'on retrouve un organisme public de transport en commun.
- . Mode de subvention du transport utilisé (exclusif ou intégré).
- . Institutions privées recevant une subvention tout en étant situées sur le territoire de la CTCUQ.
- . Institutions privées situées sur le territoire de la STCUM bénéficiant d'un service de transport non subventionné.
- . Estimation de l'allocation requise pour financer l'organisation du transport au niveau primaire.
- . Institutions privées offrant le transport de fin de semaine.
- . Liste des institutions privées organisant le transport pour d'autres institutions privées.
- . Année de ratification du dernier protocole écrit.
- . Frais d'administration per capita chargés aux institutions privées.
- . Proportion des élèves des institutions privées bénéficiant des services d'un transport subventionné.
- . Évolution de la clientèle scolaire des niveaux primaire et secondaire selon le réseau d'enseignement.
- . Répartition de l'effectif scolaire par niveau et par secteur.
- . Proportion des élèves des niveaux primaire et secondaire des établissements d'enseignement privé par rapport à l'ensemble des élèves.
- . Finissants du primaire du secteur privé s'inscrivant au secteur privé au début du secondaire.
- . Proportion des finissants du primaire du secteur public susceptibles de transférer au secteur privé au début du secondaire.

Prévisions de l'effectif de l'enseignement primaire et secondaire selon le réseau d'enseignement, l'ordre d'enseignement et le type de formation.

Demandes d'autorisation avec subvention ou d'amélioration du type d'autorisation.

## **2.6 Méthodes de collecte et sources de données**

La recherche documentaire, l'étude de dossiers, l'entrevue individuelle ou de groupe et le questionnaire sont les méthodes de collecte de données utilisées pour recueillir l'information. Les données quantitatives proviennent des dossiers de la Direction générale du transport des personnes et des marchandises, des commissions scolaires, des institutions privées et du ministère de l'Éducation. L'information qualitative provient des documents officiels du ministère des Transports et d'autres ministères. Elle vient également des entrevues réalisées auprès des intervenants de la Direction générale et de ceux du milieu.

Les données de prévisions de clientèle proviennent notamment de la Direction générale de la recherche et du développement et de la Direction générale de l'enseignement privé du ministère de l'Éducation. De plus, certaines données sont extraites du répertoire des établissements privés titulaires d'une autorisation, ou d'autres répertoires et documents statistiques produits également par le ministère de l'Éducation. Quelques données sont tirées du répertoire statistique sur le transport scolaire du ministère des Transports. Enfin, les données de la plupart des tableaux regroupés à l'annexe 1 ont été recueillies à l'aide d'un questionnaire expédié à chaque institution privée de niveau secondaire dont le transport était subventionné par le Ministère en 1989-1990. Le taux de réponse s'élève à 100 %. Des questionnaires ont également été postés à chaque institution située sur les territoires de la CTCUQ et de la STCUM. Dans le premier cas, le taux de réponse est marginal et les questionnaires n'ont pas été retenus; dans le deuxième cas, 75,5 % (34/45) des institutions ont répondu au questionnaire et quelques données ont pu être utilisées aux fins de l'analyse.

## 2.7 Limites de l'analyse

Il aurait été intéressant de posséder des séries de données chronologiques complètes pour suivre l'évolution du système depuis la mise en place du régime de 1982. Malheureusement, les informations disponibles à la Direction générale et celles recueillies auprès des institutions privées ne nous permettent pas, dans certains cas, de couvrir les années comprises entre 1986-1987 et 1989-1990. Dans d'autres cas, on a dû se limiter aux trois dernières années ou encore aux données de l'année 1989-1990; année de référence de la présente évaluation.

Il aurait également été utile de pouvoir compter sur des données relatives aux finances. Ces données nous auraient permis de suivre l'évolution des coûts du programme au cours des dernières années. Nous aurions ainsi été en mesure de vérifier l'atteinte des objectifs de réduction des dépenses et de contrôle des budgets mis de l'avant en 1982 et reconfirmés en 1988, lors de l'analyse globale du système. Cependant, sauf pour certaines institutions privées directement subventionnées par le Ministère, il est très difficile de connaître les coûts réels de transport de la majorité des institutions privées. En effet, lorsque les institutions privées bénéficient d'ententes de transport avec des commissions scolaires, la subvention versée par le Ministère est incluse à même l'allocation de base des commissions scolaires pour le transport de leurs élèves. Et, actuellement, le Ministère ne dispose pas des moyens lui permettant de connaître avec précision le montant affecté au transport des élèves du secteur privé. Voilà la principale limite à laquelle nous avons été confrontés au cours de cette évaluation.

### 3. ANALYSES ET RÉSULTATS

#### 3.1 Les cadres financiers triennaux, les règles budgétaires et leur contenu

La parution au début des années 80 du livre blanc sur la réforme du système de transport des élèves au Québec<sup>29</sup> marque un tournant dans l'encadrement du programme d'aide au transport scolaire. En effet, le livre blanc propose d'exercer un meilleur contrôle financier, une réduction des coûts du système et une décentralisation des responsabilités en matière de transport vers les commissions scolaires. De plus, il introduit des mesures en vue de permettre une meilleure utilisation des infrastructures de transport scolaire existantes.

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

Dans la présente partie de l'évaluation, nous retracerons donc les grands objectifs contenus dans chacun des cadres financiers. Puis, nous présenterons les principales dispositions des règles budgétaires se rapportant aux institutions privées. Enfin, nous relèverons les principaux changements apportés aux règles au cours de chaque cadre financier. Notre attention portera principalement sur le dernier cadre financier compte tenu que les deux premiers ne faisaient pas explicitement référence aux institutions privées et que nous en avons déjà fait une bonne description précédemment.

---

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

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

**a.1 Le premier cadre financier triennal : objectifs et contenu**

Contrairement à la législation contenue dans le Règlement 11, le premier cadre financier comporte deux règlements distincts. Le premier encadre le régime administratif; le second contient les normes minimales de construction et d'opération des véhicules affectés au transport scolaire<sup>30</sup>.

Le Règlement 11 établissait les diverses modalités régissant le transport des élèves selon un mode de gestion et de financement centralisés. De son côté, la nouvelle réglementation concrétise une volonté de décentralisation des responsabilités en matière de transport scolaire vers les autorités locales et une certaine libéralisation de la réglementation. En effet, cette nouvelle réglementation porte strictement sur la formation de comités consultatifs et sur l'octroi des contrats de transport<sup>31</sup>.

Quant au financement, le cadre réglementaire introduit une enveloppe budgétaire fermée pour chacune des commissions scolaires. Le calcul de l'aide financière est désormais basé sur les coûts historiques de transport de chaque commission scolaire, en tenant compte de la variation de clientèle et de la détermination d'un taux d'indexation. De plus, les nouvelles règles budgétaires prévoient des dispositions transitoires pour le transport des élèves handicapés ou en difficulté d'adaptation et d'apprentissage. Enfin, le ministère des Transports s'engage à défrayer le coût réel des nouveaux services qui leurs sont offerts<sup>32</sup>.

---

30. GOUVERNEMENT DU QUÉBEC. Ministère des Transports, *Mémoire au Conseil des ministres : réglementation et règles budgétaires relatives au transport scolaire*, février 1982, 9 p.

31. *Ibid.*

32. *Ibid.*

Le premier cadre financier ne traite pas spécifiquement du transport scolaire destiné aux élèves fréquentant les institutions privées<sup>33</sup>. En effet, ces dernières ne sont pas directement touchées par les changements, puisque l'organisation de leur transport est faite en grande partie par les commissions scolaires. Ainsi, pour analyser la position du Ministère au regard du transport scolaire pour les élèves du privé en 1982-1983, on doit se rabattre sur les règles budgétaires. Ces dernières devraient donc respecter les orientations contenues à l'intérieur du cadre financier.

Essentiellement, les règles budgétaires déterminent le mode de financement du transport scolaire et précisent les activités de transport admissibles au programme d'aide, les institutions reconnues et les clientèles. Elles renferment également les formules de calcul des diverses subventions et le mode de paiement. Enfin, elles contiennent des dispositions relatives aux différentes particularités des véhicules opérés en régie, les conflits de travail et les institutions privées<sup>34</sup>. Les règles budgétaires sont révisées annuellement.

#### **a.2 Le volet des règles budgétaires se rapportant aux institutions privées pour les années scolaires 1982-1983, 1983-1984 et 1984-1985**

Aucune modification importante n'est apportée aux règles budgétaires pendant les premières années du cadre financier. À quelques détails près, elles demeurent identiques à celles élaborées à l'intérieur de la réglementation précédente. Les conditions d'admission et les

---

33. L'absence de préoccupation du ministère des Transports pour cette question peut s'expliquer en grande partie par le moratoire imposé entre 1976 et 1986 sur le développement de nouvelles institutions privées. Ce moratoire laissait entrevoir qu'aucun changement significatif ne serait apporté dans ce secteur tout au long du cadre financier.

Après vérification auprès du ministère de l'Éducation, il apparaît que le moratoire sur le développement de nouvelles institutions privées était de nature plus politique qu'administrative. En effet, de nouvelles institutions privées ont été créées et des changements de statut ont été accordés au cours de cette période.

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

grands principes qui déterminent les modalités de subvention restent relativement simples. Par exemple, le Ministère subventionne les dépenses relatives à l'entrée et à la sortie quotidienne des élèves, mais il ne subventionne pas le transport du midi ni le transport requis pour des activités pédagogiques particulières.

Grosso modo, les règles budgétaires définissent les conditions d'admission, les types d'organisation de transport, les niveaux ainsi que les formules servant à établir le montant de la subvention. Il faut retenir qu'une institution déjà admise au programme peut organiser un service de transport de deux façons différentes. En effet, elle peut conclure une entente de service avec une commission scolaire et, si elle est dans l'impossibilité de conclure une telle entente, elle peut être autorisée à organiser son propre service de transport. Cependant, rien n'est prévu pour les nouvelles institutions privées admissibles désirant recevoir une subvention de la part du Ministère.

Le niveau de l'aide financière accordée aux institutions privées varie selon le type d'organisation de transport. Ainsi, lorsqu'il y a entente de transport avec une commission scolaire, le montant de la subvention est établi en fonction des coûts réels de transport de cette dernière. Ce montant est alors inclus dans l'enveloppe de base de la commission scolaire. Cependant, lorsque les institutions sont autorisées à organiser leur propre service de transport, la subvention accordée équivaut à 80 %<sup>35</sup> du coût moyen du transport exclusif de la commission scolaire sur le territoire duquel elles sont situées. Enfin, lorsqu'il y a une rupture d'entente, le Ministère soustrait de l'allocation de base de la commission scolaire, un montant équivalant à la subvention que recevrait l'institution privée pour organiser son propre service de transport.

---

35. En certaines circonstances le montant obtenu en appliquant la formule du 80 % correspond en réalité à 100 % du coût réel de transport de l'institution privée. Ce fut notamment le cas de l'École secondaire privée de Rimouski en 1988 et du Collège de Saint-Césaire en 1990. Pour éviter une telle situation, il faudrait être en mesure de remonter à la première année d'admission à la subvention de chaque institution pour connaître leur situation réelle. Cette opération apparaît difficilement réalisable, puisque la plupart des dossiers n'ont pas été conservés.

### **a.3 Les changements apportés aux règles budgétaires au cours du premier cadre financier triennal**

À part l'ajout en 1983-1984, de définitions précisant les types d'institutions admissibles à une aide financière, peu de changements ont été apportés aux règles budgétaires au cours du premier cadre financier. Les définitions précisent les notions d'institutions autorisées, d'institutions admissibles et d'institutions.

L'introduction de ces définitions n'a pas été sans créer une certaine ambiguïté de sens. En effet, la formulation du texte des conditions générales pouvait donner l'impression que le programme s'adressait désormais, uniquement, aux institutions autorisées alors qu'en réalité, il était également destiné aux institutions admissibles. Pris au sens strict, cela pouvait signifier que contrairement à l'année précédente, les nouvelles institutions admissibles n'avaient plus à se soumettre aux conditions d'admission. Ce changement était donc relativement important et son impact aurait pu se faire sentir pendant quelques années, puisqu'il a fallu attendre l'introduction du troisième cadre triennal avant qu'une correction ne soit apportée. Heureusement, le moratoire sur le développement de nouvelles institutions privées, encore en vigueur à l'époque, est venu en atténuer la portée. Il n'en demeure pas moins que les règles, telles qu'elles étaient rédigées, prêtaient à interprétation. Cela ne correspondait certainement pas aux véritables intentions du Ministère.

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

#### **b.1 Le deuxième cadre financier triennal : objectifs et contenu**

Le premier cadre triennal avait pour objectif principal d'implanter un mode de gestion décentralisé au profit des commissions scolaires. Il se caractérisait par l'introduction d'une enveloppe budgétaire fermée visant à freiner l'accélération des dépenses dans ce secteur de transport. Les compressions budgétaires ont ainsi permis au gouvernement de réduire

sensiblement les coûts du système au cours de cette période. Ces mesures n'ont par ailleurs pas affecté la qualité des services offerts sur l'ensemble du territoire<sup>36</sup>.

Le second cadre triennal poursuit essentiellement les mêmes objectifs. Toutefois, certains ajustements techniques sont apportés afin de permettre le maintien de la qualité des services offerts. Ainsi, l'application de la formule d'indexation, qui assure le financement des coûts additionnels de transport suite à des modifications aux normes pédagogiques et au cadre institutionnel des commissions scolaires, doit être assumée par le ministère de l'Éducation. Par ailleurs, pas plus que dans le premier cadre financier, il n'est fait mention du transport scolaire destiné aux élèves du privé. Leur admissibilité au programme d'aide demeure cependant liée au respect de certaines conditions d'admission.

#### **b.2 Le volet des règles budgétaires se rapportant aux institutions privées pour les années scolaires 1985-1986, 1986-1987 et 1987-1988**

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

#### **b.3 Les changements apportés aux règles budgétaires au cours du deuxième cadre financier triennal**

Les principaux changements aux règles budgétaires touchent les conditions d'admission, la notion d'institutions admissibles et celle d'institutions autorisées à organiser leur propre service de transport. Ainsi, sont désormais considérées éligibles, les institutions privées situées sur le territoire des trois principales commissions scolaires du Québec. Dorénavant,

---

36. GOUVERNEMENT DU QUÉBEC. Ministère des Transports, *Mémoire au Conseil des ministres*, janvier 1985, 11 p.

seules les institutions situées sur les territoires de la STCUM, de la CTCUQ, de la STRSM, de la STO et de la STL n'auront plus droit à la subvention. Cependant, dans le contexte où la situation de moratoire prévalait et, où suite à une rupture d'entente, elles devenaient autorisées et pouvaient par conséquent recevoir une subvention, on peut s'interroger sur l'opportunité de procéder à cette modification.

Ce même constat s'applique aux institutions admissibles, lorsqu'une précision est apportée pour confirmer une pratique ayant déjà cours. Selon cette pratique, certaines institutions pouvaient bénéficier d'ententes de transport avec des commissions scolaires, même si elles étaient situées sur l'un ou l'autre des cinq territoires d'OPT identifiés précédemment. Les autres ajustements sont d'ordre technique. Ils portent notamment sur le niveau de calcul des allocations afin de tenir compte des modifications aux taux d'indexation.

Les changements de contenu sont donc mineurs, mais les problèmes engendrés par l'interprétation et l'application des règles obligent le Ministère à se réajuster constamment. Une autre illustration nous est donnée, lorsque dans l'année suivant la levée du moratoire sur le développement de nouvelles institutions privées, l'École secondaire de Baie-Comeau, le Juvénat Saint-Louis-de-Marie de Saint-Guillaume et le Collège moderne de secrétariat de Trois-Rivières ont présenté une première demande de subvention au ministère des Transports. Ainsi, selon les modalités du programme d'aide, ces institutions n'étaient pas admissibles à la subvention : aucune disposition des règles budgétaires ne concernait l'éligibilité de nouvelles institutions privées. Cependant, le ministère de l'Éducation<sup>37</sup> s'était engagé, en vertu d'une décision du Conseil du trésor<sup>38</sup> relative au financement de nouvelles activités, à financer ces institutions durant un an. De son côté, le ministère des Transports devait, au cours de la même période, apporter des modifications aux règles budgétaires

---

37. GOUVERNEMENT DU QUÉBEC. Ministère de l'Éducation, *Transport scolaire*, compte rendu de réunion rédigé par Robert Pleau du ministère de l'Éducation, le 12 novembre 1986, 5 p.

38. GOUVERNEMENT DU QUÉBEC. Ministère des Transports, *Mémoire au Conseil du trésor concernant l'ajustement budgétaire entre le ministère de l'Éducation et le ministère des Transports en matière de transport scolaire*, 29 mars 1988, 7 p.

pour, qu'à compter de l'année scolaire 1987-1988, il soit en mesure de financer lui-même ces institutions.

Comme convenu, le ministère de l'Éducation a tenu ses engagements, mais on ne peut en dire autant du ministère des Transports. En effet, il a attendu jusqu'en 1988-1989 pour donner suite aux siens. Entre temps, il a intégré, malgré tout au programme d'aide aux nouvelles institutions privées susmentionnées. Il en a fait autant avec le Pensionnat de Drummondville, la Corporation de l'École secondaire de Rimouski et le Juvénat Notre-Dame-du-Rosaire de Champlain qui avaient présenté une première demande en 1987-1988. Cependant, le ministère de l'Éducation, comme on pouvait s'y attendre, a refusé de subventionner le transport pour leur première année d'opération et le ministère des Transports a dû obtenir l'autorisation du Conseil du trésor pour procéder au versement des subventions. Cet exemple illustre bien la dichotomie qui pouvait exister à l'occasion entre les intentions avouées, le contenu des règles et leur application.

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

**c.1 Le troisième cadre financier triennal : objectifs et contenu**

Alors que le second cadre financier comportait certains ajustements techniques afin de maintenir la qualité des services, le troisième cadre suggère d'apporter quelques modifications aux règles budgétaires pour répondre à l'émergence de nouveaux besoins. Ces besoins touchaient, notamment les variations de clientèle, la réallocation d'une partie des surplus, les classes d'accueil, les élèves handicapés ou en difficulté d'adaptation et d'apprentissage et les institutions privées.

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

Si les critères de base restent les mêmes, le Ministère précise explicitement son intention de favoriser les ententes entre les institutions privées et les commissions scolaires en raison des économies de coûts qu'elles suscitent. Le Ministère s'engage également à verser aux commissions scolaires, les sommes supplémentaires pour la desserte de nouvelles écoles. Le montant est alors ajouté à l'allocation de base de la commission scolaire et peut être ajusté jusqu'à ce que la clientèle inscrite atteigne son maximum ou après trois ans de fonctionnement.

Par ailleurs, on précise que lorsqu'une nouvelle institution ne peut s'entendre avec une commission scolaire, le Ministère lui verse alors un montant équivalent à 80 % du coût moyen par élève transporté par la commission scolaire sur le territoire duquel elle est située. Cette allocation peut être ajustée pour une période maximale de trois ans afin de tenir compte des hausses de clientèle. Enfin, on émet le souhait de voir dorénavant le ministère de l'Éducation tenir compte des répercussions financières qu'ont sur nos programmes, les modifications qu'il apporte à ses propres programmes.

#### **c.2 Le volet des règles budgétaires se rapportant aux institutions privées pour les années scolaires 1988-1989, 1989-1990 et 1990-1991**

La fin du moratoire sur la reconnaissance de nouvelles institutions privées DIP amène le ministère des Transports à modifier ses règles budgétaires afin de permettre leur admissibilité. À ces changements s'ajoutent des modifications aux territoires d'OPT, et est introduit officiellement la notion de desserte de la clientèle hors du territoire. En 1988-1989, le ministère des Transports vient préciser ses véritables intentions au regard de l'admissibilité des institutions privées, ce qu'il n'avait pas fait aussi clairement auparavant. Ces changements entraînent une modification sensible du portrait du programme d'aide. Désormais, il offre plus de possibilités aux institutions privées DIP de mettre sur pied leur propre service de transport.

### c.3 Les changements apportés aux règles budgétaires au cours du troisième cadre financier triennal

Les modifications apportées aux règles budgétaires au cours du troisième cadre triennal touchent principalement les définitions, les conditions d'admission et les types d'organisation de transport.

#### c.3.1 Les définitions

En 1988-1989, un ajout est apporté à la définition d'«*institutions admissibles*». Cet ajout vient préciser la définition d'institutions admissibles, en spécifiant qu'elle ne s'applique pas aux institutions dont le transport au 30 juin 1988 était organisé par une commission scolaire qui recevait une subvention à cette fin<sup>39</sup>. On régularise ainsi la situation de l'École secondaire François Bourrin de Beauport et du Collège de Champigny de Sainte-Foy, deux institutions subventionnées situées sur le territoire de la CTCUQ. Cette mesure s'adresse aussi au Collège Marie-de-l'Incarnation de Trois-Rivières et à l'École Apostolique de Chicoutimi, deux institutions de niveau primaire également subventionnées.

Dans un deuxième temps, on remplace à compter de 1989-1990, la désignation d'«*institutions autorisées*» par «*institutions subventionnées*». Le sens de la définition reste cependant le même. Ce changement est important, car il reflète un souci d'éliminer une certaine ambiguïté dans l'attribution des autorisations de transport. En effet, avant 1988-1989<sup>40</sup>, le ministère des Transports n'avait jamais accordé d'autorisation de transport sans subvention. De fait, dans l'application qu'il faisait de la Loi sur l'enseignement privé, il avait toujours lié l'autorisation d'organiser un service de transport à la subvention qui l'accompagne. Or, la loi ne comporte aucune stipulation selon qu'une autorisation de transport

---

39. GOUVERNEMENT DU QUÉBEC. Ministère des Transports, Direction générale du transport terrestre des personnes, *Règles budgétaires du ministère des Transports concernant le transport des élèves pour l'année scolaire 1988-1989*, Québec, chapitre 3.2.1., p. 13.

40. En 1988-1989, le Collège de Saint-Césaire a demandé et obtenu du ministère des Transports, l'autorisation d'organiser un service de transport sans recevoir de subvention à cet effet.

doit être donnée seulement lorsque l'institution privée devient admissible au programme d'aide<sup>41</sup>. Ainsi, l'utilisation du concept «*institutions autorisées*» pouvait laisser sous-entendre, que seules les institutions ayant droit à la subvention, donc admissibles au programme d'aide, pouvaient obtenir l'autorisation d'organiser le transport. En réalité, l'attribution d'une autorisation de transport n'est aucunement liée à l'admissibilité à la subvention. En d'autres termes, une institution peut être autorisée à organiser son propre service de transport sans subvention. Tout comme elle doit obtenir l'autorisation du Ministre d'organiser un service de transport pour recevoir une subvention.

L'utilisation du concept «*institutions autorisées*» a pu laisser croire à certaines d'entre elles, qu'elles n'avaient pas à demander d'autorisation pour bénéficier d'une subvention leur permettant d'organiser le transport, alors que c'est le contraire. Ce problème semble se manifester particulièrement chez les institutions qui organisent le transport de fin de semaine ou le transport sur le territoire de la STCUM. Malheureusement, aucun suivi n'a été fait pour s'assurer que ces institutions se conformaient à la loi. Conséquemment, aucun contrôle relatif à la sécurité des élèves et à l'état des véhicules utilisés n'a été exercé. Ainsi, advenant un accident grave, le Ministère pourrait se retrouver dans une situation fort embarrassante. L'embarras serait d'autant plus grand si le véhicule impliqué ne répondait pas aux normes prévues par la loi et si l'institution effectuait le transport sans en avoir reçu l'autorisation.

### **c.3.2 Les conditions d'admission**

Une fois de plus, les changements aux conditions d'admission se rapportent aux territoires admissibles. De cinq, ils ont été ramenés à deux en 1988-1989 : la STCUM et la CTCUQ. Ainsi, en principe, seules les institutions situées sur l'un ou l'autre de ces deux territoires

---

41. L'article 59.1 de la *Loi sur l'enseignement privé* stipule qu'une institution privée peut «avec l'autorisation préalable du ministre des Transports organiser elle-même, en tout ou en partie, le transport des personnes qui la fréquentent et conclure un contrat à cette fin».

devenaient inéligibles à la subvention<sup>42</sup>. Ce changement avait été rendu nécessaire, parce que l'on estimait que la STL, la STRSM et la STO n'offraient pas un service pouvant répondre adéquatement aux besoins des institutions situées sur leur territoire. De plus, ces institutions jouissaient déjà d'ententes de transport avec des commissions scolaires.

Par ailleurs, suite aux demandes répétées de l'Externat Saint-Jean-Eudes qui désirait recevoir une subvention pour organiser son propre service de transport, alléguant que la CTCUQ n'offrait pas un service lui permettant de combler ses besoins en transport, une nouvelle disposition a été ajoutée. Cette disposition stipule qu'une institution située sur le territoire de la STCUM ou de la CTCUQ peut recevoir une subvention, si elle procède à un réaménagement majeur de ses services et démontre l'incapacité du transport en commun à desservir adéquatement sa clientèle. Cet ajout aux règles budgétaires illustre très bien les cas où, pour solutionner un problème particulier, on a élargi le programme d'aide.

### **c.3.3 Les types d'organisation de transport**

Les modifications apportées aux règles budgétaires au cours du troisième cadre triennal portent non seulement sur les définitions et sur les conditions d'admission, mais également sur les types d'organisation de transport. L'analyse de ces modifications permet de relever certaines incongruités qui affectent la transparence du programme d'aide.

#### **c.3.3.1 Les institutions autorisées**

Le Ministère énonce officiellement son intention de favoriser la conclusion ou le maintien d'ententes de transport entre les institutions privées DIP et les commissions scolaires. Ainsi, lorsqu'une institution privée de niveau secondaire renouvelle ou conclut une première entente, le Ministère lui verse une allocation pour défrayer ce service. Cette allocation est alors incluse dans l'enveloppe de base de la commission scolaire autorisée à

---

42. GOUVERNEMENT DU QUÉBEC. Ministère des Transports, *Mémoire au Conseil du trésor concernant les règles budgétaires relatives aux subventions destinées au transport des élèves pour l'année scolaire 1988-1989*, Québec, mai 1988, 7 p.

organiser le transport. De plus, à compter de l'année scolaire 1988-1989, lorsqu'une institution admissible passe de pensionnat à externat et conclut une première entente de transport, un ajustement est apporté à l'enveloppe de base de la commission scolaire.

Par contre, aucune modification n'est apportée aux ententes maintenues intégralement. Toutefois, si, à la suite de l'augmentation du nombre de places disponibles ou de l'augmentation du nombre d'élèves externes, une hausse de la clientèle transportée est enregistrée, un ajustement est apporté à l'allocation de base de la commission scolaire. Cet ajustement tient compte du taux d'indexation du transport exclusif.

Cette augmentation du nombre d'élèves transportés ne correspond pas à une véritable variation de clientèle puisqu'elle touche qu'un petit nombre d'institutions, et que l'augmentation du nombre d'élèves externes doit être en proportion de la diminution du nombre de places réservées aux pensionnaires. D'ailleurs, aucun mécanisme d'ajustement en fonction de la variation de clientèle n'est prévu à l'intérieur des règles budgétaires pour les institutions admissibles.

Enfin, une institution admissible qui a été dans l'impossibilité de reconduire une entente avec une commission scolaire peut recevoir de la part du ministère des Transports, une allocation pour organiser son propre service de transport. Cette allocation correspond à 80 % des coûts du transport exclusif ou intégré. Un montant est alors soustrait de l'enveloppe de base de la commission scolaire. Ce montant est établi par l'application de deux formules différentes et correspond au plus élevé des deux montants ainsi obtenus.

### **c.3.3.2 Les institutions subventionnées**

Aucun changement n'a été apporté aux dispositions des règles budgétaires relatives aux institutions privées autorisées à organiser un service de transport en 1987-1988. Cependant, il est précisé, qu'à compter de 1988-1989, toute nouvelle institution privée DIP peut recevoir l'autorisation d'organiser son propre service de transport, si elle n'a pu conclure

une entente avec une commission scolaire. L'institution reçoit alors une subvention égale à 80 % des coûts du transport exclusif ou intégré. À compter de 1988-1989, une allocation est également accordée aux institutions qui ont été incapables de conclure une entente de transport avec une commission scolaire après être passées de pensionnat à externat.

Par ailleurs, il est également prévu que toute nouvelle institution DIP doit présenter une demande de subvention pour organiser le transport dans l'année où elle obtient son statut, sinon elle n'est plus admissible l'année suivante<sup>43</sup>. Cependant, un ajout à cette disposition a permis à l'École secondaire privée de Rimouski, reconnue DIP en 1987, de disposer d'un service de transport répondant adéquatement à ses besoins dans l'année suivant l'obtention de son statut<sup>44</sup>. Traduit sous forme de règle générale, cet ajout visait à solutionner le problème de cette seule institution.

Parmi les autres ajouts aux règles, soulignons celui qui veut qu'en cas de rupture d'entente, la commission scolaire concernée se voit soustraire de son enveloppe de base un montant calculé selon la méthode habituelle. Enfin, dernier ajout d'importance : la subvention accordée pour le transport des élèves résidant à l'extérieur des territoires desservis par les commissions scolaires. Par cette ouverture, le Ministère permet à toutes les institutions privées de niveau secondaire, à l'exception de celles situées sur les territoires de la STCUM et de la CTCUQ, d'obtenir cette subvention. D'autre part, signalons l'absence d'une disposition prévoyant l'ajustement annuel de l'enveloppe des nouvelles institutions

---

43. En 1990-1991, sept institutions privées se retrouvaient dans cette position. Ce sont : le Collège Bishop, l'École secondaire de Bromptonville, le Collège de Stanstead, l'École secondaire Saint-Joseph-de-la-Pointe-du-Lac, le Collège Bourget, la Présentation-de-Marie de Marieville et le Collège Français de Longueuil (dossier à l'étude). À compter de l'année scolaire 1991-1992, ces institutions pourront être intégrées au programme d'aide.

