

Plan de transport de l'Abitibi-Témiscamingue

Étude technique

Transport scolaire - exploitation

DOCUMENT DE TRAVAIL
VERSION FINALE

RECHERCHE ET RÉDACTION

Réjean Drouin, agent de recherche, Service du transport terrestre des personnes, DMT

PARTICIPATION À L'ÉLABORATION DE L'ÉTUDE

Pierre D'Amboise, agent de recherche, Service du transport terrestre des personnes, DMT

RÉVISION ET HARMONISATION DES TEXTES

Gilles Basque, technicien en travaux publics, Service des inventaires et plan, DATNQ

Brigitte Goulet, agente de recherche, Service des inventaires et plan, DATNQ

Jean Iracà, urbaniste, Service des inventaires et plan, DATNQ

Nathalie Leblanc, agente de recherche, Service des inventaires et plan, DATNQ

SOUTIEN TECHNIQUE

Andrée Champagne, agente de secrétariat, Service des inventaires et plan, DATNQ

Jocelyne Desrosiers, agente de secrétariat, Service des inventaires et plan, DATNQ

France Landry, technicienne en cartographie, Service des inventaires et plan, DATNQ

REMERCIEMENTS

Nous tenons à remercier tous ceux et celles qui, par leurs commentaires et leurs suggestions ont contribué à la réalisation du présent document.

Le présent document a été préparé pour le Service des inventaires et plan de la Direction de l'Abitibi-Témiscamingue—Nord-du-Québec du ministère des Transports. Pour obtenir des informations supplémentaires, s'adresser à :

Ministère des Transports

Direction de l'Abitibi-Témiscamingue—Nord-du-Québec

Service des inventaires et plan

80, boulevard Québec

Rouyn-Noranda (Québec) J9X 6R1

Téléphone : (819) 763-3237

Télécopieur : (819) 763-3493

TABLE DES MATIÈRES

SIGLES	IV
RÉSUMÉ	V
1.0 INTRODUCTION	1
2.0 CONTEXTE D'INTERVENTION	3
2.1 Cadre territorial	3
2.2 Historique du transport scolaire	7
2.2.1 Première période (1905-1961)	7
2.2.2 Deuxième période (1962-1971)	8
2.2.3 Troisième période (1972-1981)	8
2.2.4 Quatrième période (1982-1998)	9
2.2.5 Cinquième période (1998 à aujourd'hui)	11
2.2.5.1 <i>Le rôle des partenaires</i>	11
3.0 ENCADREMENT INSTITUTIONNEL, LÉGISLATIF ET RÉGLEMENTAIRE EN VIGUEUR JUSQU'EN JUILLET 1998	13
3.1 Loi sur les transports	13
3.2 Loi sur l'instruction publique	13
3.3 Loi sur l'enseignement privé	13
3.4 Règlement sur le transport des écoliers de 1974	14
3.5 Règlement sur le transport des élèves en vigueur depuis la réforme de 1982	14
3.6 Règlement sur les véhicules routiers affectés au transport des élèves ...	15
3.7 Règlement sur le transport par autobus	15
3.8 Code de la sécurité routière du Québec	16
4.0 SOURCES DE FINANCEMENT : LE PROGRAMME D'AIDE AU TRANSPORT SCOLAIRE	17
4.1 Cadre financier triennal	17
4.2 Les règles budgétaires (valables jusqu'en 1998)	17

4.3	Problématique	18
5.0	DEMANDE DE TRANSPORT DES ÉLÈVES EN ABITIBI-TÉMISCAMINGUE.....	19
5.1	Évolution des élèves inscrits dans la région.....	19
5.2	Évolution des élèves transportés	20
5.3	Évolution du rapport entre élèves inscrits et élèves transportés	23
5.4	Les élèves handicapés ou en difficulté d'adaptation et d'apprentissage transportés	24
5.5	Conclusion sur la demande.....	25
6.0	L'OFFRE ET LES COÛTS ASSOCIÉS AU TRANSPORT SCOLAIRE.....	27
6.1	Le parc de véhicules scolaires.....	27
6.2	Les ratios de performance.....	27
6.3	Les coûts de transport.....	27
6.4	Des modalités de financement remises en question	34
6.5	Une problématique qui se complexifie.....	35
7.0	PERSPECTIVE DE LA DEMANDE EN TRANSPORT SCOLAIRE : HORIZON 2016	39
7.1	Évolution prévisible de la population d'âge scolaire pour l'Abitibi- Témiscamingue	39
7.2	Évolution 1991-2016 des déplacements scolaires	46
8.0	CONCLUSION.....	49
	LEXIQUE	53
	BIBLIOGRAPHIE	55