44. L'École secondaire privée de Rimouski avait déjà été autorisée par le Ministère à organiser son propre service de transport en 1987-1988. À ce moment, elle avait décidé d'utiliser les services du transport en commun. Cependant, étant insatisfaite des services offerts à sa clientèle, elle a jugé nécessaire de demander au Ministère de recevoir, à compter de l'année scolaire 1988-1989, une subvention couvrant 80 % des coûts du transport exclusif, qu'elle se proposait d'organiser elle-même. Comme aucune disposition des règles n'avait été prévue pour faire face à cette éventualité et considérant qu'en présentant une nouvelle demande, l'institution devait être considérée au même titre qu'une nouvelle institution privée n'ayant jamais présentée de demande de subvention, le Ministère a dû modifier ses règles pour pouvoir l'intégrer au programme d'aide.

autorisées à organiser leur propre service de transport, pour tenir compte de l'accroissement de leur clientèle pour une période maximale de trois ans. Déjà prévue au cadre triennal, cette mesure semble cependant avoir été appliquée dans les faits.

Mais revenons à la question de territoire qui est centrale dans la problématique du financement des institutions privées et demande encore aujourd'hui à être mieux encadrée. En effet, si une institution n'est délimitée par aucun territoire pour le recrutement de sa clientèle, de son côté le ministère des Transports a toujours lié la clientèle transportée et les règles de financement, aux territoires des commissions scolaires sur lesquels les institutions privées sont situées. En soi, cette façon de procéder est logique, mais elle a commencé à poser problème au moment de la régionalisation et de la restructuration des commissions scolaires. En effet, certaines institutions se sont alors retrouvées à l'extérieur du territoire des commissions scolaires qui furent obligées de respecter les ententes qu'elles avaient déjà négociées<sup>45</sup> <sup>46</sup>. Donc, pour faire face à l'émergence de ce nouveau besoin et pour permettre aux commissions scolaires concernées d'absorber des coûts supplémentaires, il fallait trouver un mode de financement alternatif. C'est ainsi que le Ministère a été amené à introduire une subvention spécifique à la desserte de la clientèle hors du territoire. Cette nouvelle subvention permettait également de régulariser la situation de certaines institutions dont le problème remontait à l'époque du Règlement 11. À cela, il faut ajouter, qu'à compter de 1988-1989, le Ministère a reçu de plus en plus de demandes de subvention de la part d'institutions recrutant une bonne partie de leur clientèle à l'extérieur de leur territoire.

---

45. GOUVERNEMENT DU QUÉBEC. Ministère des Transports, Direction des programmes d'aide en transport terrestre des personnes, *Note sur le financement de la clientèle d'une institution privée provenant de l'extérieur du territoire de la commission scolaire où est située cette institution*, Québec, janvier 1989, 5 p.

46. Notons que les responsables de l'administration des programmes d'aide ont suggéré de régler ces problèmes de manière «ad hoc», mais on a plutôt préféré modifier les règles budgétaires (voir note 23).

Malheureusement, cette modification ne semble pas avoir été précédée d'une étude permettant d'en mesurer l'impact sur les coûts du programme. De plus, on a procédé à aucune étude d'opportunité de la desserte de la clientèle hors du territoire. Un tel ajout aux règles budgétaires surprend d'autant plus qu'il est introduit la deuxième année du cadre financier et qu'il vient, pour ainsi dire, en contradiction avec les objectifs de la réforme de 1982<sup>47</sup>. Et après trois ans, on peut conclure que cette nouvelle disposition a eu un impact significatif sur le programme d'aide. À sa première année d'application en 1989-1990, six institutions ont fait une demande de subvention pour la desserte de la clientèle hors du territoire, en 1990-1991, six autres institutions se sont ajoutées à cette liste et en 1991-1992, on en prévoit au moins une autre<sup>48</sup>.

Tout indique que cette tendance se maintiendra au cours des prochaines années, ce qui, tant que cette problématique n'aura pas été repensée de façon à la rendre équitable pour tous, causera certains problèmes aux gestionnaires du programme d'aide. Pensons à certaines institutions situées en périphérie du territoire de la STCUM, dont la clientèle vient en majorité de l'extérieur de leur propre territoire et qui ne reçoivent aucune subvention actuellement. Pensons aussi aux institutions privées situées sur la rive-sud de Montréal qui peuvent, quant à elles, être subventionnées pour transporter une clientèle résidant sur le territoire de la STCUM. Voilà deux exemples d'impact non prévus au moment de l'ouverture du programme d'aide à la clientèle hors du territoire.

Malgré tout, l'analyse nous amène à conclure que la partie des règles budgétaires se rapportant aux institutions privées est relativement simple, bien qu'elle soit difficile à comprendre pour un non-initié. De plus, elle n'a guère évolué au cours des quinze dernières

---

47. Les objectifs de la réforme de 1982 portaient sur un meilleur contrôle des dépenses. Logiquement, les changements modifiant sensiblement la portée des règles budgétaires devaient être approuvés au moment de la révision du cadre triennal pour ensuite être introduits dans les règles et non l'inverse.

48. Les institutions ayant présentés une demande pour la desserte de la clientèle hors du territoire sont en 1989-1990 : l'Académie Lafontaine, le Collège Laval, l'Académie Sainte-Thérèse, le Collège Apostolique Saint-Alexandre, l'Institut secondaire Monfort et l'École secondaire Saint-Lambert. En 1990-1991, ce sont : le Collège de Saint-Césaire, le Collège Saint-Hilaire, l'École secondaire Notre-Dame-de-Lourdes, le Collège Durocher et le Séminaire de la Sainte-Trinité. En 1991-1992, l'Académie Laurentienne devrait venir s'ajouter à cette liste.

années. En fait, les principaux problèmes de ce volet du programme d'aide résident dans sa difficulté d'application et dans l'adéquation de certaines dispositions avec les besoins du milieu. C'est ce que nous allons mesurer dans les parties suivantes.

### **3.2 Les institutions privées et le transport des élèves**

Comme nous l'avons indiqué précédemment, toute institution privée peut recevoir une subvention de la part du ministère des Transports pour organiser le transport de ses élèves. Pour ce faire, elle doit répondre aux trois critères d'admissibilité du programme d'aide. L'institution privée doit d'abord être déclarée d'intérêt public, puis, être une institution de niveau secondaire et enfin, être située à l'extérieur des territoires desservis par la STCUM et la CTCUQ. Une fois déclarée éligible, l'institution peut, selon ses caractéristiques propres ou celles du milieu, se voir attribuer l'une ou l'autre des subventions prévues au programme d'aide, lesquelles se répercutent sur la contribution financière du Ministère. C'est cet ensemble de réalités différentes que nous allons tenter de cerner dans cette partie de l'évaluation. Nous porterons une attention particulière aux éléments faibles du programme et aux mesures correctives à apporter pour le rendre équitable pour tous.

#### **a. Les institutions privées de niveau secondaire**

Avant d'analyser la question du transport des élèves du privé, il est utile de dresser un portrait d'ensemble de l'évolution des institutions privées entre 1986-1987 et 1989-1990. Nous nous attarderons principalement au niveau secondaire puisque le programme s'adresse exclusivement à ce niveau d'enseignement. À l'instar du secteur public, les institutions privées peuvent être classées selon deux ordres d'enseignement : le secondaire général et le secondaire professionnel. La majorité des institutions privées fait partie de la première catégorie. D'autre part, une institution privée peut détenir l'une ou l'autre des autorisations suivantes : elle peut être déclarée d'intérêt public, reconnue pour fins de subvention ou encore détenir un permis d'enseignement. Dans les deux premiers cas, les institutions reçoivent une subvention du ministère de l'Éducation.

Entre 1986-1987 et 1989-1990, le nombre d'institutions privées DIP susceptibles d'être admissibles à la subvention du ministère des Transports passe de 132 à 138; celles reconnues pour fins de subvention et celles détenant un permis d'enseignement voient leur nombre décroître significativement au point de passer de 19 à 12 et de 53 à 18 respectivement (Tableau 1). À moyen terme, ces dernières semblent donc appelées à disparaître. De leur côté, les institutions privées DIP poursuivent leur développement.

Ce développement est attribuable à la levée du moratoire sur le développement de nouvelles institutions privées en 1985-1986 et au changement de statut accordé aux institutions privées qui en ont fait la demande<sup>49</sup> <sup>50</sup>. À moins d'un retour en arrière, on peut donc s'attendre à ce que de nouvelles institutions privées DIP viennent s'ajouter à celles déjà existantes. Nous reviendrons plus à fond sur ce sujet dans la partie de l'évaluation relative aux éléments de prospective.

**b. Les institutions privées déclarées d'intérêt public admissibles à une subvention**

Évidemment toutes les institutions privées ne sont pas admissibles à une subvention. En effet, en plus d'être des institutions déclarées DIP de niveau secondaire, elles doivent être situées à l'extérieur des territoires desservis par la STCUM et la CTCUQ. Ainsi, entre 1986-1987 et 1989-1990, la proportion des institutions privées admissibles croît constamment au point de passer de 47,7 % en 1986-1987, à 57,2 % en 1989-1990 (Tableau 2).

---

49. Une fois par année, les institutions privées ont la possibilité de solliciter auprès du ministère de l'Éducation un changement de statut. Cette mesure s'adresse particulièrement aux institutions reconnues pour fins de subvention et à celles détenant un permis d'enseignement.

50. Un nouveau projet de loi sur l'enseignement privé propose d'éliminer les trois statuts actuels et de les remplacer par un permis d'exploitation d'un établissement d'enseignement privé. Quelques institutions actuellement reconnues pour fins de subvention pourraient alors être admissibles à une subvention du Ministère.

En fait, toutes les nouvelles institutions privées mises sur pied ces dernières années étaient admissibles à la subvention du Ministère; rien ne laisse entrevoir un renversement de cette tendance au cours des prochaines années. Par ailleurs, considérant que la région de Québec et celle de Montréal sont déjà bien desservies à ce chapitre, le développement à venir se fera probablement en région (Tableau 2). Enfin, soulignons qu'en 1989-1990, on compte 79 institutions privées admissibles dont 34 desservent une clientèle exclusivement externe, 3 une clientèle pensionnaire et 42 une clientèle mixte composée d'externes et de pensionnaires (Tableau 3).

### c. Les anciennes institutions admissibles non subventionnées

Au cours des dernières années, le nombre d'institutions privées recevant une subvention a connu une croissance régulière. En effet, il est passé de 62 en 1987-1988, à 68 en 1989-1990<sup>51</sup> (Tableau 4). Malgré cette augmentation, 11 institutions ne recevaient toujours pas de subvention pour organiser leur transport, bien qu'elles aient répondu aux critères d'admissibilité du programme d'aide. Évidemment, une institution n'est pas tenue de présenter une demande de subvention. C'est d'ailleurs le choix que semble avoir fait le Collège Bishop et le Collège Stanstead situés dans la région de l'Estrie (Tableau 5).

D'autre part, il se peut également que les règles budgétaires empêchaient des institutions pourtant admissibles de présenter une demande de subvention. C'est du reste à cette situation à laquelle on était confronté en 1989-1990 et en 1990-1991. En effet, les règles budgétaires du moment stipulaient que *«lorsqu'une institution privée déclarée d'intérêt public, à compter de l'année scolaire 1989-1990, devient admissible en vertu des présentes règles budgétaires suite à la conclusion d'une première entente avec une commission autorisée, un ajustement est apporté...»*<sup>52</sup>. Autrement dit, une institution se devait de présenter une

51. Les tableaux 4.1 à 4.11 présentent un portrait détaillé par région administrative de l'évolution du nombre d'institutions privées entre 1986-1987 et 1989-1990 ainsi que du mode d'organisation du transport.

52. GOUVERNEMENT DU QUÉBEC. Ministère des Transports, Direction générale du transport terrestre des personnes, *Règles budgétaires du ministre des Transports concernant le transport des élèves*, année scolaire 1989-1990, Québec, p. 17.

demande de subvention pour organiser le transport dans l'année de sa création, car elle ne pouvait plus le faire par la suite. L'existence d'une telle situation met en relief l'inadéquation de cette disposition des règles avec la réalité du milieu<sup>53</sup>.

À l'opposé, certaines institutions éligibles une année donnée ont pu devenir, suite à des modifications apportées aux règles budgétaires, inéligibles l'année suivante. Une telle situation dénote une fois de plus, la mauvaise adéquation de certaines dispositions des règles avec la réalité. Le tableau 4 se rapportant à l'évolution du nombre d'institutions admissibles à une subvention au transport illustre bien ce point de vue. Ainsi, en 1987-1988, le nombre d'institutions qui bénéficiaient d'une subvention pour organiser le transport était supérieur au nombre d'institutions admissibles; sept institutions recevaient une subvention tout en n'y ayant pas droit.

Pour trouver une explication à ce phénomène, il suffit de rappeler qu'en 1982-1983, seules les institutions privées situées sur les territoires de la Commission des écoles catholiques de Québec, de la Commission des écoles catholiques de Montréal et de la Commission des écoles protestantes du grand Montréal n'avaient pas droit à la subvention du Ministère. Or, les sept institutions concernées étaient toutes situées à l'extérieur de ces territoires. À cette époque, leur éligibilité était incontestable. Ce n'est qu'à compter de l'année scolaire 1985-1986 qu'elles sont devenues inéligibles. On avait alors décidé d'appliquer la restriction aux territoires de certains organismes publics de transport en commun plutôt qu'à ceux des commissions scolaires, en l'occurrence la STCUM, la CTCUQ, la STL, la STRSM et la STO. Comme ces institutions étaient situées sur le territoire de la STL, de la STRSM ou de la STO, on voit donc que cette modification aux règles budgétaires est à la source de ce problème (Tableau 6). En 1988-1989, une correction limitant l'application de cette disposition aux seules institutions situées sur les territoires de la STCUM et de la CTCUQ a été faite.

---

53. Suite à une analyse préparée par le Service de l'administration des programmes permettant d'estimer que les coûts pour régulariser cette situation oscilleraient entre 225 000 et 550 000 \$ la première année, il a été décidé d'apporter, à compter de l'année scolaire 1991-1992, des ajustements à la disposition des règles budgétaires se rapportant à la conclusion d'une première entente de transport.

Ainsi qu'on peut le constater, le critère relatif au territoire a passablement évolué depuis une quinzaine d'années : quatre modifications y ont effectivement été apportées<sup>54</sup>. Par ailleurs, bien qu'il soit difficile de connaître les raisons ayant motivés ces changements, le problème mis en relief dans les lignes précédentes permet d'illustrer l'importance de procéder à une analyse d'impact avant d'introduire des modifications aux règles budgétaires.

#### **d. Les modes d'organisation de transport**

Les institutions privées admissibles peuvent organiser le transport de leurs élèves de différentes façons : elles peuvent conclure une entente de transport avec une ou plusieurs commissions scolaires; lorsqu'elles n'ont pu conclure d'entente de transport, elles peuvent recevoir directement du ministère des Transports, une subvention leur permettant d'organiser leur propre service de transport; enfin, elles peuvent, selon leurs besoins, à la fois conclure une ou des ententes de transport et organiser leur propre service de transport. Le transport du matin et du soir, à l'entrée et à la sortie des élèves, est le transport dont il est question ici. En fait, le programme d'aide s'adresse uniquement à la clientèle externe des institutions privées admissibles. Il ne concerne donc pas le transport de fin de semaine destiné exclusivement à la clientèle pensionnaire.

Le Ministère privilégie les ententes de transport avec les commissions scolaires : elles permettent une intégration à un réseau régulier existant et souvent à un coût moindre<sup>55</sup>. Mais de leur côté, les institutions privées ne semblent pas y voir les mêmes avantages. En effet, la proportion des institutions bénéficiant d'ententes de transport avec des commissions scolaires a diminué constamment entre 1987-1988 et 1989-1990. Cette proportion est effectivement passée de 76,5 % à 72,1 % au cours de cette période. De plus en plus d'institutions organisent donc elles-mêmes une partie ou la totalité du transport de leurs élèves;

---

54. Voir l'annexe 3 dans laquelle on présente un portrait détaillé de l'évolution de la situation.

55. GOUVERNEMENT DU QUÉBEC. Ministère des Transports, Direction du développement du transport terrestre des personnes, *Transport scolaire, Analyse du système québécois*, janvier 1988, p. 124.

on en comptait 10 en 1987-1988 et elles se retrouvent à 19 en 1989-1990 (Tableau 4, colonnes B et C).

Cette situation découlerait en grande partie du refus de certaines commissions scolaires d'organiser le transport de la clientèle hors du territoire. D'ailleurs, l'analyse des demandes formulées au ministère des Transports par différentes institutions privées entre 1988 et 1990 confirme cette hypothèse. En fait, 16 des 28 demandes présentées au cours de cette période portaient exclusivement sur la desserte de la clientèle hors du territoire. Parmi ces 16 demandes, 9 faisaient suite au refus des commissions scolaires d'assurer le transport de cette dernière clientèle. Par ailleurs, 6 autres demandes résultaient du refus des commissions scolaires d'organiser la totalité du transport (Tableau 7).

#### **e. Le niveau de financement et les formules de calcul des allocations**

Le niveau de financement des institutions privées varie selon que l'institution privée jouit d'une entente de transport avec une commission scolaire ou qu'elle organise elle-même le transport de ses élèves. Ainsi, lorsqu'il y a entente, la subvention accordée par le ministère des Transports correspond à 100 % des coûts réels de transport de la commission scolaire. Cependant, lorsque l'institution privée organise le transport, la subvention est égale à 80 % du coût moyen du transport exclusif de la commission scolaire sur le territoire duquel cette institution est située. Toutefois, lorsque la commission scolaire est desservie par un OPT, le coût moyen est établi selon le taux du transport intégré, même si l'institution n'est pas située sur le territoire de l'OPT. Dans un cas comme dans l'autre, certains ajustements peuvent être apportés en fonction du contexte.

### **e.1 Les ententes de transport**

Lorsqu'il y a une entente de transport entre une institution privée et une commission scolaire, le montant de la subvention allouée à l'institution privée est intégré à l'enveloppe de base de la commission scolaire. Cette façon de procéder pose un problème comme nous le verrons plus loin.

Par ailleurs, des modifications peuvent être apportées à une entente lorsque le nombre de places disponibles augmente, ou que le nombre d'élèves externes croît suite à la diminution du nombre d'élèves pensionnaires ou à la fermeture d'un pensionnat. L'allocation de base de la commission scolaire peut alors être ajustée, si les dépenses augmentent par rapport à l'ensemble des coûts de transport de l'année précédente. Cet ajustement est indexé selon le taux de transport exclusif. Par ailleurs, lorsqu'une institution est dans l'impossibilité de renouveler son entente, elle peut être autorisée à organiser son propre service de transport et recevoir une allocation du Ministère. Cependant, comme le Ministère pénalise fortement les commissions scolaires qui mettent un terme à leur entente, les ruptures d'ententes sont plutôt rares. En effet, il soustrait alors de l'enveloppe de base de la commission scolaire, l'équivalent du coût moyen de transport assuré selon les termes de l'entente.

On ne peut qu'être en accord avec le choix d'inclure le montant de la subvention accordée pour le transport des élèves du privé dans l'allocation de base de la commission scolaire. Par contre, il faut reconnaître qu'une telle pratique entraîne des problèmes administratifs. En fait, il est pratiquement impossible de connaître avec précision le montant versé par le Ministère pour ce type de transport. Les formulaires de collecte de données du Ministère ne permettent pas de ventiler l'information selon que la subvention s'adresse aux élèves du secteur public ou du secteur privé. En cas de cessation d'entente, le Ministère doit donc se baser sur les données de la commission scolaire pour calculer le montant à soustraire de l'enveloppe de base de cette dernière. Pour remédier à cette situation, le Ministère

devrait donc prendre les mesures qui lui permettront de connaître avec plus de précision le coût du transport par entente.

## **e.2 Les institutions qui organisent elles-mêmes leur transport**

Les institutions privées incapables de conclure des ententes de transport peuvent recevoir de la part du ministère des Transports une allocation pour mettre sur pied leur propre service de transport. Le montant de l'allocation accordée par le Ministère correspond alors à 80 % du coût moyen de transport de la commission scolaire sur le territoire où l'institution privée est située. Dans le calcul de la subvention, le Ministère tient compte, à partir de sa deuxième année d'attribution, de la variation de clientèle d'une année par rapport à l'autre, et ajuste en conséquence le montant de l'allocation. En outre, lorsque l'institution est située sur le territoire d'une commission scolaire, elle-même située sur le territoire d'un OPT, l'allocation est calculée en fonction du transport intégré. Cette modalité s'applique même si l'institution privée n'est pas directement desservie par un OPT, contrairement aux commissions scolaires où seule la clientèle située sur le territoire de l'OPT est subventionnée selon le transport intégré. Le Ministère n'accorde donc pas le même traitement aux institutions qui organisent elles-mêmes leur transport, qu'à celles dont le transport est organisé par une commission scolaire. Il en est ainsi du calcul de la subvention; celui-ci est établi sur la base de la clientèle inscrite, lorsque la subvention correspond au coût du transport exclusif, et sur la base de la clientèle transportée, lorsque la subvention correspond au coût du transport intégré. L'aide accordée varie également passablement selon que la subvention est attribuée en fonction du transport exclusif ou du transport intégré; elle correspond respectivement à environ 400 et 150 \$ par élève transporté<sup>56</sup>. L'avantage pour l'institution détenant une entente de transport semble donc indéniable.

---

56. Selon les informations transmises par le Service de l'administration des programmes.

Enfin, depuis 1989-1990, le Ministère subventionne le transport de la clientèle qui réside à l'extérieur du territoire de la commission scolaire sur lequel l'institution est située. Le montant de l'allocation allouée est alors égal à 80 % du coût moyen par élève transporté de la commission scolaire sur le territoire où l'institution privée est située. Cependant, le calcul de l'allocation est établi selon la clientèle transportée, peu importe que la subvention soit accordée en fonction du transport exclusif ou intégré. Le choix des paramètres de calcul de la subvention ne respecte donc pas la même logique que l'on avait constatée précédemment. Il faudrait songer à harmoniser ces paramètres pour assurer un traitement équivalent à tous. Nous reviendrons plus loin sur le sujet.

### **e.3 Les formules de calcul des allocations**

Comme nous venons de le voir, le financement varie en fonction du mode d'organisation de transport. De plus, le choix des paramètres de calcul des allocations ne semble pas toujours respecter une logique voulant que, deux institutions aux caractéristiques semblables, reçoivent un traitement comparable. Le calcul du montant de l'aide accordée à chaque institution est fait à partir de formules prédéterminées par le ministère des Transports. Au premier coup d'oeil, les formules semblent compliquées et dans certains cas difficilement applicables. On y gagnerait sûrement en clarté en les simplifiant ou bien en donnant des exemples concrets d'application. Cependant, retenons que ce n'est pas tant la complexité de la formule qui importe que la formulation claire et précise de l'intention qu'elle recèle.

### **f. La notion de territoire**

Si le financement varie en fonction du mode d'organisation du transport, il prend également en considération le territoire de provenance de la clientèle transportée. On l'a vu avec la clientèle hors du territoire et avec celle financée selon le transport exclusif ou intégré. Cependant, tout en étant très importante, cette notion demeure relativement floue et demande à être éclaircie.

Théoriquement, une institution privée n'a pas de territoire spécifique, c'est-à-dire qu'elle peut recruter sa clientèle à la grandeur du territoire québécois. Par contre, cette autonomie peut être limitée par la non-disponibilité du transport. En effet, elle peut influencer les parents dans le choix d'un collège plutôt qu'un autre. Cette situation se manifeste surtout en milieu rural ou semi-rural. La présence d'un service de transport couvrant un grand territoire apparaît pour certaines institutions indispensable à leur survie. C'est que leur bassin de recrutement est beaucoup plus étendu qu'en milieu urbain. La disponibilité d'un service de transport permet donc d'exercer une attraction sur la clientèle potentielle. Ainsi, les problèmes posés par l'application de la notion de territoire sont, en quelque sorte, tributaires de la définition qu'on en donne.

Or, pour les fins du transport, la clientèle de l'institution privée admissible est liée au territoire de la commission scolaire où cette institution est située. En effet, jusqu'en 1989-1990, le Ministère finançait, du moins en principe, uniquement le transport des élèves résidant sur le territoire de cette même commission scolaire<sup>57</sup>. Cependant, depuis 1989-1990, le transport de la clientèle en provenance de l'extérieur du territoire de la commission scolaire peut aussi faire l'objet d'une subvention. Le niveau de l'aide allouée est alors établi en fonction du mode d'organisation de transport et de la présence ou non d'un OPT : il varie de 80 % à 100 % selon le cas.

Les institutions privées peuvent être classées en trois catégories : premièrement, elles peuvent être situées sur le territoire d'une commission scolaire et ne pas être desservies par un OPT; deuxièmement, elles peuvent être situées sur le territoire d'une commission scolaire et être desservies par un OPT; et troisièmement, elles peuvent être situées sur le territoire d'une commission scolaire où l'on retrouve un OPT, sans pour autant être desservies par ce service de transport en commun.

---

57. Notons que les commissions scolaires sont obligées de respecter les ententes avec les institutions privées lorsque, suite à des réaménagements de leur territoire, une partie de la clientèle se retrouve à l'extérieur de ce territoire.

Dans l'ensemble, près de 37 % des institutions privées sont situées sur le territoire d'une commission scolaire où l'on retrouve un OPT. Parmi celles-ci, 29 % sont directement desservies par le transport en commun et 63 % sont situées sur le territoire de commissions scolaires où le transport en commun est absent (Tableaux 8 et 9). Comment vivent-elles cette situation et quels impacts la desserte de la clientèle hors du territoire a-t-elle sur ces institutions privées?

**f.1 Les institutions privées situées sur les territoires des commissions scolaires non desservies par un organisme public de transport en commun**

Environ 65 % de la clientèle inscrite dans les institutions privées situées sur les territoires des commissions scolaires non desservies par un OPT réside sur les territoires de ces dernières et 35 % vient de l'extérieur. Cependant, si l'on exclut les 29 % de pensionnaires qui n'ont pas droit au transport, c'est donc 71 % de la clientèle totale qui est susceptible d'être transportée (Tableau 8, colonnes A, D, C).

Dans les faits, 59 % de la clientèle inscrite est transportée. Parmi celle-ci, 88 % réside sur les territoires des commissions scolaires sur lesquels les institutions privées sont situées. De plus, 76 % du transport est assuré par les commissions scolaires alors que 12 % l'est par les institutions privées (Tableau 8, colonnes B, G, E, F). Dans certaines régions, la totalité du transport est effectuée par les commissions scolaires. C'est notamment le cas sur la Côte-Nord, en Estrie, dans la région de la Mauricie — Bois-Francs et en Montérégie. Donc, à peine 12 % de la clientèle transportée provient de l'extérieur des territoires des commissions scolaires sur lesquels les institutions privées sont situées. Cette clientèle se concentre principalement dans les régions ceinturant l'Île de Montréal. En effet, 30 % des élèves transportés en Montérégie et 25 % dans la région de Laval-Laurentides-Lanaudière résident à l'extérieur des territoires des commissions scolaires (Tableau 8, colonne J). Sauf, dans la région du Bas-Saint-Laurent — Gaspésie et dans la région de Laval-Laurentides-Lanaudière, le transport de la clientèle hors du territoire est assuré en grande partie par les commissions scolaires (Tableau 8, colonnes H,I). En l'absence de transport en

commun, les commissions scolaires sembleraient avoir plutôt tendance à offrir le transport à la clientèle hors du territoire.

## **f.2 Les institutions privées situées sur les territoires des organismes publics de transport en commun**

La clientèle des institutions privées situées sur les territoires des OPT provient dans une proportion de 62 % des territoires des commissions scolaires sur lesquels ces mêmes institutions sont situées (Tableau 9, colonne A). Ce pourcentage demande toutefois à être nuancé. Il varie, en effet, passablement d'un endroit à l'autre. Ainsi, 91 %, 81 %, 72 % et 68 % de la clientèle inscrite sont issus des territoires des commissions scolaires où les institutions privées sont situées. Elle se retrouve également sur les territoires de la CITF, de la STRSM, de la CITRSQ, et de la CMTS respectivement. À l'opposé, seulement 22 % et 45 % de la clientèle étudiante des territoires de la STL et de la STO résident également sur les territoires des commissions scolaires sur lesquels les institutions privées sont situées. Il en est ainsi, parce que le territoire des OPT chevauche celui de plusieurs commissions scolaires et que la notion de hors du territoire s'applique uniquement au territoire de la commission scolaire sur lequel l'institution privée est située. Ainsi, un élève peut résider sur le territoire d'un OPT, utiliser le transport en commun pour se rendre à son collège également situé sur le territoire de l'OPT et être considéré comme un étudiant hors du territoire. L'utilisation de la même définition de territoire n'a donc pas le même impact en milieu rural qu'en milieu urbain. En effet, en milieu urbain, la concentration de commissions scolaires dans un territoire relativement restreint fait que 38 % de la clientèle y est considérée hors du territoire. Ceci n'est pas sans avoir de conséquences sur l'organisation du transport.

Si la majorité de la clientèle résidant sur les territoires des commissions scolaires sur lesquels les institutions privées sont situées est transportée par les commissions scolaires (Tableau 9, colonne E), seules les commissions scolaires où les territoires sont desservis par la STO et la STRSM assurent le transport de la clientèle hors du territoire (Tableau 9, colonne H). Partout ailleurs, le transport est assuré par les institutions elles-mêmes. Il

semble donc qu'en milieu urbain et en présence d'un OPT, il soit de plus en plus difficile de conclure des ententes avec les commissions scolaires pour combler les besoins de la clientèle hors du territoire. D'ailleurs, cette tendance se vérifie depuis quelques années. En effet, entre 1988 et 1990, la plupart des demandes soumises au Ministère par les institutions privées visaient l'obtention d'une subvention pour organiser le transport de la clientèle hors du territoire; les commissions scolaires s'y refusaient (Tableau 7).

La présence d'un OPT soulève également un problème d'équité. Ce problème est lié à l'attribution de la subvention en fonction du transport exclusif ou intégré. Comme on le sait, ce montant est d'environ 400 \$ par élève dans le premier cas et de 150 \$ par élève dans l'autre cas. Normalement, une institution subventionnée située sur le territoire d'un OPT reçoit une subvention égale à 80 % du coût moyen du transport intégré. Cependant, si cette institution bénéficie d'une entente de transport avec une commission scolaire, la clientèle est transportée aux mêmes conditions que dans le secteur public.

En examinant les données du tableau 10, on constate que 63 % de la clientèle est subventionnée selon le transport exclusif avec des pointes de 80 %, 76 % et 69 % respectivement à la CITRSQ, la STRSM et la CITF. À l'opposé, à peine 37 % de la clientèle est subventionnée selon le transport intégré. De plus, seul le Collège Laval-de-Saint-Vincent-de-Paul, situé sur le territoire de la STL, se voit subventionner entièrement selon le transport intégré. Pourtant, une partie de sa clientèle est transportée par entente (Tableau 9, colonne E). Il semble y avoir un déséquilibre dans l'attribution de la subvention. L'attribution de la subvention selon le mode d'organisation de transport plutôt qu'en fonction de la disponibilité du transport en commun explique ce déséquilibre. Il faudrait donc revoir cette problématique en s'assurant de retenir l'option la plus équitable pour tous.

**f.3 Les institutions privées qui ne sont pas situées sur le territoire d'un organisme public de transport en commun mais dont la commission scolaire en fait partie**

Il existe enfin une troisième catégorie d'institutions privées. Ce sont des institutions qui ne sont pas situées sur le territoire d'un OPT mais dont une commission scolaire en fait partie. On dénombre six de ces institutions. Ces institutions sont subventionnées selon le taux prévu pour le transport intégré, lorsqu'elles organisent leur transport, et selon le taux du transport exclusif, lorsqu'elles ont une entente de transport avec une commission scolaire.

Environ 30 % de la clientèle totale de ces institutions est inscrite à l'externe. Parmi celle-ci, 63 % est transportée : 92 % par les commissions scolaires et 7 % par les institutions privées (Tableau 9, colonnes C, B, E, F). Le transport est surtout subventionné selon le taux du transport exclusif, et ce, même si les OPT couvrent une partie des territoires des commissions scolaires concernées. Ici aussi, on peut se demander s'il est pertinent d'établir deux niveaux de subvention différents, surtout lorsque le transport en commun peut représenter une alternative valable.

**g. Le transport sur les territoires de la CTCUQ et de la STCUM**

À l'exception des institutions situées sur les territoires desservis par la STCUM ou par la CTCUQ, toutes les institutions privées DIP peuvent recevoir une allocation pour le transport des élèves de niveau secondaire. Toutefois, lorsqu'une institution procède à un réaménagement majeur de ses services et démontre que les services du transport en commun sont nettement insuffisants pour répondre aux besoins de sa clientèle, une allocation peut lui être versée<sup>58</sup>.

---

58. GOUVERNEMENT DU QUÉBEC, Ministère des Transports, Direction générale du transport terrestre des personnes, *Règles budgétaires du ministère des Transports concernant le transport des élèves pour l'année scolaire 1989-1990*, Québec, p. 15.

En 1989-1990, aucune institution située sur ces deux territoires n'a reçu une subvention suite à des modifications de cette nature<sup>59</sup>. Néanmoins, deux institutions bénéficiaient déjà des services d'un transport subventionné : le Collège de Champigny de Sainte-Foy et l'École secondaire François Bourrin de Beauport (Tableau 11).

Leur création à la fin des années 60 et l'absence à cette époque de restrictions territoriales les concernant directement peut expliquer cette situation. D'ailleurs, l'ajout d'un article à cet effet en 1989-1990, à la section des règles budgétaires traitant du maintien intégral d'une entente, semble donner du poids à cette hypothèse. Selon cet article, *«les critères de la définition d'institution admissible<sup>60</sup> ne s'appliquent pas aux institutions privées déclarées d'intérêt public, dont une commission autorisée assure le transport au 30 juin 1988 et reçoit une subvention à cette fin»<sup>61</sup>*.

Par cet ajout, le Ministère voulait adapter les règles budgétaires à une certaine réalité, mais il a créé un dangereux précédent aux conséquences imprévisibles. Une telle pratique ne peut que nous amener à remettre en question la pertinence de se donner des critères d'admissibilité. En effet, ces derniers devraient logiquement servir à établir les limites au-delà desquelles, pour aucune considération, une institution privée ne devrait recevoir une subvention. De plus, on ne peut minimiser l'effet d'entraînement auprès d'autres institutions privées de la poursuite dans le même sens. Certaines pourraient tenter de forcer la main au Ministère, même si elles ne répondent pas aux critères d'admissibilité du programme d'aide. Considérant les coûts importants en jeu et l'utilisation qui pourrait être faite des sommes ainsi récupérées, le Ministère doit-il continuer à subventionner ces institutions?

---

59. En 1990-1991, l'Externat Saint-Jean-Eudes s'est vu accorder une subvention pour organiser son transport suite à un réaménagement majeur de ses services.

60. La définition d'institution admissible stipule, en effet, que les institutions privées situées sur les territoires de la STCUM et de la CTCUQ n'ont pas droit à la subvention du Ministère.

61. GOUVERNEMENT DU QUÉBEC. Ministère des Transports, Direction générale du transport terrestre des personnes, *Règles budgétaires du ministère des Transports concernant le transport des élèves pour l'année scolaire 1989-1990*, Québec, p. 16.

Par ailleurs, l'analyse des données se rapportant aux institutions privées qui organisent du transport sur le territoire de la STCUM montre que ces dernières ne respectent pas l'obligation qu'elles ont, en vertu de la Loi sur l'enseignement privé<sup>62</sup>, de demander l'autorisation d'organiser le transport. Dans la partie précédente, on avait attribué au changement d'appellation d'«*institutions autorisées*» à celle d'«*institutions subventionnées*», le fait que certaines institutions ne s'étaient pas conformées aux prescriptions de la loi. Cependant, l'analyse du tableau 12 montre que, sur les 17<sup>63</sup> institutions affirmant avoir organisé un tel service, seul le Collège Beaubois a sollicité une autorisation de la part du Ministère. Force est d'admettre que le problème est sérieux, et le Ministère devrait songer à adopter des mesures qui permettront de mieux contrôler le programme d'aide. Pour ce faire, il suffirait de mettre en place un mécanisme de suivi permettant de connaître l'état de la situation de chaque institution privée.

#### **h. Le transport de la clientèle du primaire**

Toujours selon les règles budgétaires actuelles, les institutions privées de niveau primaire ne peuvent recevoir de subvention pour organiser le transport. À première vue, cette situation surprend, mais il suffit de remonter au moment de la démocratisation de l'enseignement au début des années 60 pour en trouver le fondement. En effet, c'est au cours de cette période que, de façon à assurer l'accessibilité des élèves au réseau scolaire, l'on met sur pied des services de transport structurés. Cette mesure touche principalement le secteur public, mais elle s'applique également au secteur privé notamment au niveau secondaire, en raison de l'importance de la clientèle concernée et de son éparpillement sur l'ensemble du territoire québécois. Déjà, à cette époque, on y dénombre 55 000 élèves répartis dans 417 écoles alors qu'au primaire la clientèle est moins importante (4 000 élèves). De plus, elle est située principalement dans la région de Montréal et est majori-

---

62. GOUVERNEMENT DU QUÉBEC. *Loi sur l'enseignement privé*, Gazette officielle du Québec, Éditeur officiel, novembre 1980.

63. Actuellement, on dénombre 45 institutions privées de niveau secondaire situées sur le territoire de la STCUM et 34 ont répondu à notre questionnaire.

tairement pensionnaire<sup>64</sup>. Les besoins en transport de la clientèle du primaire apparaissent donc marginaux comparativement à ceux de la clientèle du secondaire.

Bien sûr, au cours des trente dernières années, la situation a évolué au point d'amener le milieu à demander un élargissement du programme d'aide au niveau primaire. En effet, en 1989-1990, la clientèle totale du primaire s'élève à environ 24 000 élèves<sup>65</sup>. De ce nombre, 2 075 dont 1 833 externes fréquentent l'une ou l'autre des cinq institutions privées<sup>66</sup> qui seraient admissibles à une subvention, si le Ministère décidait éventuellement d'étendre son programme d'aide au niveau primaire (Tableau 13). Mais avant d'en arriver là, il doit avoir une idée de l'impact financier qu'aurait une telle mesure sur le programme d'aide.

Ainsi, pour estimer le montant total de l'allocation requise en 1989-1990 pour financer l'organisation du transport dans ces institutions, nous avons posé deux hypothèses. Selon la première, l'ensemble de la clientèle externe utilise le transport; selon la deuxième, la clientèle pensionnaire opère un transfert à l'externe et devient par conséquent admissible<sup>67</sup>. Pour vérifier ces hypothèses, nous avons établi un coût moyen par élève transporté en fonction du coût de transport de la commission scolaire sur le territoire duquel chaque institution privée est située. Puis, nous avons postulé que chacune détient une entente de transport avec une commission scolaire et que les élèves voyagent tous en autobus scolaire. Enfin, dans chacun des cas, nous avons multiplié le nombre d'élèves de chaque institution

---

64. GOUVERNEMENT DU QUÉBEC. *Rapport de la Commission royale d'enquête sur l'enseignement dans la province de Québec*, (rapport Parent) tome III, 2<sup>e</sup> partie, chapitre VII, p. 214-215.

65. Donnée extraite des «*Prévisions à long terme du nombre d'élèves de l'éducation préscolaire et de l'enseignement primaire et secondaire au Québec*», produites par la Direction générale de la recherche et du développement du ministère de l'Éducation, novembre 1989, p. 8.

66. Notons que le Collège Marie-de-l'Incarnation de Trois-Rivières et l'École Apostolique de Chicoutimi bénéficient déjà d'une subvention du ministère des Transports.

67. Selon les règles budgétaires actuelles, une entente peut être modifiée lorsque, sur approbation du ministère de l'Éducation, le nombre de places disponibles de l'institution est augmenté ou lorsque à la suite de la fermeture totale ou partielle d'un pensionnat, le nombre d'élèves externes fréquentant l'institution augmente (règles budgétaires, article 3.2.2., modification d'une entente).

par le coût moyen par élève transporté correspondant. Ce coût représente 100 % du coût moyen de transport de la commission scolaire en 1988-1989. Afin de l'actualiser au coût de 1989-1990, année de référence de l'évaluation, nous l'avons indexé de 2,55 % puis, de 4,37 % pour montrer combien il en aurait coûté en 1990-1991.

Ainsi, en 1989-1990, le Ministère aurait dû verser 875 852 \$ pour organiser le transport de la clientèle externe des cinq institutions privées identifiées au tableau 13 et 996 070 \$, si l'ensemble de la clientèle pensionnaire avait transféré d'un seul coup à l'externe. En 1990-1991, ces montants se seraient élevés respectivement à 913 843 \$ et 1 039 306 \$ (Tableau 13)<sup>68</sup>. À moyen terme, sept<sup>69</sup> nouvelles institutions privées de niveau primaire, actuellement reconnues pour fins de subvention, pourraient obtenir le statut d'«*institutions privées DIP*», et ainsi devenir éligibles à une subvention. L'arrivée de ces nouvelles institutions admissibles impliquerait des débours supplémentaires de la part du Ministère, s'il décidait d'étendre son programme d'aide au niveau primaire. Cependant, dans le contexte actuel de rationalisation des dépenses, il est peu probable de voir le Ministère élargir son programme d'aide à court terme. En conséquence, il faudrait envisager d'appliquer à la lettre les règles budgétaires, et ne plus subventionner le transport des élèves du primaire du Collège Marie-de-l'Incarnation de Trois-Rivières et de l'École Apostolique de Chicoutimi.

---

68. Précisons que le montant de l'allocation serait différent si une partie seulement de la clientèle utilisait le transport, si la clientèle utilisait le transport intégré plutôt que le transport exclusif, si l'institution organisait elle-même le transport ou encore si le montant de l'allocation était établi en fonction de la clientèle inscrite plutôt que de la clientèle transportée.

69. En 1989-1990, les sept institutions privées reconnues pour fins de subvention sont : le Pensionnat de Compton, l'Académie Lafontaine, l'Académie Laurentienne, l'Académie Sainte-Thérèse, l'École Marie-Anne, le Collège Français de Longueuil et le Pensionnat Saint-Jean-Baptiste. Pour l'année 1990-1991, le Pensionnat de Compton a sollicité et obtenu le statut d'institution privée DIP.

**i. Le transport de fin de semaine**

L'obligation de présenter une demande d'autorisation de transport touche toute forme de transport subventionné ou non, peu importe le territoire ou la région administrative. Or, il semble que cette obligation n'ait été respectée par aucune des institutions qui organisaient le transport de fin de semaine en 1989-1990. En effet, ce transport était organisé par 21 (26,6 %) des 79 institutions privées admissibles et ces dernières n'avaient pas obtenu d'autorisation préalable de la part du ministère des Transports (Tableau 14). Ce constat renforce l'idée qu'il faille exercer un meilleur contrôle de cet aspect du programme d'aide. Il est inutile d'insister davantage sur l'utilité d'avoir le portrait le plus complet possible de nos programmes.

**j. Le transport entre les institutions privées**

Depuis 1989-1990, trois institutions privées organisent, avec l'autorisation du ministère des Transports, la totalité ou une partie du transport d'autres institutions privées. Ce sont l'École secondaire du Verbe Divin de Granby, le Collège Apostolique Saint-Alexandre et le Couvent Notre-Dame-de-Toutes-Grâces de Lévis. Ces institutions véhiculent les élèves de sept autres institutions privées (Tableau 15).

En soi, elles ne contreviennent à aucune disposition des règles budgétaires. De plus, le Ministère ne peut que souscrire à la conclusion d'ententes de transport entre institutions, surtout si ce choix représente à ses yeux l'option la moins coûteuse. Cependant, lorsque la clientèle transportée provient d'institutions privées non admissibles en vertu des critères d'admissibilité du programme d'aide, la situation se complique. C'est notamment le cas de l'École secondaire Saint-Sacrement de Terrebonne qui transporte, sans autorisation du Ministère, des élèves du Collège Régina Assumpta, de l'École secondaire Letendre et de l'École Progressive, tous situés sur le territoire de la STCUM (Tableau 15).

Doit-on voir dans cet arrangement, l'embryon d'un système de transport parallèle? Les institutions privées non admissibles ont-elles trouvées un moyen de contourner la loi? À ces questions, il faut répondre que, dans la mesure où ces dernières remboursent les frais de transport encourus, le problème n'est pas vraiment sérieux. Cependant, pour dissiper tout malentendu, le Ministère devrait trancher d'autant plus que selon la Loi sur l'enseignement privé<sup>70</sup>, le transport entre institutions est irrégulier. À cet effet, l'inclusion dans la loi d'un article légalisant cette pratique réglerait ce problème de façon définitive.

#### k. Les protocoles d'entente

Chaque année, au plus tard le 1<sup>er</sup> août, les ententes de transport doivent être confirmées par écrit au ministère des Transports. Ces ententes doivent notamment préciser le nombre et le secteur d'origine des élèves prévus durant l'année<sup>71</sup>. Or, la réalité semble toute autre; des 61 protocoles déclarés en 1989-1990, à peine 33 (54,1 %) l'avaient été conformément aux règles budgétaires (Tableau 16). Les règles ne prévoyant pas de cas d'exception, ce nombre apparaît nettement insuffisant.

Le Ministère devrait donc obliger les institutions privées à se conformer aux règles budgétaires, d'autant plus que les données de clientèle actuellement disponibles à la Direction sont incomplètes et peu fiables. Dans cette optique, il faudrait étendre la fonction de suivi dont nous avons déjà parlé, et élaborer une base de données incluant principalement des données financières et de clientèle. Cette base de données pourrait aussi contenir une rubrique se rapportant aux modifications apportées aux règles budgétaires à chaque année et aux éléments de justification sous-tendant ces modifications. De plus, une autre rubrique pourrait porter sur les demandes soumises annuellement à la Direction et sur les décisions prises au regard de chacune de ces demandes. Une telle base de données permet-

70. GOUVERNEMENT DU QUÉBEC. *Loi sur l'enseignement privé*, Gazette officielle du Québec, Éditeur officiel, L.R.Q. chapitre E-9, article 59.2, 1981.

71. GOUVERNEMENT DU QUÉBEC. Ministère des Transports, Direction générale du transport terrestre des personnes, *Règles budgétaires du ministre des Transports concernant le transport des élèves pour l'année scolaire 1989-1990*, Québec, p. 16.

trait de suivre l'évolution de ce volet du programme d'aide, de le documenter et de lui donner une orientation propre. Enfin, elle permettrait également de disposer de toute l'information pertinente pour assurer une gestion de qualité.

### **I. Les frais d'administration**

Les commissions scolaires qui organisent le transport des élèves des institutions privées facturent à ces dernières les frais d'administration qui s'y rattachent. De plus, les institutions qui opèrent à contrat ou en régie réclament également des frais d'administration. Les montants exigés peuvent varier d'un endroit à un autre et selon le type d'organisation de transport. D'ailleurs rien n'empêche les transporteurs de réclamer de tels frais. C'est ce que confirme un avis préparé par la Direction des affaires juridiques du Ministère.

À l'analyse des données du tableau 17, on constate que des 35 (35/55) fois où des institutions privées ont eu à payer de tels frais, ces derniers étaient inférieurs à 20 \$. De plus, 34 fois sur 35, ces sommes ont été réclamées par les commissions scolaires. Ces dernières ne semblent donc pas abuser dans leur réclamation. Par ailleurs, puisque le Ministère dispose de peu de marge de manoeuvre dans ce dossier, on ne peut qu'encourager les différents partenaires à s'entendre sur les éléments budgétaires à inclure dans les frais d'administration.

### **3.3 Les intervenants de la Direction générale dans le transport scolaire**

Trois unités administratives de la Direction générale sont concernées par le transport scolaire : le Service du développement des politiques, la Division de la réglementation et de la normalisation et la Division de la gestion et de la vérification des programmes. Chaque unité a un rôle déterminé à jouer dans ce dossier et ce dernier s'appuie sur la définition officielle qu'en donne la Direction générale.

Le rôle du Service du développement des politiques consiste principalement à faire l'analyse de l'état de la situation du transport scolaire. De plus, il doit proposer des ajustements au cadre institutionnel et réglementaire en réalisant notamment des études ponctuelles sur divers aspects juridiques et financiers, et en entretenant des relations avec le milieu. De son côté, la Division de la réglementation et de la normalisation a à rédiger, à tous les trois ans, le cadre financier. De plus, elle doit procéder annuellement à une mise à jour des règles budgétaires, formuler des avis sur toute question relative au transport scolaire et entretenir des relations avec les clientèles. Enfin, la Division de la gestion et de la vérification des programmes a pour mandat d'analyser les demandes d'allocations spécifiques, d'établir les enveloppes budgétaires des organismes et de maintenir des relations avec les clientèles.

Les unités administratives de la Direction générale jouent donc un rôle de premier plan dans le dossier du transport scolaire. D'elles dépend dans une large mesure, la réalisation des objectifs du programme d'aide. Elles doivent par conséquent travailler en parfaite harmonie autant lorsqu'elles échangent entre elles, que lorsqu'elles ont des contacts avec le milieu.

Dans cette partie de l'évaluation, nous examinerons dans un premier temps cette question en nous basant sur les commentaires recueillis à l'aide de questionnaires administrés séparément aux unités concernées. Puis, nous identifierons les modifications qu'il faudrait, selon elles, apporter aux règles budgétaires actuelles afin d'en améliorer la qualité et d'en faciliter la gestion.

**a. Adéquation entre la définition des rôles et la pratique**

La description du rôle de chaque unité administrative de la Direction générale dans le dossier du transport scolaire correspond assez bien à la réalité. Voyons maintenant comment le tout s'articule dans chacun des grands dossiers du transport scolaire.

### **a.1 Par rapport à la révision du cadre financier**

Le Service du développement des politiques considère complémentaire au sien, le rôle des autres unités administratives dans la révision du cadre financier. Ainsi, le rôle de la Division de la réglementation consiste essentiellement à rédiger le mémoire dudit cadre et à préparer, au besoin, des avis sur le contenu des modifications proposées. Celui de la Division de la gestion se limite principalement à fournir les informations financières et statistiques nécessaires à la révision du cadre financier.

Règle générale, on estime satisfaisante l'implication actuelle de ces derniers dans la détermination des paramètres du cadre financier, d'autant plus qu'ils sont consultés sur le projet de cadre.

### **a.2 Par rapport aux règles budgétaires**

La Division de la réglementation est le maître d'oeuvre de la révision des règles budgétaires. Ce travail est accompli en collaboration avec la Division de la gestion. La contribution de cette dernière est indispensable, car elle fournit les données à la base d'une révision adéquate des règles. De plus, elle est en mesure de préciser la nature des ajustements à apporter aux règles afin de les adapter aux besoins du milieu. Enfin, elle peut identifier les problèmes techniques auxquels elle est confrontée à chaque fois qu'elle a à appliquer certaines dispositions. Ces deux divisions s'estiment en mesure d'assumer adéquatement leurs responsabilités respectives.

### **b. Relations avec le milieu**

Le Service du développement des politiques reconnaît avoir peu de contacts avec les représentants des institutions privées ou avec les associations chargées de défendre leurs intérêts. Il en est ainsi, parce que les représentations que ces derniers font auprès de la

Direction générale se rapportent davantage à l'application de certaines dispositions des règles budgétaires qu'aux grandes orientations du transport scolaire.

C'est surtout la Division de la gestion qui entretient des relations avec les intervenants représentant les institutions privées. Cette situation a l'avantage d'assurer ces derniers d'être en contact avec un interlocuteur unique. Par contre, elle peut leur donner l'impression de ne pas être considérés au même titre que les représentants de la Fédération des commissions scolaires, qui sont consultés lors de la révision du cadre financier. Comme ils ont rarement été invités à donner leur avis sur tout nouveau projet de cadre financier, il est facile de s'imaginer qu'ils puissent avoir cette impression. Toutefois, rappelons qu'avant l'adoption du troisième cadre financier en 1988-1989, la problématique des institutions privées n'y avait jamais fait l'objet d'une attention particulière.

#### **c. Propositions d'ajustements aux règles budgétaires**

Le Service du développement des politiques émet le souhait qu'à l'avenir, les règles budgétaires reflètent davantage les orientations du cadre financier. Pour appuyer ce souhait, il souligne que certaines dispositions des règles actuelles sont difficilement applicables à l'ensemble des institutions privées. Cette situation crée, par le fait même, des problèmes d'équité.

Les divisions de la réglementation et de la gestion partagent cette perception. De plus, elles constatent que les règles ne répondent pas toujours aux besoins du milieu. L'introduction des dispositions pour solutionner des problèmes particuliers, sans avoir réalisé au préalable une analyse d'impact, peut expliquer en partie ce phénomène. Il en a résulté des iniquités dans le traitement accordé à certaines institutions privées par rapport à d'autres. On a tenté de généraliser à partir de cas particuliers plutôt que l'inverse.

En dernière analyse, tous reconnaissent la nécessité de porter la même attention à la collecte des données de clientèle qu'à celle des données financières. Les unes comme les autres sont indispensables à la préparation d'analyses de qualité.

### **3.4 Les intervenants du milieu dans le transport scolaire**

Le programme d'aide destiné aux élèves du privé touche également les différents groupes qui organisent le transport et reçoivent à cet effet une subvention. Les institutions privées et les commissions scolaires sont les deux principales pourvoyeuses de service. À ce titre, il apparaît important de les consulter ou de consulter leurs mandataires afin de connaître leurs perceptions sur la viabilité du service et sur la qualité du programme d'aide. De plus, il est utile de connaître l'état des relations qu'ils entretiennent entre eux et avec le ministère des Transports.

Pour accomplir cette partie de notre mandat, nous avons administré un questionnaire aux représentants des deux associations défendant les intérêts des institutions privées, aux représentants de la Fédération des commissions scolaires du Québec et à quelques représentants du réseau. Il aurait été intéressant de recueillir, à l'aide d'un échantillonnage représentatif, les perceptions des intervenants eux-mêmes. Cependant, le recours à un tel échantillonnage implique des coûts non négligeables et entraîne des délais avec lesquels il était difficile de composer. Par ailleurs, nous voulions éviter de sonder les institutions privées deux fois au cours de la même évaluation.

**a. Les associations représentant les institutions privées<sup>72</sup>**

**a.1 La viabilité du service**

Pour les institutions privées, le transport représente un atout majeur dans le recrutement de leur clientèle, particulièrement en milieu rural et semi-rural. En effet, même si la clientèle pensionnaire demeure importante, elle a diminué constamment au cours des dernières années au profit de la clientèle externe. Les parents semblent donc moins enclins à inscrire leurs enfants dans un pensionnat. Ce changement de mentalité a donc obligé les dirigeants des institutions privées à s'ajuster en conséquence et à recruter leur clientèle en périphérie des institutions. Évidemment, en milieu rural et semi-rural, la densité de la population est beaucoup moins grande qu'en milieu urbain. C'est pourquoi le bassin de recrutement se doit d'être beaucoup plus vaste et que la présence du transport scolaire y est très importante. Celui-ci représente, en effet, une force d'attraction leur permettant d'attirer la clientèle dont ils ont besoin pour assurer leur survie. En milieu urbain, là où il existe un service de transport en commun, le problème est moins sérieux. Mais comme le transport en commun n'est pas présent dans toutes les localités, la disponibilité du transport scolaire permet alors de suppléer au transport en commun.

**a.2 La satisfaction à l'égard du programme d'aide**

Selon les représentants des institutions privées, ces dernières sont en général satisfaites du programme d'aide actuel. En effet, à l'origine les institutions acceptaient plus ou moins bien le principe des ententes de transport avec les commissions scolaires; elles limitaient passablement leur indépendance. Aujourd'hui, elles les acceptent plus facilement compte tenu des avantages qu'elles procurent. Cependant, ces ententes devraient être mieux encadrées de façon à permettre une application uniforme sur l'ensemble du territoire. Par

---

72. Les institutions privées sont représentées par l'Association des institutions d'enseignement privé et par l'Association des établissements scolaires privés. Le représentant de cette dernière association n'a pu assister à la réunion, mais il a autorisé le représentant de l'Association des institutions d'enseignement privé à parler en son nom.

exemple, certaines commissions scolaires refusent de transporter la clientèle hors du territoire, alors que d'autres offrent le transport à toute la clientèle sans distinction. En d'autres termes, les règles du jeu devraient être les mêmes pour toutes les institutions privées, lesquelles s'engageraient à les respecter intégralement.

Par ailleurs, selon ces représentants, la subvention ne devrait pas être accordée en fonction des coûts de transport de la commission scolaire sur le territoire duquel l'institution privée est située. Elle devrait plutôt correspondre aux coûts de transport de la commission scolaire d'origine de chaque étudiant. De plus, ils souhaitent voir une solution aux problèmes d'horaires et de calendrier scolaire. D'autre part, ils considèrent que le transport des élèves fréquentant les institutions privées situées sur les territoires de la STCUM et de la CTCUQ, tout en résidant à l'extérieur de ces territoires, devrait être subventionné.

De façon générale, ils estiment que le transport, incluant le transport de fin de semaine, devrait être entièrement financé par le Ministère. Pour eux, le secteur privé participe autant que le secteur public au développement de la société. Par ailleurs, ils jugent insuffisante la subvention de 80 % allouée aux institutions qui mettent sur pied leur propre service de transport pour desservir la clientèle hors du territoire. Enfin, selon eux, la partie des règles budgétaires relative aux institutions privées devrait être rédigée dans un langage moins hermétique. De plus, une synthèse devrait en être faite et elle devrait être transmise à tous les intervenants, y compris ceux qui ne reçoivent pas directement de subvention.

### **a.3 L'état des relations entre les différents intervenants**

Il existe quelques différends entre les institutions privées et les commissions scolaires. Ceux-ci ont surtout trait aux horaires, aux circuits et à la disponibilité des véhicules facilitant l'accès à des activités pédagogiques en dehors des heures de cours. Habituellement, après quelques échanges, les deux parties parviennent à s'entendre. D'ailleurs, les institutions privées sont en général satisfaites des relations qu'elles entretiennent avec les com-

missions scolaires. Leurs relations avec les représentants du Ministère sont également satisfaisantes.

En outre, ils précisent que les responsables du transport dans les institutions privées n'ont pas tous la même connaissance du programme d'aide. La priorité est donnée avant tout aux dossiers à caractère pédagogique. C'est pourquoi ils insistent pour qu'on leur transmette une synthèse des règles budgétaires et qu'on leur fasse part de toutes les modifications qui s'y rapportent.