LISTE DES CARTES, DES FIGURES ET DES TABLEAUX

Cartes

1. Ancien découpage des commissions scolaires catholiques. 5
2. Découpage des commissions scolaires francophones..... 37

Figure

1. Répartition des élèves inscrits selon le niveau scolaire, 1995..... 21

Tableaux

1. Nombre d'élèves inscrits dans les commissions scolaires, 1991-1995 21
2. Nombre d'élèves transportés par mode exclusif, 1991-1995 22
3. Évolution du nombre d'élèves « handicapés ou en difficulté d'adaptation et apprentissage », 1991-1995 25
4. Composition de la flotte de véhicules scolaires, 1991-1995..... 28
5. Données sur le transport scolaire, 1991-1995..... 29
6. Dépenses admissibles des commissions scolaires en transport scolaire, 1991-1995..... 30
- 7A. Financement du transport scolaire, 1991-1992 32
- 7B. Financement du transport scolaire, 1995-1996 33
8. Coût moyen annuel du transport exclusif, subventionné par le programme d'aide, 1991-1995 34
9. Comparaison des populations 1996, modèle ES-3 et recensement..... 41
- 10A. Évolution de la population par groupe d'âge, 1991 et 2016 43
- 10B. Évolution de la population par groupe d'âge, 1991 et 2016 43
11. Évolution de la population d'âge scolaire par MRC, 1991 et 2016 45
12. Évolution de la répartition géographique de la population d'âge scolaire 4-16 ans par MRC, 1991-2016..... 46

SIGLES

ACSPQ	Association des commissions scolaires protestantes du Québec
ADESP	Association des établissements scolaires privés
AIES	Association des institutions d'enseignement secondaire
APAQ	Association des propriétaires d'autobus du Québec
ATEQ	Association du transport écolier du Québec
BSQ	Bureau de la statistique du Québec
CTQ	Commission des Transports du Québec
EHDA	Élèves handicapés ou en difficulté d'adaptation et d'apprentissage
FCPPQ	Fédération des comités de parents de la province de Québec
FCSQ	Fédération des commissions scolaires du Québec
MEQ	Ministère de l'Éducation du Québec
MTQ	Ministère des Transports
SAAQ	Société de l'assurance automobile du Québec

NOTE AU LECTEUR

Les mots en italique présents dans le texte se retrouvent dans le lexique, exception faite des lois, des règlements et des titres d'ouvrages.

Certaines parties de cette étude sont extraites du document «Le transport terrestre des personnes, Bilan et perspectives» publié par la Direction du transport terrestre des personnes du ministère des Transports en 1996.

RÉSUMÉ

Le transport scolaire est le seul mode de transport collectif de personnes desservant l'ensemble du territoire témiscabitiien habité. Ce transport est de type exclusif.

En 1972, avec l'adoption de la *Loi sur les transports*¹, le transport scolaire est régionalisé. Le ministère des Transports se voit confier la responsabilité du financement et le pouvoir de réglementation. En 1981, le *Livre blanc sur la réforme du système de transport scolaire* propose un meilleur contrôle financier, une réduction des coûts du système et une décentralisation vers les autorités locales. Des mesures de polyvalence sont mises en œuvre afin d'utiliser les véhicules de manière plus rationnelle. En 1981, la *Loi sur les transports* est modifiée. Les modifications amènent une réforme complète du régime en 1988, compte tenu des paramètres du *Livre blanc*. On conclut à la viabilité du système mis sur pied en 1982. En 1993, une nouvelle étude sur l'évolution du programme d'aide au transport scolaire et de son mode de financement conclut que les objectifs de base et le mode de financement convenaient à la grande majorité des commissions scolaires, moyennant simplement, pour certaines en difficulté, des modifications aux chapitres des *règles budgétaires*.

L'Abitibi-Témiscamingue connaît une légère baisse du nombre d'élèves inscrits dans les commissions scolaires de son territoire, soit 330 élèves entre 1991 et 1995. Le nombre d'élèves transportés demeure stable, soit autour de 21 000 élèves.