Par ailleurs, ils expriment le souhait de voir le Ministère désigner un interlocuteur en mesure de fournir aux institutions privées des informations générales sur le programme d'aide. Il pourrait aussi leur donner des avis, lorsqu'elles sont confrontées à des problèmes particuliers. Dans le même ordre d'idée, ils aimeraient pouvoir échanger autour d'une même table avec les représentants des commissions scolaires. Ils croient qu'ainsi ils pourraient aplanir les problèmes dès qu'ils surgissent. Enfin, ils se demandent dans quelle mesure le Ministère ne pourrait pas jouer un rôle de soutien technique auprès des institutions qui ont obtenu l'autorisation de mettre sur pied leur propre service de transport.

## **b. La Fédération des commissions scolaires du Québec<sup>73</sup>**

### **b.1 Le rôle de la Fédération face aux commissions scolaires**

Le rôle de la Fédération des commissions scolaires auprès de commissions scolaires est très différent de celui joué par les associations représentant les institutions privées. En effet, alors que les représentants des institutions privées sont appelés, en quelque sorte, à défendre les intérêts particuliers de chaque membre, la Fédération représente les intérêts

---

73. Aux fins de la présente consultation, la représentante de la Fédération des commissions scolaires, Madame Louise Hardy, a jugé utile d'inviter, Messieurs Robert Lefebvre et Marcel Côté, régisseurs de transport à la Commission scolaire des Découvreurs et à la Commission scolaire Chauveau. L'opinion de ces derniers reflète la situation vécue dans leur institution respective, mais ne peut être considérée comme étant représentative de l'opinion de l'ensemble des régisseurs de transport sur le transport des élèves fréquentant les institutions privées.

généraux de l'ensemble de ses membres. De plus, dans les commissions scolaires les régisseurs de transport s'occupent en grande partie des questions relatives au transport, contrairement aux institutions privées où les responsables du transport consacrent beaucoup d'énergies à d'autres dossiers. Par conséquent, leur connaissance du dossier «transport» est limitée et les associations doivent alors jouer un rôle de soutien.

De plus, comme la commission scolaire constitue une entité administrative et politique autonome, la Fédération n'a donc pas à s'ingérer dans son choix quant à l'organisation du transport des élèves du privé. D'ailleurs, la Fédération n'entretient pas de contacts réguliers avec les institutions privées, pas plus d'ailleurs qu'avec les associations défendant leurs intérêts, sauf pour discuter de problèmes pouvant concerner plusieurs commissions scolaires. Enfin, la Fédération ne transmet pas d'informations à ses membres sur le contenu du programme d'aide ou des règles budgétaires, à moins que des problèmes particuliers affectant l'ensemble des commissions scolaires ne se posent.

## **b.2 La satisfaction à l'égard du programme d'aide**

Pour les représentants du réseau présents à la rencontre, les règles budgétaires sont claires et ne comportent pas d'ambiguïtés. De son côté, la Fédération croit qu'on pourrait en améliorer la compréhension et trouve les règles budgétaires trop généreuses envers les institutions privées. Elle insiste principalement sur les pénalités prévues en cas de rupture d'entente de transport et sur la desserte de la clientèle hors du territoire. Dans ce dernier cas, les commissions scolaires offrent aux élèves du privé un service qu'elles n'organisent pas pour leurs propres élèves, préférant plutôt subventionner les parents lorsque de tels cas se présentent. De plus, on souligne que l'absence de normes prévoyant des ajustements aux variations de clientèles pénalise les commissions scolaires. Pour illustrer ce problème, on indique que lorsqu'en cours d'année une institution privée décide d'expulser un élève, la commission scolaire est obligée de l'accepter dans ses rangs et de lui offrir le transport, au besoin. Enfin, on fait remarquer qu'il sera probablement de plus en plus difficile de conclure de nouvelles ententes notamment pour la desserte de la clientèle hors

du territoire, même si financièrement elles peuvent être avantageuses. Cette opinion confirme d'ailleurs un constat fait dans la partie précédente. Finalement, selon eux, plusieurs commissions scolaires en viendront à rompre leurs ententes, même si elles encourent de fortes pénalités.

### **b.3 L'état des relations entre les différents intervenants**

La Fédération des commissions scolaires exprime l'avis que les relations qu'elle entretient actuellement avec le Ministère ne sont pas des plus faciles. En effet, elle constate que le Ministère affiche un manque de compréhension devant la situation difficile vécue présentement par les commissions scolaires. Cependant, ses relations avec les institutions privées sont bonnes.

Par ailleurs, la Fédération ne croit pas qu'il soit nécessaire de créer une table de concertation regroupant les différents intervenants concernés par la question du transport des élèves du privé. Pour elle, ce dossier est avant tout politique, et tout problème devrait être traité à un niveau plus élevé. Par contre, la situation de concurrence qui existe entre les deux secteurs risque d'amplifier, au cours des prochaines années, les problèmes rencontrés actuellement.

### **3.5 Éléments de prospective**

Développement du secteur privé, croissance de la clientèle du secondaire privé, modifications aux orientations du ministère de l'Éducation sont autant de facteurs d'influence de la demande de service en transport scolaire que nous tenterons de cerner dans cette partie de l'évaluation. La connaissance de ces facteurs permettra éventuellement aux gestionnaires de modifier ce volet du programme d'aide en fonction des besoins prévisibles du milieu et des préoccupations gouvernementales.

**a. Évolution prévisible du secteur et impact sur la demande future de service**

Quelle place occupera le secteur privé dans l'ensemble du système d'éducation en l'an 2000? Connaîtrons-nous une croissance ou une diminution de la clientèle du secteur privé d'ici là? Quelle attraction le secteur privé exercera-t-il sur la clientèle du secteur public? Voilà quelques questions auxquelles nous devons répondre pour disposer d'un large éventail d'éléments à considérer dans le cadre d'une révision approfondie de ce volet du programme d'aide.

**a.1 Importance du secteur privé au Québec avant 1990**

Avant d'aborder l'analyse des éléments de prospective, il est intéressant de tracer sommairement, à l'aide de quelques indicateurs de clientèle, l'évolution qu'a connu ce secteur au cours des années 80. Ainsi, entre 1980-1981 et 1988-1989, la clientèle totale du secteur privé augmente de façon constante pour passer de 83 354 élèves en 1980-1981 à 94 117 en 1988-1989. Au cours de cette même période, la clientèle du secteur public diminue progressivement pour se retrouver à 800 186 élèves en 1988-1989 après avoir totalisé 934 776 élèves en 1980-1981 (Tableau 18). C'est le niveau secondaire public qui souffre le plus de cette diminution importante de la clientèle scolaire. En 1980-1981, la clientèle du secondaire compte pour près de 50 % de la clientèle totale du secteur public et en 1988-1989, elle ne représente plus que 40 % de cette même clientèle. Dans le secteur privé, la clientèle de niveau secondaire se maintient aux alentours de 80 % (Tableau 19).

Toujours durant cette période, la proportion des élèves fréquentant des établissements d'enseignement privé passe de 3,3 % en 1980-1981 à 4,2 % en 1988-1989 au niveau primaire, et de 12,9 % à 18,7 % au niveau secondaire (Tableau 20). Contrairement au secteur public, le niveau secondaire du secteur privé se développe donc passablement au cours des années 80. Ce développement se fait en grande partie au détriment du secteur public. En effet, même en supposant que tous les finissants du primaire du secteur privé entreprennent leurs études secondaires dans le même secteur d'enseignement, ils ne repré-

sentent depuis 1982-1983, qu'environ 20 % des nouveaux élèves inscrits (Tableau 21). C'est donc près de 80 % des nouveaux élèves inscrits en première année du secondaire privé qui proviennent de l'extérieur de ce réseau et peut-être du secteur public<sup>74</sup>.

Cette dernière hypothèse se vérifie d'ailleurs à l'analyse des tableaux 21 et 22. D'une part, on constate qu'entre 1982-1983 et 1988-1989, le nombre de nouveaux élèves inscrits en première année du secondaire public est toujours inférieur au nombre de finissants du primaire de l'année précédente (Tableau 22). D'autre part, on observe que le nombre de places à combler pour compléter l'effectif du secondaire privé (Tableau 21, colonne C) est toujours supérieur au nombre de finissants du primaire public susceptibles de transférer au secondaire privé, sauf en 1982-1983 (Tableau 22, colonne C).

L'exemple suivant illustre comment cela se traduit dans la réalité. En 1988-1989, les nouveaux élèves inscrits en première année du secondaire totalisaient 16 998 élèves, alors que l'année précédente à peine 3 407 élèves y terminaient leurs études primaires. Ainsi, en postulant que tous les finissants du primaire poursuivaient leurs études secondaires dans le même secteur d'enseignement, ce sont 13 591 nouveaux inscrits au début du secondaire qui provenaient de l'extérieur de ce réseau (Tableau 21). Au même moment, 12 547 finissants du primaire public choisissaient de changer de secteur d'enseignement au début du secondaire préférant plutôt le secteur privé (Tableau 22). On voit donc jusqu'à quel point, les finissants du primaire public sont venus grossir l'effectif du secondaire privé. D'ailleurs, l'attraction du secteur privé sur le secteur public ne se dément pas depuis le début des années 80. En fait, entre 1982-1983 et 1987-1988, la proportion des finissants du secteur public optant pour le secteur privé au début du secondaire est passée de 10,5 % à 16,1 % (Tableau 22).

---

74. Pour déterminer avec certitude la provenance des nouveaux élèves inscrits en première année du secondaire privé, il faudrait analyser le dossier de chaque étudiant et repérer son école d'origine.

La situation décrite ci-dessus reflète donc une tendance qui, si elle se maintient au cours des prochaines années, se répercutera inévitablement sur la demande en transport scolaire. De plus, elle entraînera assurément des débours additionnels de la part du ministère des Transports. Enfin, il y a de fortes chances, que toute nouvelle perte de clientèle au profit du secteur privé incitera fortement les commissions scolaires à imposer des restrictions supplémentaires aux institutions privées actuellement sous entente. Il en sera ainsi avec celles avec qui elles négocieront une première entente.

### **a.2 Évolution de l'effectif scolaire entre 1989-1990 et 2010-2011<sup>75</sup>**

Si l'on se fie aux prévisions<sup>76</sup> à long terme réalisées par le ministère de l'Éducation, le déclin de la clientèle scolaire se poursuivra au cours des deux prochaines décennies. Ainsi, l'effectif des niveaux primaire et secondaire passera de 1 045 245 élèves en 1989-1990 à 842 526 en 2010-2011. Le secteur public fera encore les frais de cette diminution de clientèle (Tableau 23).

En effet, après avoir connu une légère hausse jusqu'en 1995-1996, la clientèle du secondaire public se chiffrera à 319 879 en 2010-2011 comparativement à 388 057 en 1989-1990. Au niveau primaire, elle passera de 556 247 élèves à 416 640 au cours de la même période. De son côté, le secteur privé connaîtra une croissance jusqu'aux alentours de 1998-1999, et c'est encore le niveau secondaire qui en bénéficiera. En fait, la clientèle du secondaire privé se stabilisera à 81 966 élèves à partir de 1998-1999, après s'être élevée à 76 902 en 1989-1990. Quant à la clientèle du primaire, elle se maintiendra à 24 041 élèves

---

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

76. Les prévisions ont été réalisées à l'aide de la méthode des taux de scolarisation, et en se basant sur trois scénarios de prévisions de la population élaborés par le Bureau de la statistique du Québec.

Nous avons retenu le scénario moyen qui suppose une stabilisation de la fécondité à 1,4 enfant par femme, et un solde migratoire positif de 11 600 personnes comprenant à la fois une augmentation de l'immigration internationale et une réduction des pertes migratoires internationales.

tout au long de la période de prévisions (Tableau 23). Ici aussi, tout indique que les gains enregistrés par le secteur privé, le seront au détriment du secteur public. En outre, la répartition de l'effectif selon le niveau et le secteur d'enseignement restera sensiblement la même que celle qu'on a connue au cours des années 80. Ainsi, dans le secteur privé, environ 20 % de la clientèle totale se retrouvera au niveau primaire comparativement à 80 % au niveau secondaire. Dans le secteur public, cette proportion s'établira à 55 et 45 % respectivement (Tableau 24).

Par ailleurs, d'ici l'an 2010-2011, la proportion des élèves des établissements d'enseignement privé ira en augmentant notamment au niveau secondaire. En effet, elle gagnera quatre points pour atteindre 20 % de la clientèle totale du secondaire en 2010-2011, après avoir représenté 16,5 % de cette même clientèle en 1989-1990 (Tableau 25). Toutefois, à compter de 1998-1999, cette augmentation trouve son explication dans la diminution constante de la clientèle du secondaire public plutôt que dans l'accroissement de la clientèle du secteur privé. Cette dernière sera stable à partir de cette date. Au niveau primaire, la proportion des élèves restera la même tout au long de la période de prévisions. Si ces prévisions se réalisent, la clientèle du secteur privé continuera donc à croître au cours des prochaines années et par conséquent on assistera à une demande accrue de service.

**b. Autres facteurs pouvant avoir une incidence sur le programme d'aide**

La situation décrite précédemment tient compte uniquement des paramètres de l'évolution démographique de la population. D'autres facteurs pourront également exercer une pression sur la demande en transport scolaire. Les modifications apportées au statut des différentes institutions privées, la levée du moratoire sur le développement de nouvelles institutions privées et l'évolution de leur financement figurent parmi ces facteurs.

### **b.1 Évolution du nombre d'institutions privées de niveau secondaire entre 1981-1982 et 1989-1990 et effets de la levée du moratoire**

Comme on le sait, les institutions privées peuvent détenir une ou plusieurs des autorisations accordées par le ministère de l'Éducation. En effet, elles peuvent être déclarées d'intérêt public, être reconnues pour fins de subvention ou encore détenir un permis d'enseignement. Une fois par année, le Ministère leur offre l'opportunité de soumettre une demande d'amélioration de statut.

Au niveau secondaire, le passage d'une institution privée reconnue pour fins de subvention ou d'une institution détenant un permis d'enseignement à une institution privée DIP se répercute sur notre programme d'aide. En effet, dans de tels cas, elles deviennent, sous certaines conditions, admissibles aux subventions du ministère des Transports. Les nouvelles institutions privées qui répondent aux mêmes exigences sont également admissibles aux subventions. Il est difficile de chiffrer le coût de telles modifications pour le ministère des Transports. Cependant, l'analyse de l'évolution du nombre d'institutions privées de niveau secondaire permet tout de même de tirer certaines conclusions.

Depuis 1981-1982, le nombre d'institutions privées de niveau secondaire diminue de façon constante. De 202 qu'il est en 1981-1982, il se retrouve à 170 en 1989-1990. Cette diminution se fait sentir dans les institutions reconnues pour fins de subvention et dans celles détenant un permis d'enseignement. En fait, elles voient leur nombre passer respectivement de 32 et 49 en 1981-1982 à 12 et 18 en 1989-1990. Pendant ce temps, le nombre d'institutions privées DIP augmente régulièrement au cours de la même période pour se retrouver à 140 en 1989-1990 comparativement à 121 en 1981-1982 (Tableau 26).

Ainsi, jusqu'en 1985-1986, l'augmentation du nombre d'institutions privées DIP résulte du changement de statut accordé aux deux autres types d'institutions privées par le ministère de l'Éducation. À ce facteur d'explication s'ajoute, à compter de 1985-1986, l'effet de la levée du moratoire sur le développement de nouvelles institutions privées. Ces modifications ont donc un effet direct sur l'augmentation de la clientèle et sur la demande en

transport scolaire. D'ailleurs, les changements apportés, en 1990-1991, au statut de six institutions privées reconnues pour fins de subvention donnent une idée de l'importance de ce phénomène. En effet, ces modifications touchent 808 élèves, tous susceptibles d'être admissibles au transport scolaire (Tableau 27). Ce nombre n'est tout de même pas négligeable, si l'on considère que le ministère des Transports doit donner suite aux orientations et à certaines décisions prises par le ministère de l'Éducation<sup>77</sup>.

## b.2 Évolution du financement des institutions privées

Parmi les facteurs pouvant influencer le développement des institutions privées, le financement occupe une place de premier plan. Sans entreprendre une analyse approfondie de cette question, il est intéressant, à partir de la documentation existante, d'en suivre l'évolution au cours des dernières années. Il est également intéressant de montrer les conséquences qu'un relèvement du financement sur le développement du secteur privé pourrait avoir sur la demande en transport scolaire.

Contrairement à l'école publique entièrement financée par l'État, l'école privée a plutôt vu la part du gouvernement décroître constamment. Ce changement s'est fait à partir du moment où «*le niveau de subvention est passé d'un pourcentage du coût unitaire public à un taux uniforme fixé par le [ministre de l'Éducation]*»<sup>78</sup>. En fait, si la part de l'État dans le financement de l'école privée est de 64,8 % en 1983-1984, elle n'atteint plus que 59,8 % en 1986-1987<sup>79</sup>.

---

77. Le projet de loi sur l'enseignement privé, actuellement en préparation, aura un effet direct sur notre programme d'aide, puisque d'autres institutions privées présentement reconnues pour fins de subvention deviendront admissibles. En fait, avec ce projet de loi, les statuts de DIP, de RFS et de Permis seront remplacés par un permis d'exploitation d'un établissement d'enseignement privé.

78. MIGUÉ, Jean-Luc et MARCEAU, Richard. *L'économie politique de l'enseignement élémentaire et secondaire : monopole public ou concurrence?*, École nationale d'administration publique, mars 1989, p. 3.

79. *Ibid.*, p. 3.

En dépit de contraintes financières de plus en plus grandes, le niveau secondaire du secteur privé n'en poursuit pas moins son développement au cours des années 80. Il voit ainsi la proportion de ses élèves passer de 12,9 % en 1980-1981 à 18,7 % en 1988-1989 (Tableau 20). Toutefois, de l'avis des défenseurs de l'école privée, il ne pourra en être ainsi encore bien longtemps<sup>80</sup>. D'ailleurs, la réduction de la participation de l'État a déjà forcé certaines institutions, incapables de faire face à leurs obligations, à fermer leurs portes.

Cependant, le relèvement du taux de subvention actuel par le ministère de l'Éducation pourrait corriger cette situation. Pour s'en convaincre, il suffit de rappeler les résultats d'un sondage réalisé aux États-Unis sur l'impact probable de l'allocation d'un crédit d'impôt de 250 à 500 \$. Ce sondage montre, en effet, que 23 % des parents d'enfants fréquentant l'école publique opteraient pour le secteur privé, si un tel crédit était voté. Transposé au Québec, il en résulterait un déplacement de 238 000 élèves du secteur public vers le privé<sup>81</sup>. Ainsi, une majoration du taux de subvention, si minime soit-elle, amplifierait l'attraction que le secteur privé exerce déjà sur le secteur public. En conséquence, si un jour on devait en arriver là, la demande en transport scolaire serait sûrement plus importante encore qu'elle ne l'est aujourd'hui; c'est un facteur à ne pas négliger.

Enfin, il est difficile d'affirmer avec certitude que l'ensemble de ces prévisions vont se réaliser au cours des prochaines années. Cependant, il faudra en tenir compte au moment de la révision du programme d'aide. En effet, on ne peut minimiser l'impact qu'elles auraient sur ce dernier, si elles devaient se concrétiser même partiellement. En dernière analyse, soulignons qu'une révision en profondeur du programme d'aide implique que l'on prenne en considération l'ensemble des facteurs pouvant l'influencer. Il faut alors éviter de chercher uniquement des solutions aux problèmes opérationnels. Une vision globale de

---

80. REGROUPEMENT DE L'ENSEIGNEMENT PRIVÉ DU QUÉBEC. *Le tableau s'assombrit*, mars 1989, p. 1.

81. MIGUÉ, Jean-Luc et MARCEAU, Richard. *L'économie politique de l'enseignement élémentaire et secondaire : monopole public ou concurrence?*, École nationale d'administration publique, mars 1989, p. 60.

la problématique des institutions privées ne peut que nous éclairer sur l'orientation à donner à notre programme d'aide. C'est, là, la seule façon d'atteindre nos objectifs.

### **3.6 Constatations générales**

L'analyse d'ensemble de la problématique du programme d'aide au transport scolaire destiné aux élèves du privé, nous amène à faire une série de constatations qui sont autant de pistes d'amélioration du programme d'aide. Nous décrivons donc les principales constatations qui se dégagent de nos analyses et, dans certains cas, nous proposerons des solutions aux problèmes ainsi constatés. Lorsque cela sera possible, nous déterminerons dans quelle mesure les objectifs du programme ont été atteints. Ces objectifs visaient principalement un meilleur contrôle budgétaire, une utilisation optimale des ressources et un assouplissement de l'encadrement réglementaire.

#### **a. Les cadres financiers triennaux, les règles budgétaires et leur contenu**

Dans cette partie de l'évaluation, nous avons présenté les grands objectifs contenus dans chacun des trois cadres financiers élaborés depuis l'instauration du régime de 1982. Puis, nous avons mis en relief les principales dispositions des règles budgétaires se rapportant aux institutions privées. Enfin, nous avons identifié les changements apportés aux règles au cours de chaque cadre financier. Nous cherchions également à vérifier jusqu'à quel point les règles budgétaires reflètent les grandes orientations contenues dans le cadre financier, répondent aux besoins du milieu et sont rédigées dans un style facilement accessible à tous.

Des modifications ont été apportées aux règles budgétaires surtout au cours du troisième cadre financier. Ce cadre couvre les années 1988-1989 à 1990-1991. Ainsi, la levée du moratoire sur le développement de nouvelles institutions privées a obligé le Ministère à modifier les règles de façon à permettre leur admissibilité. De plus, il a restreint le critère de territoire d'OPT aux institutions situées sur les territoires de la STCUM et de la

CTCUQ. Enfin, il a introduit la notion de desserte de clientèle hors des territoires au cours de la deuxième année du cadre financier. Dans l'ensemble, ces changements ont eu un impact significatif sur les coûts du programme d'aide en donnant plus de possibilités aux institutions privées de bénéficier d'une subvention. Par exemple, les demandes relativement importantes pour la desserte de la clientèle hors du territoire au cours des dernières années ont amené les institutions à organiser le transport de cette clientèle; les commissions scolaires s'y refusaient. Il en a résulté un dédoublement de service qui pourrait être limité, si la notion de territoire était mieux définie. Nous en reparlerons plus loin.

Ainsi, à part l'introduction de cette notion, les modifications apportées aux règles budgétaires au cours du troisième cadre financier s'inscrivent dans le respect des grandes orientations du transport scolaire. Ce constat ne signifie pas pour autant que les autres changements aux règles ont été sans conséquence; les problèmes qu'ils suscitent sont cependant d'un autre ordre. Pensons aux modifications apportées au libellé des définitions ou encore à l'ajout de certaines dispositions pour solutionner des problèmes particuliers dont l'effet a été de rendre les règles budgétaires moins transparentes et plus difficiles à comprendre.

Par ailleurs, l'analyse nous permet de constater la simplicité des règles budgétaires et elle met en lumière un manque de constance dans leur application. Il semble que l'on ait souvent cherché à donner une réponse positive à la demande présentée, même si a priori elle était inacceptable. On est bien loin de l'objectif d'assouplissement de l'encadrement réglementaire introduit lors de la réforme de 1982.

#### **b. Les institutions privées et le transport des élèves**

Après avoir brossé un portrait sommaire de l'évolution du secteur privé de niveau secondaire au cours des dernières années, nous avons tenté d'établir l'adéquation entre les principales dispositions des règles budgétaires et la réalité du milieu. Cette analyse nous per-

met de faire une série de constatations dont certaines démontrent les incongruités des règles et nous amène à proposer des solutions pour corriger la situation.

De façon générale, les institutions privées de niveau secondaire sont bien desservies par le transport scolaire. Il y a, bien sûr, le cas des 11 institutions qui, parce qu'elles n'avaient pas fait de demande de subvention la première année de leur création, ne pouvaient plus le faire par la suite. Mais depuis, la situation a été corrigée et elles pourront recevoir une subvention à compter de l'année scolaire 1991-1992. Ce constat met en relief une inadéquation de certaines dispositions des règles avec la réalité du milieu. Cette inadéquation découle peut-être de certaines des modifications apportées aux règles budgétaires, dont on a fait état précédemment. D'ailleurs, le même constat s'applique au critère relatif au territoire sur lequel une institution ne peut recevoir de subvention. En effet, ce critère a été modifié quatre fois depuis 1982-1983. En premier lieu, il s'appliquait aux territoires des trois grandes commissions scolaires du Québec; puis, aux territoires des cinq principaux OPT; ensuite, seulement aux territoires des organismes assurant le transport dans les villes de Québec et de Montréal; et enfin, on y a ajouté une possibilité de dérogation sous certaines conditions. Sans aller jusqu'à dire que ces changements n'étaient pas justifiés, ceux-ci ne semblaient pas avoir été précédés d'une analyse d'impact mesurant les effets sur l'ensemble du programme. De plus, ils ouvrent la porte à une demande accrue de subvention et viennent en contradiction avec l'objectif d'un meilleur contrôle budgétaire. Enfin, ces ajouts n'aident en rien la transparence des règles budgétaires.

Par ailleurs, l'analyse nous permet également de constater que les institutions privées semblent avoir de plus en plus de difficultés à conclure des ententes de transport avec les commissions scolaires. Cette situation découlerait en grande partie du refus de plusieurs commissions scolaires d'organiser le transport de la clientèle hors du territoire. Elle tiendrait également à la définition de la notion de territoire basée sur le territoire de la commission scolaire sur lequel l'institution privée est située. En effet, l'analyse des données montre que là où le transport en commun est absent, la clientèle hors du territoire est peu importante et est généralement desservie par des commissions scolaires. Cette situation

s'explique par le fait que chaque commission scolaire couvre un territoire suffisamment grand pour permettre à l'institution de recruter presque toute sa clientèle externe sur ce même territoire. En région et en l'absence de transport en commun, la notion de territoire, telle qu'elle est définie actuellement, ne pose donc pas de problème d'application.

Par contre, en milieu urbain, là, où il existe un OPT et où la même notion de territoire prévaut, la clientèle hors du territoire est beaucoup plus importante. Il en est ainsi, parce que plusieurs commissions scolaires se concentrent en région urbaine et que leur territoire est plus restreint. C'est ainsi que les institutions privées recrutent une partie de leur clientèle sur le territoire de plus d'une commission scolaire. Donc, le fait d'utiliser le territoire de la commission scolaire sur lequel l'institution privée est située comme unité de mesure, n'a pas le même impact en milieu urbain qu'en milieu rural et semi-rural. De plus, la présence de l'institution sur le territoire d'un OPT amplifie ce problème. En fait, l'utilisation de la notion de territoire de commission scolaire en milieu urbain a engendré, en quelque sorte, le problème de la desserte de la clientèle hors du territoire. Elle a ni plus ni moins forcée les institutions à demander une subvention pour organiser le transport de leur clientèle. Cependant, ces dernières n'avaient pas d'autres choix, parce que les commissions scolaires refusaient de transporter la clientèle résidant à l'extérieur de leur territoire. L'introduction de cette notion n'a donc pas favorisé l'utilisation optimale des ressources qui, rappelons-le, est un des objectifs du programme d'aide. La notion de territoire doit donc être revue pour déterminer s'il est possible de l'élargir. Mais, avant d'en arriver là, il faut bien sûr, s'assurer qu'une telle mesure sera applicable et dans le cas contraire trouver une meilleure solution.

Par ailleurs, la présence d'un OPT pose tout le problème du niveau du financement accordé aux institutions privées en fonction du mode d'organisation de transport. En effet, normalement, une institution privée située sur un territoire desservi par un OPT, reçoit une subvention égale à 80 % du coût moyen du transport intégré. Dans les faits, ce taux s'applique uniquement aux institutions privées qui organisent elles-mêmes le transport de leurs élèves. En effet, lorsque les institutions bénéficient d'une entente de transport, le

montant de la subvention équivaut au coût réel de transport de cette dernière et s'élève à 100 %. En d'autres termes, on ne tient pas compte de la disponibilité du transport en commun comme on le fait lorsque le transport est organisé par les institutions. Pour être logique et équitable, cette disposition ne devrait plus être liée au mode d'organisation du transport, mais plutôt à la disponibilité réelle du transport en commun. La subvention devrait alors être égale au coût du transport intégré sans distinction. Le choix de cette option rencontrerait pleinement l'objectif de contrôle budgétaire du programme d'aide.

Ce traitement différencié apparaît également dans le choix des paramètres servant à établir le montant de l'allocation consentie à chaque institution privée. Ainsi, lorsque la subvention correspond au taux du transport exclusif, elle est établie sur la base de la clientèle inscrite. Mais lorsque la même subvention correspond au coût du transport intégré, elle est calculée à l'aide de la clientèle transportée. Il est difficile de déterminer si l'emploi de deux bases de calcul différentes était vraiment justifié et seule une analyse comparative des deux méthodes permettrait de le déterminer. Cependant, il faut s'assurer que le choix d'un paramètre ou l'autre ne favorise pas davantage les institutions qui bénéficient d'ententes de transport, considérant les avantages qu'elles en retirent déjà.

D'une part, le Ministère doit adopter des mesures qui lui permettront de connaître avec précision le coût de financement du transport des élèves du privé assuré par les commissions scolaires. À cette fin, il pourrait demander à ces dernières de déterminer, à l'aide de formules préétablies, la part de l'allocation de base affectée au transport des élèves du privé et celle imputée au transport des élèves du public. Il pourrait ainsi établir le coût réel du transport pour les élèves du secteur privé. Enfin, il devrait revoir les formules de calcul des allocations, les simplifier au besoin et illustrer leur application à l'aide d'exemples concrets.