La configuration du territoire dont la population est dispersée, modifie peu les besoins en matière de transport, même suite à une baisse ou à une augmentation des effectifs. La composition du parc de véhicules, principalement axée sur les véhicules de 12 rangées, appuie cette affirmation (346 véhicules en 1991 et 355 en 1995). Dans les zones plus fortement urbanisées, un certain étalement urbain vient accentuer une croissance des besoins en matière de transport scolaire en périphérie des pôles de développement.

Après examen des ratios de performance des commissions scolaires, on constate entre 1991 et 1995, un effort de rationalisation de la part de ces dernières de façon à s'ajuster aux nouvelles réalités. Il appert cependant que les coûts ont généralement tendance à grimper avec l'augmentation du nombre d'élèves transportés, même si ce constat ne reflète pas toujours la réalité.

L'Abitibi-Témiscamingue partage certaines tendances avec l'ensemble du Québec, tant en regard de la forme d'occupation du sol, que des perspectives de croissance de la population. À l'exception de certains quartiers en expansion, il y a ralentissement de la pression exercée sur l'utilisation des équipements liés au domaine scolaire, en particulier sur les établissements.

1 *Loi sur les transports*, L.R.Q., c. T-12.

Dans le domaine du transport scolaire, la région connaît une stabilisation des effectifs transportés, malgré une baisse du nombre d'élèves inscrits. À l'éducation préscolaire, le nombre d'enfants transportés a connu une augmentation (8,4 %) plus importante que celle du nombre d'enfants inscrits (4,7 %). Le nombre d'élèves du primaire transportés affiche une diminution moins importante que celle des élèves inscrits (-8,9 % par rapport à 11,1 %). Les effectifs du secondaire, présentent au contraire, une augmentation plus grande (13,1 % contre 8,5 %). Pris par commission scolaire, dans les cas où il y a baisse, cette dernière est beaucoup moins marquée que celle des inscriptions.

L'examen de l'évolution prévisible de la population d'âge scolaire entre 1991 et 2016, laisse entrevoir des baisses d'effectifs d'environ 7 000 personnes, soit une perte de 22 %. En comparaison, pour la même période, la région devrait connaître une augmentation de population de 4,8 % (7 297 personnes). Sur le même horizon, on peut s'attendre à une baisse de la population transportée d'environ 20 %, ce qui représente plus de 4 650 élèves. Si bien, qu'environ 16 000 élèves seraient transportés comparativement à 21 138 en 1995.

Nonobstant la décision gouvernementale de transférer, en juillet 1998, la responsabilité de l'administration du programme d'aide au transport scolaire, du ministère des Transports au ministère de l'Éducation, il est toujours de la volonté du MTQ, dans ce contexte de rareté des ressources financières, de poursuivre les travaux visant à encourager la mise en commun des services de transport collectif.

La mise en commun de ressources, en se servant, entre autres, des véhicules de transport scolaire pour le transport d'une clientèle autre que scolaire, implique une démarche sur plusieurs fronts. Un nombre important de lois et de règlements encadrent les activités de transport scolaire. Nous retrouvons là une multiplicité d'organisations responsables, dont les commissions scolaires et le ministère de l'Éducation (qui devient nouvel administrateur des *règles budgétaires*). Ces intervenants possèdent les moyens pour assurer une plus grande polyvalence dans l'utilisation des véhicules.

Les élèves sont de plus en plus transportés dans les véhicules scolaires et dans des berlines. L'augmentation des services et des coûts qui s'ensuit, est directement liée à l'étalement urbain et au mode d'habitation dispersée caractéristique des zones rurales, qui favorisent une augmentation des besoins en matière de transport scolaire, souvent plus grande que la croissance démographique. Pour contrer ces tendances lourdes, des efforts doivent être consentis, par l'entremise de la révision des schémas d'aménagement des MRC, afin de contrôler l'étalement urbain en Abitibi-Témiscamingue.

1.0 INTRODUCTION

La présente étude s'inscrit dans la démarche de réalisation des études techniques, dans le cadre de l'élaboration du *Plan de transport de l'Abitibi-Témiscamingue*. Le but de cette étude est de présenter l'évolution du transport scolaire du point de vue des champs de compétences, du financement, de l'offre et de la demande pour ce type de transport.

Un premier chapitre traite du contexte d'intervention dans lequel s'inscrit le transport scolaire. La section suivante présente le contexte institutionnel et législatif qui encadre ce type de transport. Les chapitres subséquents font un bref survol du financement, de l'offre et de la demande en terme de clientèles, tout autant que de véhicules. Le dernier chapitre, trace un bref portrait des perspectives jusqu'en l'an 2016, pour la demande en transport scolaire.