D'autre part, selon l'analyse, quelques institutions bénéficient des services d'un transport subventionné, même si elles ne répondent pas aux critères d'admissibilité prévus aux règles budgétaires. Ce sont, au niveau secondaire, le Collège de Champigny de Sainte-Foy et

l'École secondaire François Bourrin de Beauport et, au niveau primaire, le Collège Marie-de-l'Incarnation de Trois-Rivières et l'École Apostolique de Chicoutimi. À ces institutions s'est ajouté, à compter de l'année scolaire 1990-1991, l'Externat Saint-Jean-Eudes de Charlebourg. Il s'est vu accorder une subvention pour organiser le transport, même si lui non plus ne répond pas aux trois critères d'admissibilité du programme d'aide. Cette situation découle de l'inclusion dans les règles budgétaires de dispositions spécifiques à ces cas particuliers. Pour éviter la répétition de situations similaires, on devrait envisager de ne plus subventionner ces institutions. Une telle décision permettrait de corriger une iniquité du système.

On constate également que certaines institutions transportent leurs élèves sans avoir obtenu au préalable, une autorisation de la part du ministère des Transports. C'est le cas notamment de plusieurs institutions situées sur le territoire de la STCUM qui organisent le transport de fin de semaine. La mise en place par le Ministère d'un mécanisme de suivi rigoureux permettrait d'éviter la répétition de ce problème et d'autres problèmes similaires. Il lui serait alors plus facile de s'assurer de la conformité à la loi, de toute forme de transport organisé.

Ce mécanisme de suivi s'impose d'autant plus qu'actuellement certaines institutions organisent, avec l'autorisation du Ministère, le transport d'élèves d'autres institutions privées. Comme tel, le transport entre institutions admissibles n'est pas très grave, mais lorsque la clientèle transportée provient d'institutions non admissibles, des mesures correctives doivent être apportés rapidement pour éviter que le problème prenne des proportions démesurées. Le Ministère pourrait interdire le transport entre institutions parce qu'il est contraire à la loi, ou il pourrait modifier la loi de façon à le régulariser. Par ailleurs, le Ministère devrait également s'assurer qu'une copie des protocoles d'entente lui soit transmise à chaque année conformément aux règles budgétaires. Les informations qu'ils renferment pourraient servir à élaborer une base de données. Enfin, si dans l'ensemble les frais d'administration chargés aux institutions privées par les différents transporteurs apparais-

sent raisonnables, il faudrait malgré tout inviter les intervenants à s'entendre sur une définition commune.

**c. Les intervenants de la Direction générale et les intervenants du milieu dans le transport scolaire**

À l'aide de questionnaires administrés aux différents intervenants concernés par le transport scolaire des élèves du privé, nous voulions connaître leurs perceptions quant à leur rôle dans ce dossier. Nous voulions aussi qu'ils nous renseignent sur l'état de leurs relations, sur la viabilité du service et sur leur satisfaction à l'égard du programme d'aide.

**c.1 Les intervenants de la Direction générale**

Comme telle, la gestion de ce dossier ne pose pas de problème majeur. Les unités administratives de la Direction générale concernée par le transport scolaire considèrent que la définition de leur mandat correspond assez bien à la réalité. Cependant, elles verraient d'un bon oeil la mise sur pied d'un groupe de travail où elles seraient toutes représentées.

Les participants à ce groupe de travail auraient à planifier et à coordonner les interventions de la Direction générale dans ce secteur d'activités. De plus, ils pourraient se donner le mandat d'informer les clientèles sur le rôle de chaque unité administrative responsable du transport scolaire. Cela assurerait les clientèles de disposer de l'information la plus précise possible. Ce besoin d'information est particulièrement ressenti par les représentants des institutions privées.

Par ailleurs, tous les intervenants de la Direction générale souhaitent voir les règles répondre davantage aux besoins de l'ensemble des institutions privées contrairement à ce qui semble prévaloir actuellement. Enfin, ils insistent sur la nécessité de disposer d'une base de données permettant d'assurer un suivi plus rigoureux du programme.

## **c.2 Les intervenants du milieu**

Pour les représentants des institutions privées, la survie de certaines institutions, particulièrement en milieu rural et en milieu semi-rural, dépend en grande partie de la disponibilité du transport scolaire. Vu sous cet angle, le transport scolaire représente donc un service essentiel dont l'existence ne peut être remise en question.

D'un autre côté, le programme actuel répond assez bien à leurs besoins, mais l'encadrement des ententes devrait être plus serré de façon à assurer une application uniforme. De plus, ils aimeraient voir des ajustements apportés à la notion de «hors du territoire». Ces ajustements permettraient aux institutions situées sur les territoires de la STCUM et de la CTCUQ de recevoir une subvention pour organiser le transport hors de leur territoire. Parmi leurs autres demandes, il y a l'attribution de la subvention en fonction du coût de transport de la commission scolaire d'origine de chaque étudiant. Il y a également le financement du transport de fin de semaine et le relèvement à 100 % du taux de la subvention accordée aux institutions qui organisent elles-mêmes le transport. Enfin, il y a la rédaction des règles budgétaires dans un langage moins hermétique, la production d'un document synthèse et sa diffusion à grande échelle.

Les demandes relatives à la révision de la formulation des règles, à leur synthèse et à leur diffusion s'inscrivent dans un processus continu de remise en question de nos programmes. La meilleur contrôle des ententes n'implique qu'une mise à jour et un suivi qui pourrait être intégré au même processus. Par contre, en raison du contexte de rationalisation des dépenses gouvernementales et de la difficulté, d'un point de vue technique, d'administrer certaines des demandes à incidences financières, il sera difficile d'y donner suite.

Par ailleurs, ils estiment satisfaisant l'état de leurs relations avec les intervenants des commissions scolaires et ceux du Ministère. Cependant, ils souhaitent que le Ministère désigne un interlocuteur à titre de personne-ressource pour répondre à leurs besoins d'information. De plus, ils aimeraient échanger dans un cadre formel avec leurs homologues des

commissions scolaires sur toute question relative à l'organisation du transport. Une solution est déjà prévue pour répondre à la première de leurs attentes. Mais il est plus difficile de démontrer l'opportunité de mettre sur pied une table de concertation formée de représentants des institutions privées, des commissions scolaires et du ministère des Transports. D'ailleurs, les représentants des commissions scolaires ne voient pas l'utilité d'une telle table; pour eux, ce dossier est avant tout politique. Finalement, il faudrait évaluer l'opportunité de donner suite à la demande d'assistance technique aux institutions qui ont à mettre sur pied leur propre service de transport.

De leur côté, les représentants des commissions scolaires sont en général satisfaits du programme d'aide. Cependant, selon eux, les pénalités prévues en cas de rupture d'entente, la desserte de la clientèle hors du territoire et l'absence de normes prévoyant des ajustements aux variations de clientèle pénalisent les commissions scolaires. Ils croient que le respect intégral des ententes de transport conclues il y a plusieurs années amènera certaines commissions scolaires à rompre ces dernières, même si elles seront finalement pénalisées. Ces ententes forcent les commissions scolaires à desservir une clientèle hors du territoire. Par ailleurs, leurs relations avec les institutions privées sont jugées généralement bonnes, mais celles avec le Ministère pourraient être meilleures. Enfin, si de l'avis des représentants du réseau consultés, le contenu des règles ne pose pas de problème, la Fédération souhaite qu'on en améliore la compréhension.

#### **d. Les éléments de prospective**

L'analyse des éléments de prospective nous permet d'anticiper les besoins prévisibles dans ce secteur au cours des prochaines années et de prévoir l'orientation que le Ministère entend donner à son programme d'aide. Ainsi, en 1989-1990, le bassin de clientèle des institutions privées admissibles à une subvention s'élevait à 40 001 élèves, répartis dans neuf des onze régions administratives du Québec. De ce nombre, 33 631 pouvaient prétendre au transport et 29 775 l'utilisaient. C'est donc 88,5 % de tous les élèves susceptibles d'être transportés qui, en 1989-1990, l'étaient effectivement. Si l'on considère que le

transport est utilisé par ceux qui en ont vraiment besoin, l'offre de service comble donc adéquatement les besoins. À preuve, dans certaine régions, notamment en Estrie, dans la région de Laval-Laurentides-Lanaudière, dans l'Outaouais et au Saguenay — Lac-Saint-Jean plus de 90 % de la clientèle externe est transportée (Tableau 28).

Cependant, il n'est pas dit que d'autres besoins ne viendront pas d'ici peu exercer une pression supplémentaire sur la demande en transport. Pensons à la diminution du nombre d'élèves pensionnaires qui pourrait libérer un maximum de 6 370 places pour la clientèle externe et à la création de nouvelles institutions privées. Pensons aussi au changement de statut accordé à certaines institutions privées et au passage de la clientèle du secteur public vers le secteur privé. Pensons, enfin, au relèvement toujours possible du niveau de financement de l'école privée par le ministère de l'Éducation. Ce sont tous des facteurs qui pourront éventuellement susciter une demande accrue de transport.

Ces quelques considérations, nous permettent de constater que la demande en transport n'est pas statique et, qu'au contraire, elle évolue constamment. D'où l'importance de définir clairement, au-delà des considérations techniques ou administratives, la philosophie que l'on entend privilégier au regard du transport scolaire des élèves du privé au cours des prochaines années. Ainsi, dans une période où les ressources financières se font de plus en plus rares, les objectifs actuels du programme d'aide demeurent pertinents et doivent être renforcés. Un tel contexte, nous oblige aussi à remettre en question la pertinence de subventionner le transport des élèves en provenance d'institutions non admissibles au programme d'aide. Enfin, il nous amène également à nous demander jusqu'à quel point l'aide consentie au secteur privé doit nécessairement s'aligner sur ce qui se donne dans le secteur public.

## ***CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS***

Au moment de la planification de cette évaluation, nous avons reçu le mandat d'évaluer le programme d'aide au transport scolaire destiné aux élèves fréquentant les institutions privées. Cette évaluation devait nous permettre d'établir dans quelle mesure les objectifs du programme d'aide ont été atteints et de déterminer s'ils sont toujours pertinents. De plus, elle devait nous aider à proposer les actions à prendre dans l'avenir tant au niveau de sa raison d'être et de son contenu que de la façon dont il est appliqué et administré. Plus spécifiquement, les différentes analyses réalisées devaient nous amener à déterminer jusqu'à quel point les objectifs d'assouplissement de l'encadrement réglementaire, de contrôle budgétaire et d'utilisation optimale des ressources ont été atteints. Elles devaient aussi nous fournir des éléments de réponse aux questions que nous nous posions en début de mandat. Ainsi, à l'exception des questions relatives aux coûts, nous avons été en mesure de faire le tour de l'ensemble de ces questions.

Globalement, cette évaluation nous permet de constater que l'objectif d'assouplissement de l'encadrement réglementaire n'a pas été totalement atteint. De plus, les différents changements apportés aux règles au cours des dernières années font en sorte que les intervenants du Ministère ont une vision partielle de certains éléments de la problématique du transport scolaire des élèves du privé. De surcroît, l'absence de mesures d'impact des différentes modifications apportées aux règles budgétaires a entraîné une augmentation de la complexité du libellé de plusieurs dispositions des règles budgétaires. Elles sont ainsi devenues plus difficile à comprendre et à appliquer.

Par ailleurs, nous ne pouvons affirmer que l'objectif d'utilisation optimale des ressources existantes a été pleinement atteint. Certaines institutions privées reçoivent des subventions tout en ne répondant pas aux critères d'admissibilité du programme d'aide. Les paramètres de calcul de la subvention varient en fonction du transport exclusif ou du transport intégré, alors qu'ils devraient être identiques peu importe le transport utilisé.

De plus, nous ne pouvons conclure à un contrôle budgétaire parfait. En effet, le Ministère n'est pas en mesure de déterminer précisément combien il lui en coûte pour financer le transport des élèves assuré par des commissions scolaires. Ce montant est inclus à même l'allocation de base de ces commissions scolaires. Cependant, il faut reconnaître que l'introduction des mesures de compressions budgétaires en 1982 a permis au Ministère de rationaliser les dépenses dans ce secteur du transport.

Nous devons aussi nous demander s'il est pertinent d'utiliser le territoire de la commission scolaire sur lequel l'institution privée est située comme unité de référence, pour déterminer qu'un élève doit être considéré hors du territoire. En effet, en milieu rural, l'utilisation de cette notion ne semble poser aucun problème, mais en milieu urbain la situation est différente. Ainsi, les territoires des commissions scolaires y sont beaucoup moins grands, la concentration de la clientèle y est beaucoup plus forte et par conséquent la clientèle hors du territoire y est plus importante. En fait, elle s'élève à 1 502 élèves dans la région de Laval-Laurentides-Lanaudière et à 1 661 élèves en Montérégie comparativement à 47 élèves sur la Côte-Nord (Tableau 29). D'ailleurs, si actuellement plusieurs commissions scolaires (20 et plus) assurent le transport de la clientèle hors du territoire, c'est que cette clientèle était déjà desservie par le transport scolaire. Mais suite à une modification au territoire de certaines commissions scolaires, plusieurs élèves se sont retrouvés à résider à l'extérieur du territoire des commissions scolaires concernées. Alors, comme on avait demandé à ces commissions scolaires de respecter les ententes déjà conclues, elles ont été dans l'obligation de transporter les clientèles résidant hors de leur territoire. Cette exigence suscite d'ailleurs un mécontentement de la part des commissions scolaires, puisqu'elles doivent transporter une clientèle qu'elles ne desservent pas dans leur propre secteur d'enseignement.

L'évaluation démontre également que la gestion interne du programme ne pose pas de problème majeur. L'évaluation permet enfin d'affirmer que le programme d'aide actuel répond à des besoins concrets et satisfait grosso modo les bénéficiaires externes. Cependant, les représentants du réseau des commissions scolaires souhaitent que les ententes de

transport cessent de favoriser les institutions privées à leur détriment. De leur côté, les représentants des institutions privées veulent que le traitement accordé aux institutions privées qui organisent leur propre transport soit identique à celui accordé à celles qui bénéficient d'ententes de transport. En outre, certains réclament la mise sur pied d'un véritable mécanisme de consultation entre les différents intervenants. Ce mécanisme leur permettrait de développer une vision commune de ce secteur de transport.

Au terme de cette évaluation, nous concluons que les principes de base de ce volet du programme d'aide au transport scolaire doivent être maintenus. Cependant certains ajustements s'imposent afin d'en améliorer l'efficacité, la pertinence et la qualité de sa gestion. À cette fin, nous proposons les recommandations suivantes :

• • • • •

## **RECOMMANDATIONS**

### **RECOMMANDATIONS RELATIVES AU PROGRAMME D'AIDE, AUX RÈGLES BUDGÉTAIRES ET À LEUR APPLICATION**

Nous recommandons que :

1. le volet du programme d'aide se rapportant au transport scolaire destiné aux élèves fréquentant les institutions privées soit maintenu et que ses objectifs d'assouplissement de l'encadrement réglementaire, d'utilisation optimale des ressources et de contrôle budgétaire soient reconfirmés;
2. ce volet du programme d'aide soit révisé en s'assurant que :
  - a. les objectifs d'assouplissement de l'encadrement réglementaire, d'utilisation optimale des ressources et de contrôle budgétaire soient clairement identifiés;
  - b. le chapitre ou la section des règles budgétaires relatif aux institutions privées soit identifié distinctement;
  - c. le libellé des dispositions relatives aux institutions privées soit formulé dans un langage clair et accessible à l'ensemble des intervenants, et que tout changement apporté aux règles lors de leur révision soit justifié;
  - d. les méthodes et les bases de calcul des différentes allocations fassent l'objet d'un guide explicatif;
  - e. tout changement apporté dorénavant aux règles budgétaires soit précédé d'une étude en mesurant les impacts prévisibles sur les coûts, sur le respect des principes et sur les objectifs du programme d'aide;
  - f. toute nouvelle orientation découlant de la révision du cadre triennal soit incluse dans les règles budgétaires au moment de leur révision;
  - g. aucune nouvelle disposition ayant un impact majeur sur le programme d'aide ne soit introduite dans les règles budgétaires, à moins d'avoir été prévue lors de la révision du cadre triennal;
  - h. le Ministère détermine avec plus de précision ce qu'il en coûte aux commissions scolaires pour assurer le transport de la clientèle des institutions privées;
  - i. le Ministère vérifie auprès des intervenants que tous les protocoles d'entente lui soient transmis dûment complétés et à la date prévue aux règles budgétaires;

- j. le Ministère revoit, en collaboration avec les associations de défense des intérêts des institutions privées, les contenus des protocoles d'entente et suggère, s'il y a lieu, un protocole d'entente type;
- k. toute institution privée qui présente une demande et ne respecte pas les critères d'admissibilité à la subvention voit sa demande rejetée automatiquement;
- l. dans la nouvelle Loi sur l'enseignement privée, on prévoit un article légalisant, à certaines conditions, le transport entre institutions.

### **RECOMMANDATIONS RELATIVES AU FINANCEMENT ET À L'ORGANISATION DU TRANSPORT**

Nous recommandons que :

1. l'on s'assure que les institutions qui organisent leur propre transport reçoivent un traitement comparable à celui accordé aux institutions dont le transport est assuré par une commission scolaire;
2. l'on révisé en profondeur la notion de territoire des commissions scolaires en prenant en considération tous les éléments pertinents et en particulier la desserte de la clientèle hors du territoire;
3. sur les territoires desservis par un organisme public de transport en commun, les institutions privées qui organisent leur propre service de transport et celles dont le transport est assuré par une commission scolaire soient subventionnées selon le taux du transport intégré, comme le prévoit les règles budgétaires;
4. l'on examine la pertinence d'utiliser les mêmes bases de calcul pour établir le montant de l'allocation selon que la subvention correspond au coût du transport intégré ou au coût du transport exclusif, plutôt que d'utiliser la clientèle inscrite dans un cas et la clientèle transportée dans l'autre cas;
5. le Ministère envisage de ne plus subventionner les institutions privées situées sur le territoire de la CTCUQ qui ne répondent pas à tous les critères d'admissibilité du programme d'aide soit le Collège de Champigny de Sainte-Foy, l'École secondaire François Bourrin de Beauport et l'Externat Saint-Jean-Eudes de Charlesbourg ainsi que le transport de la clientèle de niveau primaire du Collège Marie-de-l'Incarnation de Trois-Rivières et de l'École Apostolique de Chicoutimi, en leur donnant un préavis raisonnable pour leur permettre de revoir les ententes qu'elles détiennent avec des commissions scolaires;

6. dans le cas où le Ministère déciderait de ne plus subventionner les institutions précitées, toutes les dispositions qui s'y rapportent soient ajustées en conséquence, et qu'il en soit ainsi pour tous les autres cas de changement de statut;
7. le Ministère s'assure que les institutions privées, qui organisent leur propre transport sans recevoir pour autant de subvention, fassent une demande d'autorisation de transport comme le prévoit la Loi sur l'enseignement privé et soient soumises aux dispositions réglementaires relatives aux normes de construction et de sécurité.

### **RECOMMANDATIONS RELATIVES AUX INTERVENANTS DE LA DIRECTION GÉNÉRALE ET AUX INTERVENANTS DU MILIEU**

Nous recommandons que :

1. l'on envisage de mettre sur pied un groupe de travail, formé de représentants des différentes unités administratives engagées dans la révision du cadre triennal et des règles budgétaires, dans le but de développer une vision commune de ce secteur de transport, et pour permettre une meilleure planification et une meilleure coordination des interventions de la Direction;
2. les représentants des institutions privées soient consultés au moment de la révision du cadre triennal et des règles budgétaires, et que l'on établisse un mécanisme de concertation avec l'ensemble des intervenants;
3. les institutions privées, incluant celles dont le transport est assuré par une commission scolaire, soient systématiquement informées des modifications apportées au programme d'aide;
4. la Direction informe les clientèles du rôle de chaque unité administrative responsable du transport scolaire afin d'assurer une diffusion adéquate de l'information;
5. l'on développe, à partir de l'information recueillie à l'aide des protocoles d'entente, des données contenues dans les rapports d'exploitation, des analyses réalisées par la Division de la gestion et de la vérification des programmes et dans le présent rapport d'évaluation, une base de données qui permette de suivre l'évolution de l'ensemble du secteur, de connaître rapidement l'impact des modifications que l'on entend apporter au programme d'aide et d'orienter nos interventions.

## **RECOMMANDATIONS RELATIVES AUX ÉLÉMENTS DE PROSPECTIVE**

Nous recommandons que :

1. le Ministère suive avec attention le développement et l'évolution de la clientèle du secteur privé ainsi que les orientations et les décisions du ministère de l'Éducation qui pourraient influencer à court, moyen et long terme, la demande en transport dans ce secteur et les coûts du programme d'aide;
2. le Ministère revoit ses stratégies de financement en fonction des orientations et des décisions du ministère de l'Éducation au regard de l'enseignement dans le secteur privé.

*ANNEXE 1*

**TABLEAUX STATISTIQUES**

TABLEAU 1

Evolution du nombre d'institutions privées selon  
l'ordre d'enseignement et le type d'autorisation entre  
1986-1987 et 1989-1990

Ordre d'enseignement et type d'autorisation	1986-87	1987-88	1988-89	1989-90
<b>Secondaire général</b>				
DIP	128	134	138	137
RFS	14	15	12	9
PERMIS	14	9	10	8
<b>Secondaire professionnel</b>				
DIP	4	2	1	1
RFS	5	5	4	3
PERMIS	39	30	12	10
<b>TOTAL</b>				
DIP	132	136	139	138
RFS	19	20	16	12
PERMIS	53	39	22	18
<b>Grand total</b>	204	195	177	168
%	(64.7)	(69.7)	(78.5)	(82.1)

Source: Ministère de l'Éducation, Direction générale de l'enseignement  
privé, Mars 1990.

TABLEAU 2

Evolution du nombre d'institutions privées déclarées d'intérêt public de niveau secondaire et du nombre d'institutions admissibles à une subvention au transport scolaire selon la région administrative entre 1986-1987 et 1989-1990 (1)(2)

Région administrative	1986-87		1987-88		1988-89		1989-90	
	DIP	ADM	DIP	ADM	DIP	ADM	DIP	ADM
Abitibi/Témiscamingue	-	-	-	-	-	-	-	-
Bas St-Laurent/Gaspésie	-	-	2	2	2	2	2	2
Côte-Nord	2	2	2	2	2	2	2	2
Estrie	13	13	13	13	13	13	13	13
Laval/Laurentides/Lanaudière	9	9	9	9	10	10	11	11
Mauricie/Bois-Francs	12	12	12	12	12	12	13	13
Montréal	19	14	22	17	22	22	21	21
Montréal	47	-	47	-	47	-	45	-
Outaouais	2	1	2	1	2	2	2	2
Québec	24	8(3)	23	8(3)	25	10(3)	25	11(3)
Saguenay/Lac St-Jean	4	4	4	4	4	4	4	4
Total	132	63	136	68	139	77	138	79
%		47.7		50.0		55.4		57.2

Source: Ministère de l'Éducation, Répertoire des établissements privés titulaires d'une autorisation du Ministère de l'Éducation, années 1986-1987 à 1989-1990.

- (1): Incluant le secondaire général et professionnel.  
 (2): Avant 1988-1989, les institutions privées situées sur le territoire de la STCUM, de la CTCUQ, de la STL, de la STRSM et de la CTCRO étaient inéligibles aux subventions du ministère des Transports. Depuis 1988-1989, cette restriction s'applique uniquement aux institutions situées sur les territoires de la STCUM et de la CTCUQ.  
 (3): Un certain nombre d'institutions de la région de Québec ne sont pas situées sur le territoire desservi par la CTCUQ et sont donc admissibles à une subvention.

TABLEAU 3

Nombre d'institutions privées de niveau secondaire admissibles à une subvention au transport scolaire selon la région administrative, le genre d'admission et la clientèle pensionnaire totale en 1989-1990

Région administrative	Externe (1)	Pensionnat (2)	Ext. & Pens. (3)	Total	
	Nb. Inst.	Nb. Inst.	Nb. Inst.	1	1+2
Abitibi/Témiscamingue	-	-	-	-	-
Bas St-Laurent/Gaspésie	2	0	0	2	0
Côte-Nord	2	0	0	2	0
Estrie	5	1	7	5	8
Laval/Laurentides/Lanaudière	4	1	6	4	7
Mauricie/Bois-Francs	2	1	10	2	11
Montérégie	13	0	8	13	8
Montréal	-	-	-	-	-
Outaouais	2	0	0	2	0
Québec	2	0	9	2	9
Saguenay/Lac St-Jean	2	0	2	2	2
Total	34	3	42	34	45
Grand total	34	3	42		79
%	-	-	-	43.1	56.9

Source: Questionnaire complété par chaque institution privée.



TABLEAU 4.1

Evolution du nombre d'institutions privées admissibles à une subvention au transport scolaire et mode d'organisation de transport dans la région de l'Abitibi/Témiscamingue entre 1987-1988 et 1989-1990

Nom de l'institution	1987-1988						1988-1989						1989-1990					
	A	B	C	D	E	F	A	B	C	D	E	F	A	B	C	D	E	F
Aucune institution privée admissible																		
Total																		

Source: Questionnaire complété par chaque institution privée.

- A: Transport subventionné organisé par une commission scolaire.
- B: Transport subventionné organisé par l'institution d'enseignement.
- C: Transport non-subventionné organisé par une commission scolaire.
- D: Transport non-subventionné organisé par l'institution d'enseignement.
- E: Transport subventionné ou non-subventionné organisé par une autre institution d'enseignement.
- F: Transport de fin de semaine.

TABLEAU 4.2

Evolution du nombre d'institutions privées admissibles à une subvention au transport scolaire  
et mode d'organisation de transport dans la région du Bas St-Laurent/Gaspésie  
entre 1987-1988 et 1989-1990

Nom de l'institution	1987-1988						1988-1989						1989-1990					
	A	B	C	D	E	F	A	B	C	D	E	F	A	B	C	D	E	F
Ecole secondaire Notre-Dame	x						x						x					
Ecole secondaire privée de Rimouski inc. (Ecole Claire-l'Heureux-Dubé)		x						x						x				
Total	1	1					1	1					1	1				

Source: Questionnaire complété par chaque institution privée.

A,B,C,D,E,F: Voir les notes du tableau 4.1.

TABLEAU 4.3

Evolution du nombre d'institutions privées admissibles à une subvention au transport scolaire et mode d'organisation de transport dans la région de la Côte-Nord entre 1987-1988 et 1989-1990

Nom de l'institution	1987-1988						1988-1989						1989-1990					
	A	B	C	D	E	F	A	B	C	D	E	F	A	B	C	D	E	F
Ecole secondaire Jean-Paul II	x						x						x					
Institut d'enseignement de Sept-Iles	x						x						x					
Total	2						2						2					

Source: Questionnaire complété par chaque institution privée.

A,B,C,D,E,F: Voir les notes du tableau 4.1.

TABLEAU 4.4

Evolution du nombre d'institutions privées admissibles à une subvention au transport scolaire et mode d'organisation dans la région de l'Estrie entre 1987-1988 et 1989-1990

Nom de l'institution	1987-1988						1988-1989						1989-1990					
	A	B	C	D	E	F	A	B	C	D	E	F	A	B	C	D	E	F
Bishop's College	aucun transport						aucun transport						aucun transport					
Collège du Mont-Sainte-Anne (Pens.)			x-1			x			x-1			x			x-1			x
Collège du Sacré-Coeur	x						x						x					
Collège François Delaplace	x						x						x					
Collège Mont Notre-Dame	x						x						x					
Collège Notre-Dame-des-Servites				x-1		x				x-1		x				x-1		x
Ecole de Secrétariat Notre-Dame-des-Neiges	x						x						x					
Ecole secondaire de Bromptonville	x			x		x	x			x		x	x			x		x
Pensionnat des Ursulines de Stanstead	x					x-2	x					x-2	x					x-2
Pensionnat Notre-Dame-de-la-Présentation (Collège Rivier)	x						x						x					

Source: Questionnaire complété par chaque institution privée.

A,B,C,D,E,F: Voir les notes du tableau 4.1.

(1): Mode d'organisation de transport de fin de semaine de l'institution.

(2): Transport de fin de semaine de la commission scolaire.

**TABLEAU 4.4**  
(Suite)

Evolution du nombre d'institutions privées admissibles à une subvention au transport scolaire et mode d'organisation dans la région de l'Estrie entre 1987-1988 et 1989-1990

Nom de l'institution	1987-1988						1988-1989						1989-1990					
	A	B	C	D	E	F	A	B	C	D	E	F	A	B	C	D	E	F
Séminaire de Sherbrooke	x						x						x					
Séminaire Salésien	x						x						x					
Stanstead College	aucun transport						aucun transport						aucun transport					
<b>Total</b>	<b>9</b>	<b>-</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>-</b>	<b>4</b>	<b>9</b>	<b>-</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>-</b>	<b>4</b>	<b>9</b>	<b>-</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>-</b>	<b>4</b>

Source: Questionnaire complété par chaque institution privée.

A,B,C,D,E,F: Voir les notes du tableau 4.1.

TABLEAU 4.5

Evolution du nombre d'institutions privées admissibles à une subvention au transport scolaire et mode d'organisation de transport dans la région de Laval/Laurentides/Lanaudière entre 1987-1988 et 1989-1990

Nom de l'institution	1987-1988						1988-1989						1989-1990					
	A	B	C	D	E	F	A	B	C	D	E	F	A	B	C	D	E	F
Académie Antoine Manseau	x						x						x					
Académie Lafontaine	-						x	x					x	x				
Académie Sainte-Thérèse (1)	rfs			x			rfs			x					x			
Collège Champagneur	x			x-2		x	x			x-2		x	x			x-2		x
Collège de l'Assomption	x	x	x	x			x	x	x	x			x	x	x	x		
Collège Laval-de-Saint-Vincent-de-Paul	x						x						x	x-3				x-2
Ecole secondaire Saint-Sacrement		x-4						x-4						x-4				
Externat Sacré-Coeur de Rosemère		x						x						x				

Source: Questionnaire complété par chaque institution privée.