Aux fins de cette étude, le territoire de la région Abitibi-Témiscamingue a été divisé en huit secteurs correspondant aux sept territoires des commissions scolaires catholiques et au territoire de la commission scolaire anglophone Western Quebec, tels qu'ils apparaissent en 1995-1996, (soit la dernière année où les données sont disponibles). À cause du débordement régional de la commissions scolaires Abitibi et Western Quebec, il se peut que le résultat ne soit pas le portrait exact du territoire à l'étude. Cependant, nous pouvons tout de même considérer le résultat comme étant relativement exact, vu le nombre restreint de personnes visées. Par ailleurs, afin de dresser un portrait évolutif du transport scolaire dans la région, l'année scolaire 1995-1996 sera comparée à l'année scolaire 1991-1992.

2.0 CONTEXTE D'INTERVENTION

2.1 Cadre territorial

Le territoire des commissions scolaires de l'Abitibi-Témiscamingue en 1995-1996 (voir carte 1), correspond à ceci :

- la Commission scolaire Rouyn-Noranda dont le territoire correspond à peu près à celui de la MRC de Rouyn-Noranda;
- la Commission scolaire du Lac-Témiscamingue, qui correspond sensiblement au territoire de la MRC de Témiscamingue;
- la Commission scolaire Harricana correspond au territoire de la MRC d'Abitibi (partie) en plus d'une partie du territoire de la région Nord-du-Québec au nord du 49^e parallèle (villes enclavées);
- la Commission scolaire de Barraute-Senneterre correspond au territoire des MRC d'Abitibi (partie) et de Vallée-de-l'Or (partie);
- la Commission scolaire Abitibi correspond au territoire de la MRC d'Abitibi-Ouest en plus d'une partie du territoire de la région Nord-du-Québec au nord du 49^e parallèle (villes enclavées);
- la Commission scolaire Malartic dont le territoire emprunte des portions des MRC d'Abitibi (partie), de Rouyn-Noranda (partie) et de Vallée-de-l'Or (partie);
- la Commission scolaire de l'Or-et-des-Bois qui correspond principalement au territoire de la MRC de Vallée-de-l'Or (partie).

La Commission scolaire anglophone Western Quebec englobe la totalité de la région témiscabitiennne. Elle comprend également une partie importante du Nord-du-Québec, tout l'Outaouais, une partie des Laurentides et du nord de la Mauricie. La concordance des données avec celles de la région à l'étude n'est pas chose facile mais nous tenterons de dégager les données régionales. Sur le territoire de l'Abitibi-Témiscamingue, la commission scolaire Western Quebec compte trois établissements, soit, deux à Val-d'Or et un à Rouyn-Noranda. En Abitibi-Témiscamingue, tous les élèves transportés appartenant à cette commission scolaire le sont par les commissions scolaires catholiques autorisées à faire le transport. Le nombre d'élèves transportés, de cette commission scolaire, est inclus dans le nombre total d'élèves transportés de ces commissions scolaires. Par contre, la donnée concernant le nombre d'élèves inscrits existe pour la commission scolaire Western Québec. Elle apparaîtra sous cette rubrique tout en étant régionalisée.

La région Abitibi-Témiscamingue n'est pas entièrement englobée par ce découpage. Une partie de la région est également couverte par la commission scolaire Quévillon (au nord du Québec). Cette commission scolaire ne fera pas partie du territoire à l'étude, elle ne sera donc pas l'objet d'analyse dans le présent document.

Pour le territoire de l'Abitibi-Témiscamingue et pour l'année scolaire 1995-1996, le nombre d'élèves inscrits dans les huit commissions scolaires² est évalué à 30 112 élèves.

Pour se rendre à l'école, divers modes de transport sont utilisés par les élèves, comme la marche, l'autobus scolaire, l'automobile, etc. En 1995-1996, quelque 21 138 élèves sont transportés par *transport exclusif* en vertu du programme d'aide au transport scolaire, auquel le Ministère a consacré 16 194 725 \$³.

Le transport scolaire est le seul mode de transport de personnes qui dessert l'ensemble du territoire témiscabiti-bien habité. Ce transport est de type exclusif, c'est-à-dire qu'il est effectué par des véhicules servant exclusivement à la clientèle désignée par une commission scolaire autorisée.