A,B,C,D,E,F: Voir les notes du tableau 4.1.

(1): La clientèle transportée provient de la maternelle et des niveaux primaire et secondaire.

(2): Mode d'organisation de transport de fin de semaine.

(3): Transport intégré avec la STL.

(4): Assure le transport du Collège Régina Assumpta, de l'Ecole Letendre et de l'Ecole Progressive, tous situés sur le territoire de la STCUM.

TABLEAU 4.5  
(Suite)

Evolution du nombre d'institutions privées admissibles à une subvention au transport scolaire  
et mode d'organisation de transport dans la région de Laval/Laurentides/Lanaudière  
entre 1987-1988 et 1989-1990

Nom de l'institution	1987-1988						1988-1989						1989-1990					
	A	B	C	D	E	F	A	B	C	D	E	F	A	B	C	D	E	F
Institut Esther Blondin	x			x-1		x	x			x-1		x	x			x-1		x
Pensionnat Mont-la-Mennais				x-1		x				x-1		x				x-1		x
Séminaire du Sacré-Coeur		x	x	x-1		x		x	x	x-1		x		x	x	x-1		x
Total	5	4	2	6	-	4	6	5	2	5	-	5	6	6	2	5	-	5

Source: Questionnaire complété par chaque institution privée.

A,B,C,D,E,F: Voir les notes du tableau 4.1.

(1): Mode d'organisation de transport de fin de semaine.

TABLEAU 4.6

Evolution du nombre d'institutions privées admissibles à une subvention au transport scolaire et mode d'organisation de transport dans la région Mauricie/Bois-Francs entre 1987-1988 et 1989-1990

Nom de l'institution	1987-1988						1988-1989						1989-1990					
	A	B	C	D	E	F	A	B	C	D	E	F	A	B	C	D	E	F
Collège Claretain de Victoriaville	x						x						x					
Collège d'Arthabaska (Pens.)																x-1		x
Collège Marie-de-l'Incarnation (2)	x						x						x					
Collège Notre-Dame-de-l'Assomption	x					x	x					x	x					x
Collège Saint-Bernard	x						x						x					
Ecole secondaire Mont-Bénilde	rfs			x			rfs			x				x				
Ecole secondaire Saint-Joseph										x-1		x				x-1		x
Institut secondaire Keranna	x						x						x					
Institut secondaire Montfort	x			x			x			x			x	x				
Juvénat Saint-Louis-Marie	x						x						x					

Source: Questionnaire complété par chaque institution privée.

A,B,C,D,E,F: Voir les notes du tableau 4.1.

(1): Mode d'organisation de transport de fin de semaine.

(2): Le Ministère subventionne également le transport de la clientèle de niveau primaire.

TABLEAU 4.6  
(Suite)

Evolution du nombre d'institutions privées admissibles à une subvention au transport scolaire et mode d'organisation de transport dans la région Mauricie/Bois-Francs entre 1987-1988 et 1989-1990

Nom de l'institution	1987-1988						1988-1989						1989-1990					
	A	B	C	D	E	F	A	B	C	D	E	F	A	B	C	D	E	F
Pensionnat de Drummondville	x						x						x					
Séminaire Saint-Joseph	x					x	x					x	x					x
Séminaire Sainte-Marie (1)	x						x						x					
<b>Total</b>	<b>10</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>2</b>	<b>-</b>	<b>2</b>	<b>10</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>3</b>	<b>-</b>	<b>3</b>	<b>10</b>	<b>2</b>	<b>-</b>	<b>2</b>	<b>-</b>	<b>4</b>

Source: Questionnaire complété par chaque institution privée.

A,B,C,D,E,F: Voir les notes du tableau 4.1.

(1): En 1990-1991, le Séminaire Sainte-Marie a obtenu une subvention pour organiser lui-même le transport.

TABLEAU 4.7

Evolution du nombre d'institutions privées admissibles à une subvention au transport scolaire et mode d'organisation de transport dans la région de la Montérégie entre 1987-1988 et 1989-1990

Nom de l'institution	1987-1988						1988-1989						1989-1990					
	A	B	C	D	E	F	A	B	C	D	E	F	A	B	C	D	E	F
Collège Bourget				x-1		x				x-1		x				x-1		x
Collège Charles Lemoyne (campus Longueuil) (2)	x						x						x					
Collège Charles Lemoyne (campus Sainte-Catherine)	x						x						x					
Collège de Saint-Césaire (5)	x			x-1-3		x	x			x-1-3		x	x			x-1-3		x
Collège Durocher (5)	x						x						x			x-4		
Collège Français (Longueuil)	Permis			x			rfs			x						x		
Collège Mont-Sacré-Coeur de Granby	x		x-6		x-7		x		x-6		x-7		x		x-6		x-7	

Source: Questionnaire complété par chaque institution privée.

A,B,C,D,E,F: Voir les notes du tableau 4.1.

(1): Mode d'organisation de transport de fin de semaine.

(2): Une partie du transport est également assuré par la STRSM.

(3): Avec autorisation du ministère des Transports.

(4): Entente avec le transporteur aux frais des parents.

(5): En 1990-1991, ces collèges ont obtenu une subvention pour organiser eux-mêmes le transport.

(6): Quelques élèves sont transportés par la commission scolaire Provençal qui réclame des frais d'administration au collège.

(7): Une partie du transport est organisé par l'école secondaire du Verbe Divin.

TABLEAU 4.7  
(Suite)

Evolution du nombre d'institutions privées admissibles à une subvention au transport scolaire et mode d'organisation de transport dans la région de la Montérégie entre 1987-1988 et 1989-1990

Nom de l'institution	1987-1988						1988-1989						1989-1990					
	A	B	C	D	E	F	A	B	C	D	E	F	A	B	C	D	E	F
Collège Saint-Hilaire (1)	x		x				x		x				x		x			
Collège Saint-Maurice	x						x						x					
Couvent Présentation-de-Marie							Dip						Dip					Fermé
Ecole Commerciale Lussier							Dip						rfs					rfs
Ecole d'administration et de secrétariat de la Rive-Sud							rfs						Dip					rfs
Ecole secondaire du Verbe Divin	x		x-2				x		x-2				x		x-2			
Ecole secondaire Jean-de-la-Mennais	x						x						x					
Ecole secondaire Marcelin-Champagnat	x						x						x					

Source: Questionnaire complété par chaque institution privée.

A,B,C,D,E,F: Voir les notes du tableau 4.1.

(1): En 1990-1991, le collège a obtenu une subvention pour organiser lui-même le transport.

(2): L'école organise une partie du transport du Collège Mont-Sacré-Coeur de Granby et de l'Ecole Présentation-de-Marie de Granby.

TABLEAU 4.7  
(Suite)

Evolution du nombre d'institutions privées admissibles à une subvention au transport scolaire et mode d'organisation de transport dans la région de la Montérégie entre 1987-1988 et 1989-1990

Nom de l'institution	1987-1988						1988-1989						1989-1990					
	A	B	C	D	E	F	A	B	C	D	E	F	A	B	C	D	E	F
Ecole secondaire Notre-Dame-de-Lourdes (1)	x			x-2			x			x-2			x			x-2		
Ecole secondaire Saint-Joseph (campus Bourdages)	x						x						x					
Ecole secondaire Saint-Joseph (campus Notre-Dame)	x						x						x					
Ecole secondaire Saint-Lambert	x						x			x			x	x				
Ecole secondaire Saint-Paul-de-Varenes	x						x						x					
Présentation-de-Marie de Granby	x				x-3		x				x-3		x				x-3	
Présentation-de-Marie de Marieville																x		

Source: Questionnaire complété par chaque institution privée.

A,B,C,D,E,F: Voir les notes du tableau 4.1.

- (1): En 1990-91, l'école a obtenu une subvention pour organiser elle-même le transport.  
 (2): Entente avec le transporteur.  
 (3): Une partie du transport est organisé par l'école secondaire du Verbe Divin.

TABLEAU 4.7  
(Suite)

Evolution du nombre d'institutions privées admissibles à une subvention au transport scolaire et mode d'organisation de transport dans la région de la Montérégie entre 1987-1988 et 1989-1990

Nom de l'institution	1987-1988						1988-1989						1989-1990					
	A	B	C	D	E	F	A	B	C	D	E	F	A	B	C	D	E	F
Séminaire de la Très-Sainte-Trinité (1)	x			x			x			x			x			x		
Séminaire de Saint-Hyacinthe	x						x						x					
Total	18	1	2	5	2	2	18	1	2	6	2	2	18	2	3	6	2	2

Source: Questionnaire complété par chaque institution privée.

A,B,C,D,E,F: Voir les notes du tableau 4.1.

(1): En 1990-1991, le séminaire a obtenu une subvention pour organiser lui-même le transport.

TABLEAU 4.8

Evolution du nombre d'institutions privées admissibles à une subvention au transport scolaire et mode d'organisation de transport dans la région de Montréal entre 1987-1988 et 1989-1990

Nom de l'institution	1987-1988						1988-1989						1989-1990					
	A	B	C	D	E	F	A	B	C	D	E	F	A	B	C	D	E	F
Aucune institution privée admissible																		
Total																		

Source: Questionnaire complété par chaque institution privée.

A,B,C,D,E,F: Voir les notes du tableau 4.1.

TABLEAU 4.9

Evolution du nombre d'institutions privées admissibles à une subvention au transport scolaire  
et mode d'organisation de transport dans la région de l'Outaouais  
entre 1987-1988 et 1989-1990

Nom de l'institution	1987-1988						1988-1989						1989-1990					
	A	B	C	D	E	F	A	B	C	D	E	F	A	B	C	D	E	F
Collège Apostolique Saint-Alexandre	x						x						x	x-1				
Ecole secondaire Saint-Joseph de Hull	x						x						x				x-2	
Total	2	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	2	1	-	-	1	-

Source: Questionnaire complété par chaque institution privée.

A,B,C,D,E,F: Voir les notes du tableau 4.1.

(1): Le Collège Apostolique Saint-Alexandre organise une partie du transport de l'Ecole secondaire Saint-Joseph avec une autorisation du ministère des Transports.

(2): Une partie de la clientèle est transportée par le Collège Apostolique Saint-Alexandre.

TABLEAU 4.10

Evolution du nombre d'institutions privées admissibles à une subvention au transport scolaire et mode d'organisation de transport dans la région de Québec entre 1987-1988 et 1989-1990

Nom de l'institution	1987-1988						1988-1989						1989-1990					
	A	B	C	D	E	F	A	B	C	D	E	F	A	B	C	D	E	F
Collège de Lévis	x				x-1		x				x-1		x				x-1	
Collège de Saint-Damien (2)				x-3		x				x-3		x				x-3		x
Collège de Sainte-Anne-de-la-Pocatière	x			x-3		x	x	x		x-3		x	x	x		x-3		x
Collège Dina Bélanger	rfs		x				x						x					
Couvent Jésus-Marie de Saint-Gervais	rfs		x			x	x					x	x					x
Couvent Notre-Dame-de-Toutes-Grâces	x	x-4					x	x-4					x	x-4				
Ecole Jésus-Marie de Beauceville	x			x		x	x			x		x	x			x		x
Ecole Secondaire Mont-Saint-Sacrement	x						x						x					

Source: Questionnaire complété par chaque institution privée.

A,B,C,D,E,F: Voir les notes du tableau 4.1.

- (1): Une partie de la clientèle est transportée par le Couvent Notre-Dame-de-Toutes-Grâces.
- (2): Le Collège de Saint-Damien ferme ses portes à compter de l'année scolaire 1990-1991.
- (3): Le transport non-subventionné organisé par l'institution correspond au transport de fin de semaine.
- (4): Le Couvent transporte une partie de la clientèle du Collège de Lévis.
- (5): Depuis 1990-1991, l'Externat Saint-Jean-Eudes reçoit une subvention pour organiser le transport de ses élèves et ce, tout en étant situé sur le territoire de la CTCUQ. Le Collège de Champigny et l'Ecole secondaire François Bourrin reçoivent également une subvention à cet effet.

TABLEAU 4.10  
(Suite)

Evolution du nombre d'institutions privées admissibles à une subvention au transport scolaire et mode d'organisation de transport dans la région de Québec entre 1987-1988 et 1989-1990

Nom de l'institution	1987-1988						1988-1989						1989-1990					
	A	B	C	D	E	F	A	B	C	D	E	F	A	B	C	D	E	F
Juvénat Notre-Dame-du-Saint-Laurent		x						x						x				
Séminaire Saint-Alphonse	x						x						x					
Séminaire Saint-François		x						x						x				
<b>Total</b>	<b>6</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>4</b>	<b>8</b>	<b>4</b>	<b>-</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>4</b>	<b>8</b>	<b>4</b>	<b>-</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>4</b>

Source: Questionnaire complété par chaque institution privée.

A,B,C,D,E,F: Voir les notes du tableau 4.1.

TABLEAU 4.11

Evolution du nombre d'institutions privées admissibles à une subvention au transport scolaire  
et mode d'organisation de transport dans la région du Saguenay/Lac Saint-Jean  
entre 1987-1988 et 1989-1990

Nom de l'institution	1987-1988						1988-1989						1989-1990					
	A	B	C	D	E	F	A	B	C	D	E	F	A	B	C	D	E	F
Juvénat Saint-Jean														x				
Lycée du Saguenay	x						x						x					
Séminaire de Chicoutimi (Services éducatifs)	x	x					x	x					x	x				
Services éducatifs du Séminaire Marie-Reine-du-Clergé	x			x-1		x	x			x-1		x	x			x-1		x
Total	3	1	-	1	-	1	3	1	-	1	-	1	3	2	-	1	-	1

Source: Questionnaire complété par chaque institution privée.

A,B,C,D,E,F: Voir les notes du tableau 4.1.

(1): Mode d'organisation de transport de fin de semaine.

(2): L'École Apostolique de Chicoutimi qui dessert une clientèle de niveau primaire, reçoit également une subvention de la part du ministère des Transports.

TABLEAU 5

Liste des institutions privées admissibles ne recevant aucune subvention pour organiser le transport en 1989-1990

Région administrative	Institutions Privées	Commission Scolaire	Clientèle Externe	Clientèle Pensionnaire	Total
Estrie	Bishop's College	Sherbrooke(1)	20	250	270
Estrie	Collège du Mont-Sainte-Anne	Sherbrooke	-	290	290
Estrie	Collège Notre-Dame-des-Servites	Magog	3	192	195
Estrie	Stanstead College	Coaticook	30	130	160
Laval/Laurentides/ Lanaudière	Pensionnat Mont-la-Mennais	Blainville-Deux-Montagnes	-	148	148
Mauricie/Bois-Francs	Collège d'Arthabaska	Victoriaville	-	182	182
Mauricie/Bois-Francs	Ecole secondaire Saint-Joseph	Vieilles Forges	14	148	162
Montérégie	Collège Bourget	Vaudreuil-Soulanges	345	902	1247
Montérégie	Collège Français (Longueuil)(2)	Chambly	458	-	458
Montérégie	Présentation-de-Marie (Marieville)	St-Jean-sur-Richelieu	8	82	90
Québec	Collège de Saint-Damien	Fermé en 1990-1991	-	-	-

Source: Questionnaire complété par chaque institution privée.

(1): La commission scolaire de Sherbrooke refuse également de transporter 18 étudiants de l'école secondaire de Bromptonville qui résident à l'extérieur de son territoire. Le coût du transport est assumé par l'institution.

(2): Sous étude.

TABLEAU 6

Liste des institutions privées recevant une subvention tout en étant inéligibles selon la région administrative en 1986-1987 et 1987-1988(1)(2)

Région administrative	Institutions Privées	Commission Scolaire	Territoire de l'OPT
Laval/Laurentides/Lanaudière	Collège Laval-de-Saint-Vincent-de-Paul	Les Ecores	STL
Montérégie	Collège Charles Lemoine(Longueuil)	Chambly	STRSM
Montérégie	Collège Durocher	Chambly	STRSM
Montérégie	Ecole secondaire Notre-Dame-de-Lourdes	Chambly	STRSM
Montérégie	Ecole secondaire Saint-Lambert	Chambly	STRSM
Montérégie	Séminaire de la Sainte-Trinité	Chambly	STRSM
Outaouais	Ecole secondaire Saint-Joseph de Hull	Outaouais	CTCRO

Sources: Idem à tableau 2 et Questionnaire complété par chaque institution privée.

(1)(2): Voir les notes 1 et 2 du tableau 2.

TABLEAU 7

Demands formulées au Ministère des Transports par les institutions privées entre 1988 et 1990

Institution	Type de demande et année	C. Scolaire Autorisée	Origine de la clientèle H.-Territoire (c.s.)	Attitude de la C. Scolaire	Décision du Ministère
Ecole Notre-Dame-de-Lourdes	H.-Territoire (1990)	Chambly	Goëland St-Jean Iberville Marieville CECM	Refus	Subvention accordée à l'IP
Ecole secondaire Saint-Laurent	H.-Territoire (1990)	Chambly	Goëland Verdun St-Jean St-Louis CECM	Refus	Subvention accordée à l'IP
Séminaire de la Sainte-Trinité	H.-Territoire (1990)	Chambly	Yamaska	Refus	Subvention accordée à l'IP
Collège de Saint-Hilaire	H.-Territoire (1990)	Yamaska	Chambly	Refus	Subvention accordée à l'IP

Sources: Direction des programmes d'aide en transport terrestre des personnes, Dossiers d'analyses de la Division de la gestion et de la vérification des programmes, années 1988 à 1990.

TABLEAU 7  
(Suite)

Demandes formulées au Ministère des Transports par les institutions privées entre 1988 et 1990

Institution	Type de demande et année	C. Scolaire Autorisée	Origine de la clientèle H.-Territoire (c.s.)	Attitude de la C. Scolaire	Décision du Ministère
Collège de Laval	H.-Territoire (1988) (1989)	Les Ecores	Hors du réseau de la STL	s.o.	Subvention accordée à l'IP
Ecole secondaire de Bromptonville	Organisation du transport avec subvention (1990)	Sherbrooke	s.o.	Refus de transporter des élèves habitant Sherbrooke	Autorisation sans subvention même si dérogatoire
Académie Lafontaine	Utilisation des ses véhicules pour h.-terr. (1989)	St-Jérôme	s.o.	Refus de transporter les élèves concernés	Autorisation accordée à l'IP
Académie Sainte-Thérèse	Organisation du transport avec subvention (1989)	Blainville Deux-Montagnes	Milles-îles Des Moulins Chomedey-Laval Les Ecores Laurentides	Refus	Subvention accordée à l'IP

Sources: Direction des programmes d'aide en transport terrestre des personnes, Dossiers d'analyses de la Division de la gestion et de la vérification des programmes, années 1988 à 1990.

TABLEAU 7  
(Suite)

Demandes formulées au Ministère des Transports par les institutions privées entre 1988 et 1990

Institution	Type de demande et année	C. Scolaire Autorisée	Origine de la clientèle H.-Territoire (c.s.)	Attitude de la C. Scolaire	Décision du Ministère
Ecole Saint-Joseph de Hull et Collège Apostolique Saint-Alexandre	H.-Territoire (demande) (conjointe) (1988) (1989)	Hull-Outaouais et Des Draveurs	Vallée-de-la-Lièvre	Refus	Subvention accordée aux IP à même la marge de manoeuvre
Institut secondaire Monfort	H.-Territoire (1990)	Mauricie	Samuel-de-Champlain	Refus	Subvention accordée à l'IP
Ecole secondaire Mont-Bénilde	Organisation du transport avec subvention (1989)	Provencher	s.o.	Refus	Subvention accordée à l'IP
Séminaire Sainte-Marie	Organisation du transport avec subvention (1989)	Provencher	s.o.	Refus	Subvention accordée à l'IP

Sources: Direction des programmes d'aide en transport terrestre des personnes, Dossiers d'analyses de la Division de la gestion et de la vérification des programmes, années 1988 à 1990.

TABLEAU 7  
(Suite)

Demandes formulées au Ministère des Transports par les institutions privées entre 1988 et 1990

Institution	Type de demande et année	C. Scolaire Autorisée	Origine de la clientèle H.-Territoire (c.s.)	Attitude de la C. Scolaire	Décision du Ministère
Collège de Saint-Césaire	Organisation du transport sans subvention et achat d'autobus (1988)	Provençal	s.o.	s.o.	Subvention accordée même si dérogatoire
Collège de Saint-Césaire	H.-Territoire (1990)	Provençal	Chambly Marieville Yamaska St-Jean Des Rivières	Refus	Subvention accordée à l'IP
Collège Français	Organisation du transport avec subvention (1990)	Chambly	s.o.	Refus	Dossier à l'étude
Collège Sainte-Anne	H.-Territoire (1990)	Sault St-Louis	Hors du réseau de la STCUM	s.o.	Sub. refusée inst. sur le terr. STCUM

Sources: Direction des programmes d'aide en transport terrestre des personnes, Dossiers d'analyses de la Division de la gestion et de la vérification des programmes, années 1988 à 1990.

TABLEAU 7  
(Suite)

Demandes formulées au Ministère des Transports par les institutions privées entre 1988 et 1990

Institution	Type de demande et année	C. Scolaire Autorisée	Origine de la clientèle H.-Territoire (c.s.)	Attitude de la C. Scolaire	Décision du Ministère
Ecole secondaire Letendre	H.-Territoire (1990)	CECM	Hors du réseau de la STCUM	s.o.	Sub. refusée, inst. sur le terr. STCUM
Ecole Progressive	H.-Territoire (1989)	CECM	Hors du réseau de la STCUM	s.o.	Sub. refusée, inst. sur le terr. STCUM
Collège Régina Assumpta	H.-Territoire (1989)	CECM	Hors du réseau de la STCUM	s.o.	Sub. refusée, inst. sur le terr. STCUM
Collège Beaubois	H.-Territoire (1989)	Baldwin-Cartier	Hors du réseau de la STCUM	s.o.	Sub. refusée, inst. sur le terr. STCUM
Collège Beaubois	Organisation du transport avec subvention (1990)	Baldwin-Cartier	s.o.	s.o.	Sub. refusée, ne répond pas aux règles

Sources: Direction des programmes d'aide en transport terrestre des personnes, Dossiers d'analyses de la Division de la gestion et de la vérification des programmes, années 1988 à 1990.

TABLEAU 7  
(Suite)

Demandes formulées au Ministère des Transports par les institutions privées entre 1988 et 1990

Institution	Type de demande et année	C. Scolaire Autorisée	Origine de la clientèle H.-Territoire (c.s.)	Attitude de la C. Scolaire	Décision du Ministère
Externat Saint-Jean-Eudes	Organisation du transport avec subvention (1989) (1990)	CECQ	s.o.	s.o.	Subvention accordée à l'IP suite à un réaménagement majeur
Juvénat Notre-Dame-du-Saint-Laurent	Ajustement d'allocation (1988)	Chûtes de la Chaudière	s.o.	s.o.	Subvention refusée, ajustement déjà fait
Collège Sainte-Anne-de-la-Pocatière	Subvention pour ajout d'un véhicule (1988)	Pascal Taché	Jean-Chapais	s.o.	Subvention accordée à l'IP à même la marge de manoeuvre
Séminaire Marie-Reine-du-Clergé	H.-Territoire (1990)	Lac St-Jean	Jonquière	C. Scol. transporte l'élève à partir des limites de son territoire	Subvention accordée à l'IP pour 1 élève

Sources: Direction des programmes d'aide en transport terrestre des personnes, Dossiers d'analyses de la Division de la gestion et de la vérification des programmes, 1988 à 1990.

TABLEAU 7  
(Suite)

Demands formulées au Ministère des Transports par les institutions privées entre 1988 et 1990

Institution	Type de demande et année	C. Scolaire autorisée	Origine de la clientèle H.-Territoire (c.s.)	Attitude de la C. Scolaire	Décision du Ministère
Séminaire de Chicoutimi et Lycée du Saguenay	H.-Territoire (1989)	Chicoutimi	Extérieur du territoire desservi par la CITS et la C. Scolaire	s.o.	Subvention accordée à l'IP à même la marge de manoeuvre
Juvénat Saint-Jean	Autorisation et subvention pour nouveaux élèves (1989)	Dolbeau	s.o.	Refus	Subvention accordée à l'IP
Ecole privée de Rimouski	Etablir la subvention selon le coût moyen du transport exclusif (1988)	La Neigette	s.o.	Refus	Demande acceptée parce que plus équitable

Sources: Direction des programmes d'aide en transport terrestre des personnes, Dossiers d'analyses de la Division de la gestion et de la vérification des programmes, années 1988 à 1990.

TABLEAU 8

Répartition des élèves transportés résidant sur le territoire de la commission scolaire sur lequel l'institution privée est située et proportion des élèves transportés résidant à l'extérieur du même territoire selon la région administrative en 1989-1990

Région administrative	Nombre d'IP	% A	% B	% C	% D	% E	% F	G (E+F)	% H	% I	J (H+I)
Abitibi/Témiscamingue	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Bas St-Laurent/Gaspésie	2	84	81	100	-	45	40	85	4	11	15
Côte-Nord	2	86	74	100	-	87	-	87	13	-	13
Estrie	4	28	16	25	75	100	-	100	-	-	-
Laval/Laurentides/Lanaudière	10	51	58	78	22	60	15	75	6	19	25
Mauricie/Bois-Francs	10	67	53	54	46	99	-	99	.5	.5	1
Montréal	14	61	80	78	22	70	-	70	26	4	30
Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Outaouais	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Québec	6	72	74	80	20	51	38	89	8	3	11
Saguenay/Lac St-Jean	2	53	38	51	49	94	6	100	-	-	-
Total	50	65	59	71	29	76	12	88	7	5	12

Sources: Questionnaire complété par chaque institution privée et tableaux statistiques du ministère de l'Éducation sur la clientèle de niveau secondaire du secteur privé pour l'année scolaire 1989-1990.

A: Pourcentage de la clientèle inscrite résidant sur le territoire de la commission scolaire où est situé l'institution privée.

B: Pourcentage de la clientèle totale transportée.

C: Pourcentage de la clientèle externe.

D: Pourcentage de la clientèle pensionnaire.

E: Pourcentage de la clientèle résidant sur le territoire de la commission scolaire où est situé l'institution privée et transportée par cette même commission scolaire.

F: Pourcentage de la clientèle résidant sur le territoire de la commission scolaire où est situé l'institution privée et transportée par cette dernière.

G: E+F.

H: Pourcentage de la clientèle résidant à l'extérieur du territoire de la commission scolaire où est situé l'institution privée et transportée par cette même commission scolaire.

I: Pourcentage de la clientèle résidant à l'extérieur du territoire de la commission scolaire où est situé l'institution privée et transportée par cette dernière.

J: H+I.

TABLEAU 9

Répartition des élèves transportés résidant sur le territoire de la commission scolaire sur lequel l'institution est située privée et où l'on retrouve un organisme public de transport en commun, et proportion des élèves transportés résidant à l'extérieur du territoire de la commission scolaire en 1989-1990

Nom de l'OPT	Nombre d'IP	% A	% B	% C	% D	% E	% F	G (E+F)	% H	% I	J (H+I)
CITF	3	91	75	89	11	97	-	97	-	3	3
CITRSQ	3	72	72	76	24	69	17	86	-	14	14
CITS	2	55	88	100	-	78	14	92	-	8	8
CMTS	7	68	64	73	27	97	-	97	-	3	3
CTCRO	2	45	98	100	-	42	-	42	54	4	58
CTCUQ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STCUM	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STL	1	22	71	74	26	30	-	30	-	70	70
STRSM	5	81	87	99	1	88	-	88	5	7	12
Sous-total	23	62	79	87	13	72	4	76	8	16	24
Nombre d'IP sur le territoire d'une comm. scol. où se trouve un OPT	6	79	63	27	73	92	7	99	-	1	1
Total	29	64	77	81	19	74	5	79	7	14	21

Sources: Questionnaire complété par chaque institution privée et tableaux statistiques du ministère de l'Éducation sur la clientèle de niveau secondaire du secteur privé pour l'année scolaire 1989-1990.

A: Pourcentage de la clientèle inscrite résidant sur le territoire de la commission scolaire où est situé l'institution privée.

B: Pourcentage de la clientèle totale transportée.

C: Pourcentage de la clientèle externe.

D: Pourcentage de la clientèle pensionnaire.

E: Pourcentage de la clientèle résidant sur le territoire de la commission scolaire où est situé l'institution privée et transportée par cette même commission scolaire.

F: Pourcentage de la clientèle résidant sur le territoire de la commission scolaire où est situé l'institution privée et transportée par cette dernière.

G: E+F.

H: Pourcentage de la clientèle résidant à l'extérieur du territoire de la commission scolaire où est situé l'institution privée et transportée par cette même commission scolaire.

I: Pourcentage de la clientèle résidant à l'extérieur du territoire de la commission scolaire où est situé l'institution privée et transportée par cette dernière.

J: H+I.

TABLEAU 10

Répartition des élèves transportés résidant sur le territoire de la commission scolaire sur lequel l'institution est située privée et où l'on retrouve un organisme public de transport en commun, et mode de subvention du transport utilisé (exclusif ou intégré) en 1989-1990

Nom de l'OPT	Nombre d'IP	% A	% B	% C	% D
CITF	3	97	3	69	31
CITRSQ	3	86	14	80	20
CITS	2	92	8	57	43
CMTS	7	97	3	59	41
CTCRO	2	42	58	63	37
CTCUQ	-	-	-	-	-
STCUM	-	-	-	-	-
STL	1	30	70	-	100
STRSM	5	88	12	76	24
Sous-total	23	76	24	63	37
Nombre d'IP sur le territoire d'une comm. scol. où se trouve un opt	6	99	1	94	6
Total	29	79	21	62	38

Sources: Questionnaire complété par chaque institution privée et tableaux statistiques du ministère de l'Éducation sur la clientèle de niveau secondaire du secteur privé pour l'année scolaire 1989-1990.

- A: Pourcentage de la clientèle transportée résidant sur le territoire de la commission scolaire où est situé l'institution privée.  
 B: Pourcentage de la clientèle transportée résidant à l'extérieur du territoire de la commission scolaire où est situé l'institution privée.  
 C: Pourcentage de la clientèle transportée selon le transport exclusif.  
 D: Pourcentage de la clientèle transportée selon le transport intégré.

TABLEAU 11

Liste des institutions privées recevant une subvention tout en étant situées sur le territoire de la CTCUQ en 1989-1990 (1)(2)(3)

Région administrative	Institutions Privées	Commission Scolaire	Territoire de l'OPT	Clientèle Transportée
Québec	Collège de Champigny	Chauveau	CTCUQ	420
Québec	Ecole secondaire François Bourrin	Beauport	CTCUQ	572
Total				992

Sources: Idem à tableau 2, Questionnaire complété par chaque institution privée et Répertoire statistique, Transport scolaire, 88-89.

(1)(2): Voir les notes du tableau 2.

(3): A ces deux institutions s'ajoute en 1990-1991, l'Externat Saint-Jean-Eudes.

TABLEAU 12

Institutions privées situées sur le territoire de la STCUM bénéficiant  
d'un service de transport non-subventionné en 1989-1990

Catégorie d'institutions	Nombre d'institutions	Nombre de répondants	Institutions avec transport
Académie	2	1	0
Collège	15	13	8
Ecole	13	8	5
Autre	15	12	4
<b>Total</b>	<b>45</b>	<b>34</b>	<b>17</b>
<b>%</b>	<b>100.0</b>	<b>75.5</b>	<b>50.0</b>

Source: Questionnaire complété par chaque institution privée.

TABLEAU 13

Estimation de l'allocation requise pour financer l'organisation du transport dans les institutions privées de niveau primaire en 1989-1990

Région administrative	Institutions Privées	Commission Scolaire	Clientèle Externe A	Clientèle Externe & Pens. B	Coût Moyen/ élève trans. C(1)	Allocation (min) (AxC)(2)	Allocation (max) (BxC)(3)
Laval/Laurentides/ Lanaudière Mauricie/Bois-Francs	Les Mèlèzes Collège Marie-de- l'Incarnation	l'Industrie	252	324	590\$	148 680\$	191 160\$
		V. Forges	396	415	466\$	184 536\$	193 390\$
Mauricie/Bois-Francs Montérégie	Val Marie Pensionnat des Sacrés-Coeurs	V. Forges	538	588	466\$	250 708\$	274 008\$
		Chambly	466	540	454\$	211 564\$	245 160\$
Saguenay/Lac St-Jean	Ecole Apostolique de Chicoutimi	Chicoutimi	181	208	444\$	80 364\$	92 352\$
Total			1833	2075		875 852\$	996 070\$

Sources: Répertoire des établissements privés..., année 1989-1990 et Répertoire statistique, Transport scolaire, 88-89.

- (1): Le coût moyen par élève transporté correspond au coût de transport de la commission scolaire où est situé l'institution privée et est indexé de 2.55% pour l'ajuster au taux de 1989-1990. Il représente 100% du coût moyen de transport de la commission scolaire.
- (2): Estimation considérant que l'ensemble de la clientèle utilise le transport exclusif.
- (3): Actualisé en tenant compte du taux d'indexation de 4.37% de 1990-1991, le montant total de l'allocation minimale s'élève à 913 843 dollars et celui de l'allocation maximale à 1 039 306 dollars.

TABLEAU 14

Institutions privées offrant le transport de fin de semaine  
selon la région administrative en 1989-1990(1)

Région administrative	Nombre total d'institutions privées admissibles	Nombre d'institutions offrant le transport de fin de semaine	Proportion %
Abitibi/Témiscamingue	-	-	-
Bas St-Laurent/Gaspésie	2	-	-
Côte-Nord	2	-	-
Estrie	13	4	30.8
Laval/Laurentides/Lanaudière	11	5	45.5
Mauricie/Bois-Francs	13	4	30.8
Montréal	21	3	14.3
Montréal	-	-	-
Outaouais	2	-	-
Québec(2)	11	4	36.4
Saguenay/Lac St-Jean	4	1	25.0
Total	79	21	26.6

Source: Questionnaire complété par chaque institution privée.

(1)(2): Voir les notes 1 et 3 du tableau 2.

TABLEAU 15

Liste des institutions privées organisant le transport pour d'autres institutions  
privées selon la région administrative en 1989-1990

Région administrative	Nom de l'institution organisant le transport	Nom de l'institution bénéficiant du transport	Territoire de l'OPT
Laval/Laurentides/Lanaudière	Ecole secondaire Saint-Sacrement	Collège Régina Assumpta Ecole secondaire Letendre Ecole Progressive	STCUM STCUM STCUM
Montérégie	Ecole secondaire du Verbe Divin	Collège Mont-Sacré-Coeur Présentation-de-Marie de Granby	- -
Outaouais	Collège Apostolique Saint-Alexandre	Ecole secondaire Saint-Joseph de Hull	CTCRO
Québec	Couvent Notre-Dame-de-Toutes-Grâces	Collège de Lévis	CITRSQ

Source: Questionnaire complété par chaque institution privée.

TABLEAU 16

Année de ratification du dernier protocole d'entente de transport entre une institution subventionnée ou admissible et une commission autorisée selon la région administrative en 1989-1990(1)

Région administrative	Avant 1980	1980-1988	1989	1990	Autre	Aucun	N/A	N/R
Abitibi/Témiscamingue	-	-	-	-	-	-	-	-
Bas St-Laurent/Gaspésie	-	-	1	-	-	-	1	-
Côte-Nord	-	1	-	1	-	-	-	-
Estrie	-	3	1	6	-	-	4	2
Laval/Laurentides/Lanaudière	-	1	5	3	1*	1	2	1
Mauricie/Bois-Francs	3	3	3	1	-	-	2	2
Montérégie	1	9	4	2	1**	-	2	4
Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-
Outaouais	3	-	-	-	-	-	-	1
Québec	-	2	2	4	-	-	1	3
Saguenay/Lac St-Jean	1	1	-	-	-	-	1	1
Total	8	20	16	17	2	1	13	14

Source: Questionnaire complété par chaque institution privée.

(1): Certaines institutions peuvent détenir plus d'une entente négociée à des dates différentes.

(\*): Résolution de la commission scolaire.

(\*\*): Aucune entente écrite. Demande verbale du directeur au responsable de la commission scolaire.

TABLEAU 17

Frais d'administration per capita chargés aux institutions privées selon qu'elles ont des ententes avec des commissions scolaires ou qu'elles opèrent en régie ou à contrat et selon la région administrative en 1989-1990(1)

Région administrative	0.01¢-20\$			21\$-40\$			41\$-250\$			251\$-2500			N/A	N/R
	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C		
Abitibi/Témiscamingue	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Bas St-Laurent/Gaspésie	1	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-
Côte-Nord	1	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Estrie	7	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	4	1
Laval/Laurentides/Lanaudière	1	-	-	3	1	-	1	-	1	-	1	-	3	3
Mauricie/Bois-Francs	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	4	2
Montérégie	10	-	-	-	1	-	-	2	-	2	1	-	3	5
Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Outaouais	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
Québec	7	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	2	2	3
Saguenay/Lac St-Jean	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1	2
<b>Total</b>	<b>34</b>	<b>-</b>	<b>1</b>	<b>4</b>	<b>2</b>	<b>-</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>17</b>	<b>17</b>

Source: Questionnaire complété par chaque institution privée.

(1): Une même institution privée peut détenir une ou plusieurs ententes différentes et peut également opérer en régie ou à contrat.

- A: Fonctionnement par entente.
- B: Fonctionnement en régie.
- C: Fonctionnement à contrat.

TABLEAU 18

Evolution de la clientèle scolaire des niveaux primaire et secondaire  
selon le réseau d'enseignement (privé et public) entre  
1980-1981 et 1988-1989 (1)

	1980-81	1981-82	1982-83	1983-84	1984-85	1985-86	1986-87	1987-88	1988-89
<b>Réseau privé</b>									
Primaire	16491	17147	17086	18151	18921	19755	20253	20587	21065
Secondaire(2)	66863	65094	65604	68404	70240	71221	72227	73696	73052
Total	83354	82242	82690	86555	89161	90976	92480	94283	94117
<b>Réseau public</b>									
Primaire	481370	477646	473197	473397	473983	477995	481882	482421	482555
Secondaire(2)	453406	427310	410555	392868	381154	352800	333916	327244	317631
Total	934776	904956	883752	866265	855137	830795	815798	809665	800186
<b>Grand total</b>	<b>1018130</b>	<b>987197</b>	<b>966442</b>	<b>952820</b>	<b>944298</b>	<b>921771</b>	<b>908278</b>	<b>903948</b>	<b>894303</b>

Source: Ministère de l'Éducation, Ecoles publiques, Ecoles privées et clientèles scolaires, années 1980-1981 à 1988-1989.

- (1): Excluant la clientèle à temps partiel au secondaire, les élèves en difficulté d'adaptation et d'apprentissage, les élèves des classes d'accueil et de francisation et les élèves des établissements publics hors réseau.  
(2): Incluant l'enseignement général et professionnel.

TABLEAU 19

Répartition des effectifs scolaires par niveau et par secteur  
d'enseignement en 1980-1981, 1984-1985 et 1988-1989

	1980-81	1984-85	1988-89
<b>Secteur privé</b>			
Primaire	19.8	21.3	22.3
Secondaire (1)	80.2	78.7	77.7
<b>Secteur public</b>			
Primaire	51.5	55.4	60.3
Secondaire (1)	48.5	44.8	39.7

Source: Ministère de l'Éducation, Statistiques de l'éducation  
préscolaire-primaire, secondaire, années 1985 à 1989.

(1): Incluant l'enseignement général et professionnel.

TABLEAU 20

Proportion des élèves des niveaux primaire et secondaire fréquentant des établissements d'enseignement privé par rapport à l'ensemble des élèves au Québec entre 1980-1981 et 1988-1989 (1)

	1980-81	1981-82	1982-83	1983-84	1984-85	1985-86	1986-87	1987-88	1988-89
Réseau privé									
Primaire	16491	17147	17086	18151	18921	19755	20253	20587	21065
Secondaire (2)	66863	65094	65604	68404	70240	71221	72227	73696	73052
Total	83354	82241	82690	86555	89161	90976	92480	94283	94117
Réseau privé et public									
Primaire	497861	494793	490283	491548	492904	497750	502135	503008	503620
Secondaire (2)	520269	492404	476159	461272	451394	424021	406143	400940	390683
Total	1018130	987197	966442	952820	944298	921771	908298	903948	894303
% privé / à l'ensemble									
Primaire	3.3	3.5	3.5	3.7	3.8	4.0	4.0	4.1	4.2
Secondaire	12.9	13.2	13.8	14.8	15.6	16.8	17.8	18.4	18.7
Total	8.2	8.3	8.6	9.1	9.4	9.9	10.2	10.4	10.5

Source: Ministère de l'Éducation, Ecoles publiques, Établissements privés et déclarations des clientèles scolaires, années 1980-1981 à 1988-1989.

- (1): Excluant la clientèle à temps partiel au secondaire, les élèves en difficulté d'adaptation et d'apprentissage, les élèves des classes d'accueil et de francisation et les élèves des établissements publics hors réseau.  
 (2): Incluant l'enseignement général et professionnel.

TABLEAU 21

Nombre de finissants du primaire du secteur privé s'inscrivant  
au secteur privé au début du secondaire entre 1981-1982 et 1988-1989 (1)(2)

	1981-82	1982-83	1983-84	1984-85	1985-86	1986-87	1987-88
(A) Finissants du primaire privé 6e et 7e année	2916	2779	2851	3109	3168	3339	3407
(B) Nouveaux inscrits au début de la première année du secondaire privé (3)	15021	15984	16049	16125	16755	17513	16998
(C) Différence (A-B)	12105	13205	13198	13016	13587	14174	13591
(D) Proportion des inscrits en première année du secondaire provenant du primaire privé (A/B)	19.4	17.4	17.8	19.3	18.9	19.1	20.0

Source: Ministère de l'Éducation, Ecoles publiques, Etablissements privés et déclarations des clientèles scolaires, années 1981-1982 à 1988-1989.

(1): Estimation.

(2): Excluant la clientèle à temps partiel au secondaire, les élèves en difficulté d'adaptation et d'apprentissage, les élèves des classes d'accueil et de francisation et les élèves des établissements publics hors-réseau.

(3): Incluant l'enseignement général et professionnel.

TABLEAU 22

Proportion des finissants du primaire du secteur public susceptibles  
de transférer au secteur privé au début du secondaire entre 1981-1982 et 1988-1989 (1)(2)

	1981-82	1982-83	1983-84	1984-85	1985-86	1986-87	1987-88
(A) Finissants du primaire public 6e et 7e année	87942	83879	79428	76752	77007	79700	77844
(B) Nouveaux inscrits au début de la première année du secondaire public (3)	75217	75086	71159	66962	65396	66973	65297
(C) Différence (A-B)	12725	8793	8269	9790	11611	12727	12547
(D) Proportion des finissants du primaire public transférant au secondaire privé (C/A)	14.5	10.5	10.4	12.8	15.1	16.0	16.1

Source: Ministère de l'Éducation, Ecoles publiques, Établissements privés et déclarations des clientèles scolaires, années 1981-1982 à 1988-1989.

- (1): Estimation.  
 (2): Excluant la clientèle à temps partiel au secondaire, les élèves en difficulté d'adaptation et d'apprentissage, les élèves des classes d'accueil et de francisation et les élèves des établissements publics hors réseau.  
 (3): Incluant l'enseignement général et professionnel.

TABLEAU 23

Prévisions des effectifs de l'enseignement primaire et secondaire  
entre 1989-1990 et 2010-2011 selon le réseau d'enseignement,  
l'ordre d'enseignement et le type de formation (1)

	1989-90	1992-93	1995-96	1998-99	2001-02	2004-05	2007-08	2010-11
<b>Réseau privé ou hors réseau (2)</b>								
Primaire	24041	24041	24041	24041	24041	24041	24041	24041
Secondaire (3)	76902	81101	81926	81966	81966	81966	81966	81966
Total	100943	105142	105967	106007	106007	106007	106007	106007
<b>Réseau public</b>								
Primaire	556247	530938	510241	496735	473209	446420	426442	416640
Secondaire (3)	388057	412292	412696	386892	373620	362396	341975	319879
Total	944304	943230	922937	883627	846829	808816	768417	736519
<b>Total</b>								
Total primaire	580288	554979	534282	520776	497250	470461	450483	440681
Total secondaire (3)	464959	493393	494622	468858	455586	444362	423941	401845
Grand total	1045247	1048372	1028904	989634	952836	914823	874424	842526

Source: Ministère de l'Éducation, Direction générale de la recherche et du développement, " Prévisions à long terme du nombre d'élèves de l'éducation préscolaire et de l'enseignement primaire et secondaire au Québec " novembre 1989, 21 pages.

(1): Excluant la clientèle à temps partiel.

(2): Ecoles relevant du gouvernement canadien ou de ministères québécois autres que celui de l'éducation.

(3): Incluant l'enseignement général et professionnel.

TABLEAU 24

Répartition des effectifs scolaires par niveau et par secteur  
d'enseignement en 1989-1990, 1998-1999 et 2010-2011

	1989-1990	1998-1999	2010-2011
<b>Secteur privé(1)</b>			
Primaire	23.8	22.7	22.7
Secondaire (2)	76.2	77.3	77.3
<b>Secteur public</b>			
Primaire	58.9	56.2	56.6
Secondaire (2)	41.1	43.8	43.4

Source: Ministère de l'Éducation, Direction générale de la recherche et du développement, "Prévisions à long terme", novembre 1989, 21 pages.

(1): Incluant les écoles relevant du gouvernement canadien ou de ministères québécois autres que celui de l'éducation.

(2): Incluant l'enseignement général et professionnel.

TABLEAU 25

Proportion des élèves des niveaux primaire et secondaire fréquentant des établissements d'enseignement privé ou hors réseau par rapport à l'ensemble des élèves au Québec entre 1989-1990 et 2010-2011 (1)

	1989-90	1992-93	1995-96	1998-99	2001-02	2004-05	2007-08	2010-11
<b>Réseau privé ou hors réseau (2)</b>								
Primaire	24041	24041	24041	24041	24041	24041	24041	24041
Secondaire (3)	76902	81101	81926	81966	81966	81966	81966	81966
Total	100943	105142	105967	106007	106007	106007	106007	106007
<b>Réseau privé et public</b>								
Primaire	580288	554979	534282	520776	497250	470461	450483	440681
Secondaire (3)	464959	494393	494622	468858	455586	444362	423941	401845
Total	1045247	1048372	1028904	989634	952836	914823	874424	842526
<b>% du privé / à l'ensemble</b>								
Primaire	4.1	4.3	4.5	4.6	4.8	5.1	5.3	5.5
Secondaire (3)	16.5	16.4	16.6	17.5	18.0	18.4	19.3	20.4
Total	9.7	10.0	10.3	10.7	11.1	11.6	12.1	12.6

Source: Ministère de l'Éducation, Direction générale de la recherche et du développement, " Prévisions à long terme du nombre d'élèves de l'éducation préscolaire et de l'enseignement primaire et secondaire au Québec ", novembre 1989, 21 pages

(1): Excluant la clientèle à temps partiel.

(2): Ecoles relevant du gouvernement canadien ou de ministères québécois autres que celui de l'éducation.

(3): Incluant l'enseignement général et professionnel.

TABLEAU 26

Evolution du nombre d'institutions privées  
selon l'ordre d'enseignement et le type d'autorisation  
entre 1981-1982 et 1989-1990 (1)

	1981-82	1982-83	1983-84	1984-85	1985-86	1986-87	1987-88	1988-89	1989-90
<b>Secondaire général</b>									
DIP	115	117	126	122	125	128	134	138	138
RFS	23	20	20	16	16	14	15	12	9
PERMIS	12	13	4	9	12	14	9	10	8
<b>Secondaire professionnel</b>									
DIP	6	4	5	6	6	5	4	3	2
RFS	9	10	8	7	6	5	5	4	3
PERMIS	37	41	39	39	37	39	30	12	10
<b>Total</b>									
DIP	121	121	131	128	131	133	138	141	140
RFS	32	30	28	23	22	19	20	16	12
PERMIS	49	54	43	48	49	53	39	22	18
<b>Grand total</b>	<b>202</b>	<b>205</b>	<b>202</b>	<b>199</b>	<b>202</b>	<b>205</b>	<b>197</b>	<b>179</b>	<b>170</b>

Source: Ministère de l'Éducation, Direction générale de l'enseignement privé.

(1): Un même établissement peut être compté plus d'une fois s'il offre des services éducatifs à plus d'un ordre d'enseignement ou s'il détient plus d'un type d'autorisation.

TABLEAU 27

Enseignement privé  
Demandes d'autorisation avec subventions  
ou d'amélioration du type d'autorisation pour 1990-1991

Etablissement	Ordre d'enseignement	Autorisation		Décision	Effectifs
		Détenue	Sollicitée		
Académie Centennale	Secondaire	RFS	DIP	DIP	325
Académie Laurentienne	Primaire	RFS	DIP	RFS	120
	Secondaire	RFS	DIP	DIP	210
Académie Sainte-Thérèse	Préscolaire	PERMIS	DIP	PERMIS	58
	Primaire	RFS	DIP	RFS	405
Académie Sépharade	Secondaire	RFS	DIP	DIP	109
Ecole communautaire Hassidique	Secondaire	RFS	DIP	DIP	84
Ecoles musulmanes de Montréal	Secondaire	—	DIP	PERMIS SOUS CONDITIONS	90
Ecole secondaire privée d'Alma	Secondaire	—	RFS	REFUS	42
Juvénat Notre-Dame-du-Rosaire	Secondaire 3	—	DIP	DIP	20
Pensionnat de Compton	Primaire	RFS	DIP	DIP	200
Pensionnat de Drummondville	Secondaire 3	—	DIP	DIP	60

Source: Ministère de l'Éducation, Direction générale de l'enseignement privé, Juin 1990.

TABLEAU 28

Proportion des élèves des institutions privées bénéficiant des services d'un transport subventionné par le Ministère par rapport à la clientèle externe totale selon la région administrative en 1989-1990

Région administrative	Clientèle Externe A	Clientèle Pensionnaire B	Clientèle Totale C	Clientèle Transportée D	% Cl.T/Cl.Ex. D/A
Abitibi/Témiscamingue	-	-	-	-	-
Bas St-Laurent/Gaspésie	728	-	728	563	77.3
Côte-Nord	493	-	493	377	76.5
Estrie	2787	1513	4300	2545	91.3
Laval/Laurentides/Lanaudière	5897	864	6761	5348	90.7
Mauricie/Bois-Francs	4938	1253	6191	4401	89.1
Montérégie	11986	1729	13715	10238	85.4
Montréal	-	-	-	-	-
Outaouais	1503	-	1503	1478	98.3
Québec	3864	795	4659	3423	88.6
Saguenay/Lac St-Jean	1435	216	1651	1402	97.7
Total	33631	6370	40001	29775	88.5
%	84.1	15.9	100.0	-	-

Source: Questionnaire complété par chaque institution privée.

TABLEAU 29

Répartition des institutions desservant une clientèle hors-territoire selon le mode d'organisation de transport, la clientèle desservie et la région administrative en 1989-1990(1)

Région administrative	Institutions admissibles avec transport	Commission Scol. avec entente				Transport subventionné				Entente et transport subventionné				Clientèle Hors-Territoire Transportée
		A	B	C	T	A	B	C	T	A	B	C	T	
Abitibi/Témiscamingue	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Bas St-Laurent/Gaspésie	2	-	-	1	1	-	-	1	1	-	-	-	-	72
Côte-Nord	2	1	-	1	2	-	-	-	-	-	-	-	-	47
Estrie	9	6	-	3	9	-	-	-	-	-	-	-	-	70
Laval/Laurentides/Lanaudière	10	3	-	-	3	1	-	3	4	-	-	3	3	1502
Mauricie/Bois-Francs	11	7	-	2	9	1	-	-	1	-	-	1	1	31
Montérégie	18	8	-	8	16	-	-	-	-	-	-	2	2	1661
Montréal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Outaouais	2	-	-	1	1	-	-	-	-	-	-	1	1	546
Québec	10	3	-	3	6	-	-	1	1	1	-	2	3	376
Saguenay/Lac St-Jean	4	1	-	1	2	1	-	-	1	-	-	1	1	83
<b>Total</b>	<b>68</b>	<b>29</b>	<b>-</b>	<b>20</b>	<b>49</b>	<b>3</b>	<b>-</b>	<b>5</b>	<b>8</b>	<b>1</b>	<b>-</b>	<b>10</b>	<b>11</b>	<b>4388</b>
% avec hors-territoire ou non		59.2		49.8		37.5		62.5		9.1		90.1		
% hors-territoire/à l'ensemble						35/68=51.5								4388/29775=14.7

Source: Questionnaire complété par chaque institution privée.

(1): Ce tableau ne tient pas compte des institutions qui ont obtenu en 1990-1991, l'autorisation d'organiser leur propre transport.

A: Clientèle résidant à l'intérieur du territoire de la commission scolaire où est situé l'institution privée.

B: Clientèle résidant à l'extérieur du territoire de la commission scolaire où est situé l'institution privée.

C: A+B.

*ANNEXE 2*

**TABLEAU-SYNTÈSE  
ÉVOLUTION DES DISPOSITIONS DU  
RÈGLEMENT 11  
RELATIVES AUX INSTITUTIONS PRIVÉES  
ENTRE 1975 ET 1981**

## Tableau – Synthèse

Évolution des dispositions du règlement 11 relatives aux institutions privées entre 1975 et 1981

1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981
<p style="text-align: center;"><u>Art. 11.303.1</u></p> <p>Une I.P.<sup>1</sup> D.I.P.<sup>2</sup> qui pourvoit au transport de ses écoliers, reçoit une fois à l'aller et une fois au retour ... une subvention annuelle égale au coût normalisé.</p>	<p style="text-align: center;"><u>Ajout</u></p> <p>... pour les élèves de niveau secondaire.</p>	Idem	Idem	Idem	Idem	<p style="text-align: center;"><u>Art. 11.308 (Art. refondu)</u></p> <p>... pourvoit au transport de ses écoliers de niveau secondaire résidant à une distance de 1.6 km ou plus de cette institution, reçoit ... (suite demeure la même)</p>
	<p style="text-align: center;"><u>Art. 11.311.27</u></p> <p>Lorsque la C.S.<sup>3</sup> pourvoit au transport, ... elle reçoit une subvention égale au coût normalisé.</p>	Idem	Idem	Idem	Idem	<p style="text-align: center;"><u>Art. 11.307 (Ajout)</u></p> <p>... égale au coût normalisé établi pour ce transport de la même façon si ces écoliers (I.P.<sup>1</sup>) étaient inscrits dans les écoles de la C.S.<sup>2</sup></p>
<p style="text-align: center;"><u>Art. 11.303.2</u></p> <p>L'article 11.303.1 s'applique lorsque I.P.<sup>1</sup> D.I.P.<sup>2</sup> n'a pas pu conclure des arrangements ... parce que la C.S.<sup>3</sup> a refusé de pourvoir au transport des écoliers qui fréquentent l'I.P.<sup>1</sup> et a reçu l'autorisation du MTQ de pourvoir elle-même au transport ...</p>	Idem	Idem	Idem	Idem	Idem	<p style="text-align: center;"><u>Art. 11.308 (Art. refondu)</u></p> <p>Cette partie de l'article demeure identique.</p>

1. Institution Privée  
 2. Déclarée d'Intérêt Public  
 3. Commission Scolaire

## Tableau - Synthèse (suite)

Évolution des dispositions du règlement 11 relatives aux institutions privées entre 1975 et 1981

1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981
<p><b>Art. 11.303.3</b></p> <p>Le coût normalisé est le montant égal à 80% du coût de transport ... jusqu'à concurrence du coût moyen admissible par élève fréquentant la C.S.<sup>3</sup> sur le territoire de laquelle est située l'I.P.<sup>1</sup>.</p>	Idem	Idem	Idem	Idem	Idem	<p><b>Art. 11.308 (Art. refondu)</b></p> <p>Cette partie de l'article demeure identique.</p>
<p><b>Art. 11.303.4</b></p> <p>Aucune subvention ne peut être versée si:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- les élèves résidant à moins d'un mille de l'I.P.<sup>1</sup> et si l'I.P.<sup>1</sup> est située sur le territoire de la CTCUM, de la CTCRO, de la CTL, de la CTRSM, à moins que la fréquence des autobus soit supérieure à 30 minutes ou qu'aucun arrêt ne soit situé à 1.300 pieds de l'I.P.<sup>1</sup>.</li> </ul>	Idem	Idem	<p><b>Ajout</b></p> <p>... ou sur le territoire d'une corporation municipale ou intermunicipale de transport.</p>	Idem	<p><b>Retrait</b></p> <p>La CTL n'apparaît plus dans le libellé de l'article.</p>	<p><b>Retrait</b></p> <p>Les dispositions concernant les territoires des commissions de transport et corporations municipales et intermunicipales de transport n'apparaissent plus au règlement.</p>
<p><b>Art. 11.304</b></p> <p>Les I.P.<sup>1</sup> énumérées à l'annexe J et qui font effectuer le transport des écoliers qui les fréquentent, reçoivent ... une subvention annuelle égale au coût normalisé.</p>	Idem	Idem	Idem	<p><b>Modification</b></p> <p>Les mots "font effectuer" sont changés pour "pourvoient".</p>	Idem	<p><b>Art. 11.309 (modification)</b></p> <p>Le coût normalisé pour le transport effectué par les I.P.<sup>1</sup> énumérés à l'annexe J, ... est établi en fonction du devis de transport approuvé par le ministre. Ces institutions reçoivent, de plus, un montant calculé de la façon prévue à l'article 11.308.</p>

1. Institution Privée
2. Déclarée d'intérêt Public
3. Commission Scolaire

***ANNEXE 3***

**TABLEAU-SYNTHESE  
ÉVOLUTION DES DISPOSITIONS DES RÈGLES  
BUDGÉTAIRES RELATIVES AUX  
INSTITUTIONS PRIVÉES ENTRE 1982-1983 ET  
1989-1990**

## Tableau – Synthèse

Évolution des dispositions des règles budgétaires relatives aux institutions privées entre 1982 – 1983 et 1989 – 1990

1982 – 83	1983 – 84	1984 – 85	1985 – 86	1986 – 87	1987 – 88	1988 – 89	1989 – 90
<b>Définitions</b>	Type d'institution: – autorisée; – admissible; – institution.	Idem	Idem	Idem	Idem	Idem	<b>Modification</b> Institution autorisée remplacée par institution subventionnée.
<b>Dispositions générales</b> La subvention versée par le MTQ vise à défrayer les dépenses de l'entrée et de la sortie quotidienne des élèves.	<b>Ajout</b> La subvention pour les institutions autorisées versée ...	Idem	Idem	Idem	Idem	Idem	<b>Modification</b> La subvention versée pour le transport des élèves fréquentant une institution subventionnée ou admissible vise ...
Une I.P. <sup>1</sup> D.I.P. <sup>2</sup> peut recevoir une subvention pour le transport des élèves de niveau secondaire sauf si elle est située sur le territoire des C.S. <sup>3</sup> de la C.E.C.Q. <sup>4</sup> C.E.C.M. <sup>5</sup> et C.E.P.G.M. <sup>6</sup>	Idem	Idem	<b>Modification</b> ... territoire des commissions de transport CTCRO, CTCUM, CTCUQ, CTL, CTRSM.	Idem	Idem	<b>Modification</b> ... territoire des sociétés de transport: STCUM; CTCUQ.	<b>Ajout</b> Toutefois, le MTQ peut verser une allocation même si l'institution est située sur le territoire de la STCUM et de la CTCUQ dans le cas où l'institution procède à un réaménagement majeur de ses services et démontre que le transport en commun est insuffisant pour desservir sa clientèle.
Les ententes entre I.P. <sup>1</sup> et une C.S.A. <sup>7</sup> ou un entrepreneur doivent faire l'objet d'un contrat écrit, avant le 1er août.	<b>Ajout</b> Toutes les ententes entre une institution autorisée ou admissible (...) et préciser le nombre ainsi que le secteur d'origine des écoliers prévus à l'entente.	Idem	Idem	Idem	Idem	Idem	<b>Modification</b> ... institution subventionnée ...