Deux modifications majeures viendront toucher le monde scolaire après 1997-1998. La première concerne la restructuration du réseau des commissions scolaires, rendue effective le 13 août 1997, par le décret 1014-97 de la *Loi sur l'instruction publique*⁴. La deuxième est relative à la décision gouvernementale de transférer depuis juillet 1998, la responsabilité de l'administration du programme d'aide au transport scolaire du ministère des Transports vers le ministère de l'Éducation (MEQ).

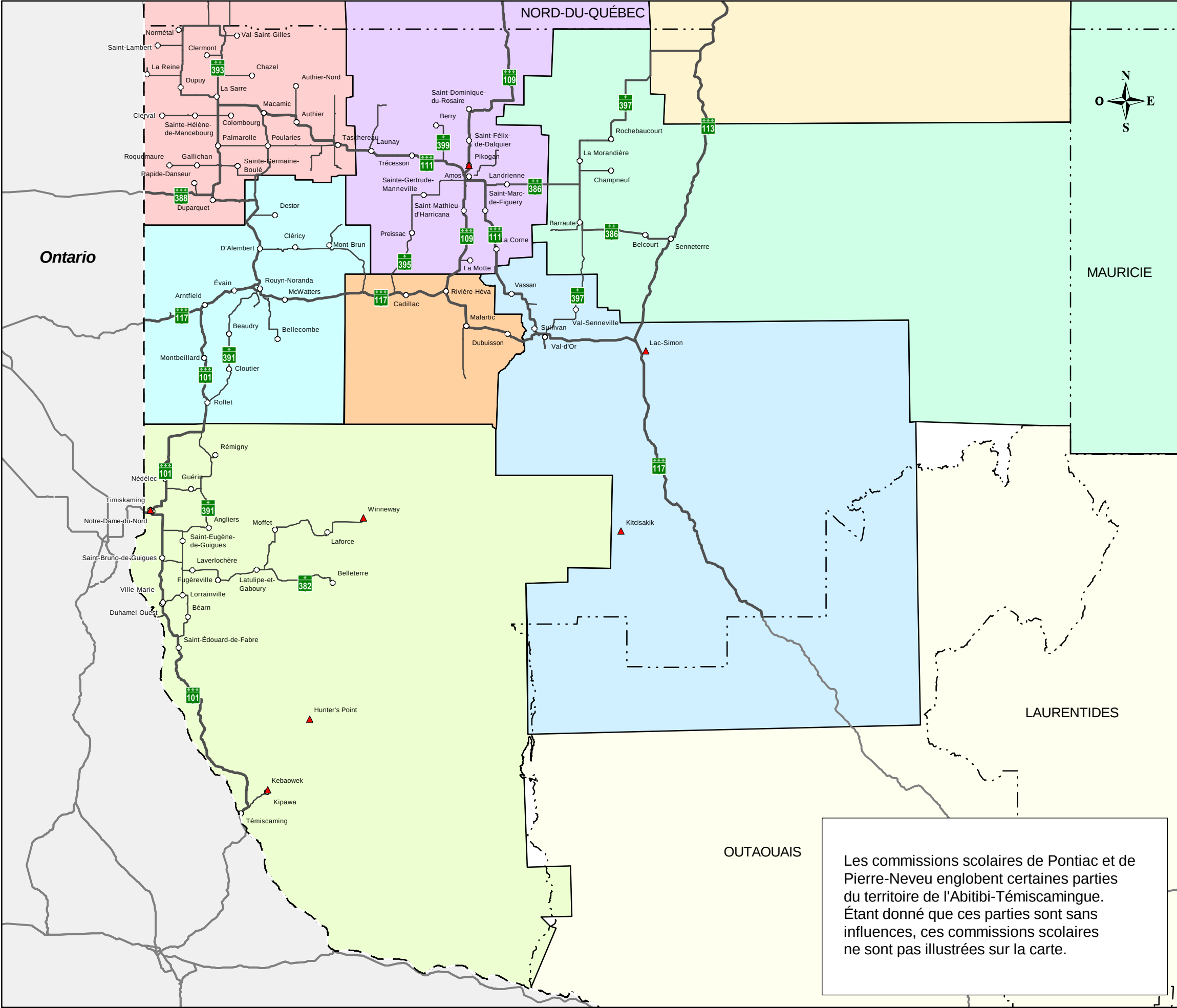
D'une part, la restructuration du réseau des commissions scolaires aura eu pour effet, sur le territoire de l'Abitibi-Témiscamingue, de réduire de 8 à 6 le nombre de commissions scolaires (5 francophones et une anglophone). Les nouvelles commissions scolaires seront dorénavant dénommées sur une base linguistique, francophone et anglophone, en respectant le plus possible les limites des territoires des MRC.