1. Institution Privée  
2. Déclarée d'Intérêt Public  
3. Commission Scolaire

4. Commission des Écoles Catholiques de Québec

5. Commission des Écoles Catholiques de Montréal  
6. Commission des Écoles Protestantes du Grand Montréal  
7. Commission Scolaire Autorisée

## Tableau - Synthèse (suite)

Évolution des dispositions des règles budgétaires relatives aux institutions privées entre 1982 - 1983 et 1989 - 1990

1982 - 83	1983 - 84	1984 - 85	1985 - 86	1986 - 87	1987 - 88	1988 - 89	1989 - 90		
<u>Une I.P.<sup>1</sup> partie à une entente avec une C.S.A.<sup>3</sup></u>									
<p>Lorsqu'une I.P.<sup>1</sup> admissible maintient une entente avec une C.S.A.<sup>3</sup> pour le transport des élèves, le MTQ verse une allocation pour défrayer le service. Les crédits font partie de l'établissement de l'allocation de base. La clientèle inscrite à l'I.P.<sup>1</sup> admissible est aussi comprise dans la clientèle de la C.S.A.<sup>3</sup>.</p>	<p><u>Modification</u></p> <p>Lorsqu'une institution admissible... les crédits prévus à cette fin font déjà partie intégrante de l'allocation de base de la C.S.A.<sup>3</sup>.</p>	Idem	Idem	Idem	Idem	<p style="text-align: center;"><u>Ajouts importants</u></p> <p style="text-align: center;"><u>Institution admissible</u></p> <p>Le MTQ favorise le maintien des ententes entre une C.S.A.<sup>3</sup> et une institution admissible pour l'organisation des subventions.</p> <p>Lorsqu'une institution admissible maintient une entente ou conclut une 1ère entente, les crédits prévus à cette fin font déjà partie (...) et sont ajoutés lors de la conclusion d'une 1ère entente.</p> <p style="text-align: center;"><u>Maintient intégrale d'une entente</u></p> <p>Lorsqu'une institution admissible maintient une entente avec la C.S.A.<sup>3</sup> ... les crédits font déjà ... et aucun montant supplémentaire n'est ajouté pour le présent paragraphe. La définition "institution admissible" ne s'applique pas dans le cas des I.P.<sup>1</sup> D.I.P.<sup>2</sup> dont une C.S.A.<sup>3</sup> assure le transport au 30 juin 1988 et reçoit une subvention.</p> <p style="text-align: center;"><u>Modification d'une entente</u></p> <p>Lorsqu'une entente entre une institution admissible et une C.S.A.<sup>3</sup> est modifiée suite à l'augmentation de la clientèle en raison de l'augmentation du nombre de place ou de l'augmentation du nombre d'élève externe, l'allocation est ajustée lorsque des coûts sont constatés par rapport à l'ensemble des coûts</p>	Idem	Idem	Idem

1. Institution Privée  
 2. Déclarée d'Intérêt Public  
 3. Commission Scolaire Autorisée

## Tableau – Synthèse (suite)

Évolution des dispositions des règles budgétaires relatives aux institutions privées entre 1982 – 1983 et 1989 – 1990

1982 – 83	1983 – 84	1984 – 85	1985 – 86	1986 – 87	1987 – 88	1988 – 89	1989 – 90
						<p>de transport effectué par cette institution pour l'année scolaire précédente indexée selon le taux de transport exclusif. Cet ajustement est récurrent et représente des dépenses supérieures admissibles.</p> <p><u>Conclusion d'une 1ère entente</u></p> <p>Lorsqu'une I.P.<sup>1</sup> D.I.P.<sup>2</sup> à compter de 1988 – 1989 devient admissible suite à la conclusion d'une 1ère entente avec une C.S.A.<sup>3</sup>, un ajustement est apporté à l'allocation de base de la C.S.A.<sup>3</sup>.</p> <p>Lorsqu'une I.P.<sup>1</sup> D.I.P.<sup>2</sup> passe de pensionnat à externat à compter de 1988 – 1989 et devient admissible suite à une 1ère entente, un ajustement est apporté à l'allocation de base.</p>	Idem
<p><u>Rupture d'une entente</u></p> <p>Lorsqu'une I.P.<sup>1</sup> admissible ne peut reconduire une entente avec une C.S.A.<sup>3</sup>, elle peut recevoir du MTQ une allocation pour organiser le transport. Le MTQ soustrait à la C.S.A.<sup>3</sup> l'allocation de base même si le montant n'est pas accordé à l'I.P.<sup>1</sup>.</p>	<p style="text-align: center;"><u>Ajout</u></p> <p><u>Cessation d'une entente entre une institution autorisée et une C.S.A.<sup>3</sup></u></p> <p>Lorsqu'une institution autorisée ne peut reconduire une entente avec une C.S.A.<sup>3</sup>, le MTQ soustrait un montant de l'allocation de base de la C.S.A.<sup>3</sup>.</p>	Idem	<p style="text-align: center;"><u>Modification</u></p> <p><u>Cessation d'une entente entre une institution admissible et une C.S.A.<sup>3</sup></u></p> <p>Lorsqu'une institution admissible ne peut reconduire une entente avec une C.S.A.<sup>3</sup>, elle peut recevoir du MTQ une subvention qu'elle soit ou non sur le territoire d'un des 5 organismes de transport.</p>	Idem	Idem	Idem	Idem

1. Institution Privée  
 2. Déclarée d'intérêt Public  
 3. Commission Scolaire Autorisée

## Tableau – Synthèse (suite)

Évolution des dispositions des règles budgétaires relatives aux institutions privées entre 1982 – 1983 et 1989 – 1990

1982 – 83	1983 – 84	1984 – 85	1985 – 86	1986 – 87	1987 – 88	1988 – 89	1989 – 90
			<p>Le MTQ soustrait de l'allocation de base ...</p> <p>Les principes de l'article 5.3 s'appliquent en les adaptants, à une rupture d'entente... lorsque la C.S.A.<sup>3</sup> intègre ces services éducatifs.</p>	Idem	Idem	<p style="text-align: center;"><u> Ajout </u></p> <p style="text-align: center;"><u> Cessation d'une entente </u></p> <p style="text-align: center;"><u> Nouvelle institution autorisée </u></p> <p>Lorsqu'une I.P.<sup>1</sup> D.I.P.<sup>2</sup>, à compter de l'année 1988 – 1989 n'a pu conclure une entente avec une C.S.A.<sup>3</sup>, elle reçoit du MTQ une allocation pour organiser le transport.</p> <p style="text-align: center;"><u> Cessation d'une entente entre une institution autorisée et une C.S.A.<sup>3</sup> </u></p> <p>Le MTQ favorise le maintien des ententes conclues en 1987 – 1988 entre une C.S.A.<sup>3</sup> et une institution autorisée. Lorsqu'une institution autorisée ne peut reconduire une entente et que les crédits font déjà partie intégrante de l'allocation de base de la C.S.A.<sup>3</sup>, le MTQ soustrait de l'allocation de la C.S.A.<sup>3</sup> qui cesse d'offrir un service un montant équivalent. L'article 5.3 ...</p>	<p style="text-align: center;"><u> Modification </u></p> <p style="text-align: center;"><u> Cessation d'une entente </u></p> <p style="text-align: center;"><u> Nouvelle institution subventionnée </u></p> <p>Lorsqu'une I.P.<sup>1</sup> D.I.P.<sup>2</sup> à compter de l'année scolaire 1989 – 1990 ou dont le nombre d'étudiants externes augmente au cours de la même année, n'a pu conclure une entente avec une C.S.A.<sup>3</sup> pour la totalité ou une partie du transport des élèves, elle reçoit du MTQ une allocation pour organiser le transport.</p> <p>Lorsqu'une I.P.<sup>1</sup> D.I.P.<sup>2</sup> devient, à compter de l'année 1989 – 1990, autorisée à exercer les pouvoirs de transport, elle reçoit du MTQ une allocation pour le transport des élèves résidents à l'extérieur du territoire desservi par la C.S.A.<sup>3</sup> où elle est située.</p> <p style="text-align: center;"><u> Cessation d'une entente entre une institution subventionnée et une C.S.A.<sup>3</sup> </u></p> <p>Le MTQ favorise le maintien des ententes ...</p>

1. Institution Privée
2. Déclarée d'Intérêt Public
3. Commission Scolaire Autorisée

***APPENDICE 1***

**QUESTIONNAIRE S'ADRESSANT AUX INSTITUTIONS  
D'ENSEIGNEMENT PRIVÉ**

**QUESTIONNAIRE  
DE  
COLLECTE DE DONNÉES**

**S'ADRESSANT  
AUX  
INSTITUTIONS D'ENSEIGNEMENT PRIVÉ**

**DANS LE CADRE DE  
L'ÉVALUATION DU PROGRAMME D'AIDE AU TRANSPORT  
SCOLAIRE DESTINÉ AUX ÉLÈVES DES FRÉQUENTANT  
LES INSTITUTIONS PRIVÉES**

**DIVISION DE L'ÉVALUATION**

**SEPTEMBRE 1990**

1. Nom de l'institution d'enseignement:

---

2. Adresse de l'institution d'enseignement:

---

3. Première année d'activité de l'institution d'enseignement:

---

4. En vertu de la Loi sur l'enseignement privé, indiquer le statut accordé par le ministère de l'Éducation par niveau d'enseignement (D.I.P., R.F.S., permis), l'année d'obtention du statut et sa durée s'il s'agit d'un statut à titre temporaire:

5. Indiquer, s'il y a lieu, la nature des modifications apportées au statut d'enseignement par niveau et l'année:

<u>Niveau</u>	<u>Modifications</u>	<u>Année</u>

6. Indiquer le nom de la commission scolaire catholique (locale) où est située l'institution d'enseignement:

---

7. Nombre total d'élèves inscrits à l'institution d'enseignement et nombre total d'élèves transportés (matin et soir) en 1989-1990:

	Prim.	Secon.	Coll.	E.D.A.A.*
N. total d'élèves inscrits	_____	_____	_____	_____
N. d'élèves inscrits en externe	_____	_____	_____	_____
N. d'élèves inscrits en pensionnat	_____	_____	_____	_____
N. total d'élèves transportés	_____	_____	_____	_____

\* Elèves en difficulté d'adaptation et d'apprentissage.

8. Nombre total d'élèves inscrits à l'institution d'enseignement et nombre total d'élèves transportés (matin et soir) en 1989-1990 selon le niveau et le genre d'enseignement:

	Prim.	Secon.	Coll.	E.D.A.A.*
N. total d'élèves inscrits	_____	_____	_____	_____
N. d'élèves inscrits au général	_____	_____	_____	_____
N. d'élèves inscrits au professionnel	_____	_____	_____	_____
N. total d'élèves transportés	_____	_____	_____	_____

\* Elèves en difficulté d'adaptation et d'apprentissage.

9. Nombre total d'élèves inscrits et transportés (matin et soir) résidant sur le territoire de la commission scolaire où est située l'institution d'enseignement et identification de la commission scolaire habilitée à organiser le service de transport en 1989-1990:

élèves  
inscrits

élèves  
transportés

commission  
scolaire

---



---



---

10. Dans le cas des institutions privées autorisées à organiser leur propre transport, indiquer le nombre total d'élèves inscrits et transportés (matin et soir) ainsi que le nom de la (des) commission(s) scolaire(s) ou de tout autre transporteur habilité(s) à organiser le service de transport en 1989-1990:

élèves  
inscrits

élèves  
transportés

commission(s)  
scolaire(s)

Autre(s)  
transporteur(s)

---



---



---



---

11. Nombre total d'élèves inscrits et transportés (matin et soir) résidant à l'extérieur du territoire de la commission scolaire où est située l'institution d'enseignement et identification de la (des) commission(s) scolaire(s) habilitée(s) à organiser le service de transport en 1989-1990:

élèves  
inscrits

élèves  
transportés

commission(s)  
scolaire(s)

---



---



---

12. Dans le cas des institutions privées autorisées à organiser leur propre transport, indiquer le nombre total d'élèves inscrits et transportés (matin et soir) résidant à l'extérieur du territoire de la commission scolaire où est située l'institution d'enseignement ainsi que le nom de la (des) commission(s) scolaire(s) ou de tout autre transporteur habilité(s) à organiser le service de transport en 1989-1990:

<u>élèves</u> <u>inscrits</u>	<u>élèves</u> <u>transportés</u>	<u>commission(s)</u> <u>scolaire(s)</u>	<u>Autre(s)</u> <u>transporteur(s)</u>

13. Indiquer, s'il y a lieu, le montant per capita des frais d'administration de l'institution d'enseignement pour le service de transport touchant les années 1986-1987, 1987-1988, 1988-1989 et 1989-1990 selon le type d'organisation de transport:

TYPE ANNEE D'ORGANISATION	1986-87	1987-88	1988-89	1989-90
Commission(s) scolaire(s)				
Régie *				
Contrat **				
TOTAL				

\* Lorsque l'institution privée assure le transport avec ses propres véhicules.

\*\* Lorsque l'institution privée qui assure son propre transport, le fait effectuer par tout transporteur privé.

II. INFORMATIONS RELATIVES A L'ORGANISATION DU TRANSPORT

14. L'institution d'enseignement est-elle située sur le territoire desservi par un organisme public de transport en commun?

Oui \_\_\_\_\_ Non \_\_\_\_\_

Si oui, indiquer lequel?

- . S.T.C.U.M. \_\_\_\_\_
- . C.T.C.U.Q. \_\_\_\_\_
- . S.T.R.S.M. \_\_\_\_\_
- . S.T.L. \_\_\_\_\_
- . C.T.C.R.O. \_\_\_\_\_
- . C.M.T.S. \_\_\_\_\_
- . C.I.T.F. \_\_\_\_\_
- . C.I.T.S. \_\_\_\_\_
- . C.I.T.R.S.Q. \_\_\_\_\_

15. A partir de quelle année l'institution d'enseignement a :

- |                                                                                                                                   | <u>Matin</u><br><u>et soir</u><br>Année | <u>Fin de</u><br><u>semaine</u><br>Année |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------|------------------------------------------|
| . bénéficié d'un service de transport scolaire                                                                                    | : _____                                 | _____                                    |
| . Reçu l'autorisation du ministre des Transports d'organiser ou de négocier une entente de transport avec une commission scolaire | : _____                                 | _____                                    |
| . organisé son service de transport scolaire avec l'aide d'une subvention du ministère des Transports                             | : _____                                 | _____                                    |

- . organisé son service de transport scolaire sans l'aide d'une subvention du ministère des Transports : \_\_\_\_\_
- . conclu une entente avec une(des) commission(s) scolaire(s) avec l'aide d'une subvention du ministère des Transports : \_\_\_\_\_
- . conclu une entente avec une(des) commission(s) scolaire(s) sans l'aide d'une subvention du ministère des Transports : \_\_\_\_\_

16. Dans le cas où il y a entente avec une(des) commission(s) scolaire(s), indiquer le(s) nom(s) de la (des) commission(s) scolaire(s) concernée(s), la (les) date(s) de conclusion de l'(des) entente(s) et spécifier s'il y a un protocole écrit:

Nom de la commission scolaire	Date de conclusion de l'entente	Date du dernier protocole écrit
_____	_____	_____
_____	_____	_____
_____	_____	_____

17. Si des modifications ont été apportées à l'entente ou aux ententes, en préciser la nature:

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

18. Dans le cas où l'institution d'enseignement organise son propre service de transport avec ou sans l'aide d'une subvention du ministère des Transports, indiquer le nombre et le genre d'autobus utilisés selon le type d'organisation de transport:

Genre d'autobus utilisés (rangées de banquettes)	Type d'organisation		Total
	* Régie	** Contrat	
Berline			
4-5 rangées			
6-7 rangées			
8-9 rangées			
10-11 rangées			
12 + rangées			
Adapté			
Total			

\* Lorsque l'institution privée assure le transport avec ses propres véhicules.

\*\* Lorsque l'institution privée qui assure son propre transport, le fait effectuer à contrat par tout transporteur privé.

19. Dans le cas des institutions d'enseignement dont le transport scolaire est organisé par une (d') autre(s) institution(s), indiquer le nom de cette(ces) dernière(s):

---



---



---



---

20. Dans le cas où l'institution d'enseignement organise un service de transport périodique (fin de semaine), indiquer le nombre d'élèves transportés, les coûts par élève transporté et le type d'organisation de transport pour les années 1986-1987, 1987-1988, 1988-1989 et 1989-1990.

Nombre d'élèves et coûts Type d'organisation	Nombre d'élèves transportés				Coûts défrayés par l'inst. ***				Coûts défrayés par les parents			
	86-87	87-88	88-89	89-90	86-87	87-88	88-89	89-90	86-87	87-88	88-89	89-90
Régie *												
Contrat **												

- \* Lorsque l'institution privée assure le transport avec ses propres véhicules.  
 \*\* Lorsque l'institution privée qui assure son propre transport, le fait effectuer à contrat par tout transporteur privé.  
 \*\*\* A même les revenus généraux de l'institution d'enseignement.

### III. INFORMATIONS RELATIVES A LA CLIENTELE INSCRITE ET TRANSPORTEE

21. Indiquer pour les années 1986-1987, 1987-1988 et 1988-1989, le nombre total d'élèves inscrits selon le niveau d'enseignement, le genre d'inscription ainsi que le nombre total d'élèves transportés (matin et soir):

Niveau d'enseig. clientèle inscrite et transportée	Primaire			Secondaire			Collégial			E.D.A.A. *		
	86-87	87-88	88-89	86-87	87-88	88-89	86-87	87-88	88-89	86-87	87-88	88-89
Externe												
Pensionnaire												
Total inscrite												
Total transp.												

\* Elèves en difficulté d'adaptation et d'apprentissage.

22. Indiquer pour les années 1986-1987, 1987-1988 et 1988-1989, le nombre total d'élèves inscrits selon le niveau et le genre d'enseignement:

Niveau d'enseig.	Primaire			Secondaire			Collégial			E.D.A.A.*		
	86- 87	87- 88	88- 89	86- 87	87- 88	88- 89	86- 87	87- 88	88- 89	86- 87	87- 88	88- 89
Général												
Professionnel												
Total												

\* Elèves en difficulté d'adaptation et d'apprentissage.

23. Indiquer pour les années 1986-1987, 1987-1988, 1988-1989, le nombre total d'élèves transportés (matin et soir) selon le niveau et le genre d'enseignement:

Niveau d'enseig.	Primaire			Secondaire			Collégial			E.D.A.A.*		
	86- 87	87- 88	88- 89	86- 87	87- 88	88- 89	86- 87	87- 88	88- 89	86- 87	87- 88	88- 89
Général												
Professionnel												
Total												

\* Elèves en difficulté d'adaptation et d'apprentissage.

24. Indiquer pour les années 1987-1988, 1988-1989, 1989-1990, le nombre total d'élèves inscrits selon le niveau d'enseignement et le mode d'organisation:

Niveau d'enseignement	Primaire			Secondaire			Collégial			E.D.A.A.*		
	87- 88	88- 89	89- 90	87- 88	88- 89	89- 90	87- 88	88- 89	89- 90	87- 88	88- 89	89- 90
Transport subventionné par le M.T.Q. et organisé par une(des) commission(s) scolaire(s)												
Transport organisé par une(des) commission(s) scolaire(s) sans subvention du M.T.Q.												
Transport organisé par l'institution d'enseignement avec une subvention du M.T.Q.												
Transport organisé par l'institution d'enseignement sans subvention du M.T.Q.												
Transport organisé par une autre institution d'enseignement sans subvention du M.T.Q.												
Autres situations préciser:												

\* Elèves en difficulté d'adaptation et d'apprentissage.

25. Indiquer pour les années 1987-1988, 1988-1989, 1989-1990, le nombre total d'élèves transportés (matin et soir) selon le niveau d'enseignement et le mode d'organisation:

Niveau d'enseignement	Primaire			Secondaire			Collégial			E.D.A.A.*		
	87- 88	88- 89	89- 90	87- 88	88- 89	89- 90	87- 88	88- 89	89- 90	87- 88	88- 89	89- 90
Transport subventionné par le M.T.Q. et organisé par une(des) commission(s) scolaire(s)												
Transport organisé par une(des) commission(s) scolaire(s) sans subvention du M.T.Q.												
Transport organisé par l'institution d'enseignement avec une subvention du M.T.Q.												
Transport organisé par l'institution d'enseignement sans subvention du M.T.Q.												
Transport organisé par une autre institution d'enseignement sans subvention du M.T.Q.												
Autres situations préciser:												

\* Elèves en difficulté d'adaptation et d'apprentissage.

## **BIBLIOGRAPHIE**

ASSOCIATION DES INSTITUTIONS D'ENSEIGNEMENT SECONDAIRE. *Le transport scolaire des élèves de l'enseignement secondaire privé*, Mémoire de l'AIÉS à l'intention de l'Honorable Raymond Mailloux, ministre des Transports et de l'Honorable François Cloutier, ministre de l'Éducation, novembre-décembre 1973, 29 p.

GOUVERNEMENT DU QUÉBEC. *Rapport de la Commission d'enquête sur le transport scolaire*, (Commission d'enquête Lachapelle), mars 1968, 342 p.

GOUVERNEMENT DU QUÉBEC. *Rapport de la Commission royale d'enquête sur l'enseignement dans la province de Québec*, (Rapport Parent) tome I, 1965, 140 p.

GOUVERNEMENT DU QUÉBEC. Ministère de l'Éducation, Direction générale de la recherche et du développement, *Statistiques de l'éducation, préscolaire-primaire et secondaire*, troisième trimestre des années 1985, 1986, 1987 et 1988.

GOUVERNEMENT DU QUÉBEC. *Règlement 11 sur le transport des écoliers*, Éditeur officiel, années 1973 à 1981.

GOUVERNEMENT DU QUÉBEC. *Examen du transport scolaire au Québec, la mise en place et le fonctionnement du système de transport scolaire au Québec*, Document 1, septembre 1980, 34 p.

GOUVERNEMENT DU QUÉBEC. Direction du développement du transport terrestre des personnes, Direction des programmes d'aide en transport terrestre des personnes et la Direction des communications, *Répertoire statistique, transport scolaire*, Québec, années 1985, 1986 et 1987-1988.

GOUVERNEMENT DU QUÉBEC. Ministère des Transports, Direction générale du transport terrestre des personnes, *Règles budgétaires du ministre des Transports concernant le transport des élèves*, Québec, années scolaires 1982-1983 à 1989-1990.

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

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

GOUVERNEMENT DU QUÉBEC. *Loi sur l'enseignement privé*, Gazette officielle du Québec, Éditeur officiel, chapitre 3, article 9, 1<sup>er</sup> novembre 1980.

GOUVERNEMENT DU QUÉBEC. Ministère des Transports, *Mémoire au Conseil des ministres : réglementation et règles budgétaires relatives au transport scolaire*, février 1982, 9 p.

GOUVERNEMENT DU QUÉBEC. Ministère des Transports, *Mémoire au Conseil des ministres*, janvier 1985, 11 p.

GOUVERNEMENT DU QUÉBEC. Ministère de l'Éducation, *Transport scolaire*, Compte rendu de réunion rédigé par Robert Pleau du ministère de l'Éducation, le 12 novembre 1986, 5 p.

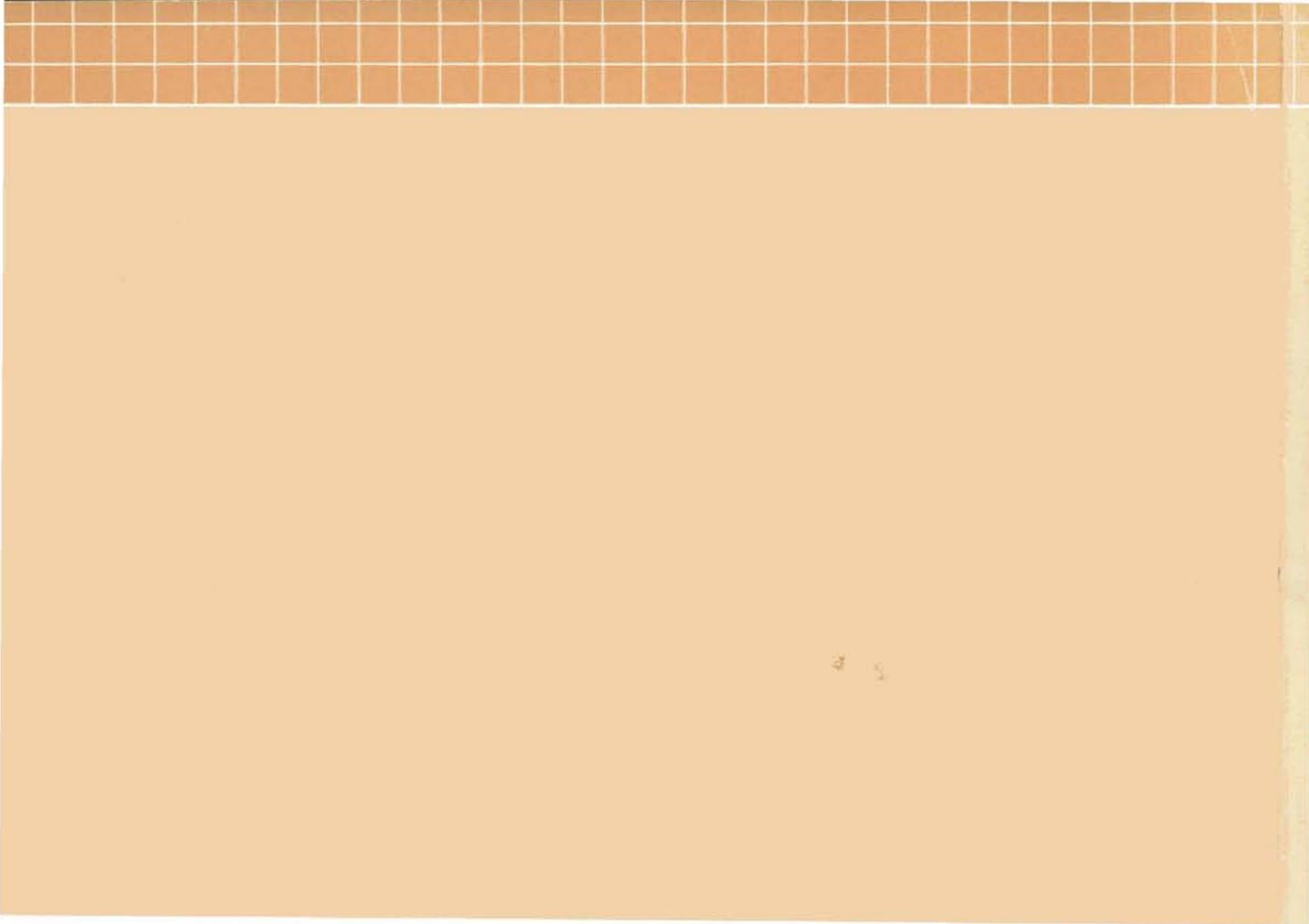
GOUVERNEMENT DU QUÉBEC. Ministère des Transports, *Mémoire au Conseil du trésor concernant l'ajustement budgétaire entre le ministère de l'Éducation et le ministère des Transports en matière de transport scolaire*, 29 mars 1988, 7 p.

GOUVERNEMENT DU QUÉBEC. Ministère des Transports, *Mémoire au Conseil du trésor concernant les règles budgétaires aux subventions destinées au transport des élèves pour l'année scolaire 1988-1989*, Québec, mai 1988, 17 p.

GOUVERNEMENT DU QUÉBEC. Ministère des Transports, Direction des programmes d'aide en transport terrestre des personnes, *Note sur le financement de la clientèle d'une institution privée provenant de l'extérieur du territoire de la commission où est située cette institution*, Québec, janvier 1989, 5 p.

MIGUÉ, Jean-Luc et MARCEAU, Richard. *L'économie politique de l'enseignement élémentaire et secondaire : Monopole public ou concurrence?*, École nationale d'administration publique, mars 1989.

REGROUPEMENT DE L'ENSEIGNEMENT PRIVÉ DU QUÉBEC. *Le tableau s'assombrit*, Mars 1989, 43 p.



2 5

MINISTÈRE DES TRANSPORTS  
  
QTR A 045 527

CA  
TR  
TP  
PP  
10