D'autre part, le transfert vers le MEQ de l'administration du programme d'aide au transport scolaire, réduit considérablement le rôle du ministère des Transports (MTQ) dans ce mode de transport. Le MTQ devrait tout de même continuer à assumer ses responsabilités dans le domaine de la sécurité en transport scolaire, et dans celui du traitement des données au niveau du transport scolaire en tant que mode de transport (ce traitement s'effectue par l'entremise de la Société de l'Assurance automobile du Québec ou de la Commission des Transports du Québec).

2 Il s'agit des établissements privés de niveaux préscolaire, primaire et secondaire déclarés d'intérêt public ou reconnus aux fins de subventions. Ces deux catégories d'établissements sont maintenant désignées sous le vocable « agréées aux fins de subventions » (par le ministère de l'Éducation du Québec).

3 N'inclut pas la commission scolaire Western Quebec.

4 *Loi sur l'instruction publique*, L.R.Q., c. I-13.3.



Plan de transport de l'Abitibi-Témiscamingue

Transport scolaire - exploitation

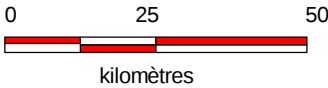
Carte 1 Ancien découpage des commissions scolaires catholiques

Commission scolaire

- Abitibi
- de Barraute - Senneterre
- de Malartic
- de Quévillon
- de Val-d'Or
- Harricana
- Lac-Témiscamingue
- Rouyn-Noranda

- Communauté autochtone
- Limite des provinces
- Limite des commissions scolaires
- Limite des régions administratives
- Réseau national
- Réseau régional
- Réseau collecteur

Échelle 1 : 1 250 000



Source :
- Ministère de l'Éducation, août 1997

Fond cartographique :
- Ministère des Ressources naturelles,
carte numérique, échelle 1 : 250 000

Réalisation :
- Service des inventaires et plan
Mars 1999

Les commissions scolaires de Pontiac et de Pierre-Neveu englobent certaines parties du territoire de l'Abitibi-Témiscamingue. Étant donné que ces parties sont sans influences, ces commissions scolaires ne sont pas illustrées sur la carte.

2.2 Historique du transport scolaire

En 1995-1996, les clientèles, inscrites et transportées, des commissions scolaires sont relativement stables par rapport à l'année 1991-1992. En effet, pour les réseaux catholique et protestant, le nombre d'élèves inscrits est passé de 30 442 en 1991-1992 à 30 112 en 1995-1996 soit une diminution de 1,1 %.

Le nombre d'élèves transportés par le biais du *transport exclusif* est quant à lui demeuré stable passant de 21 080 à 21 138 élèves, soit une légère augmentation de 0,3 %. Le parc de véhicules est maintenant constitué de 355 véhicules. La majorité, soit 213 véhicules sont de 12 rangées et plus, suivi des véhicules à 4 ou 5 rangées avec 66 véhicules.

Le mode d'attribution des contrats demeure la négociation de gré à gré (par opposition aux contrats attribués par soumission publique ou en régie) entre les commissions scolaires et le transporteur en place.

Depuis la grande réforme de notre système d'éducation et sa démocratisation au début des années 60, le transport des élèves de niveaux primaire et secondaire est devenu un outil essentiel au projet éducatif de notre société.

Ce dernier s'est donc passablement modifié au cours des ans suivant l'évolution du développement de la société québécoise et de ses grandes orientations socio-économiques. Le transport scolaire au Québec se caractérise en cinq périodes décrites aux points 2.2.2 à 2.2.5.

Par ailleurs, le transport scolaire est une activité présente dans l'ensemble des régions du Québec et constitue une activité structurante du transport collectif (adapté, en commun, scolaire, interurbain, taxi). Il importe de considérer cette activité dans l'élaboration d'un plan de transport.

2.2.1 Première période (1905-1961)

Au Québec, dès le début du siècle, ce sont les écoles protestantes rurales qui sont les premières à instaurer une forme de transport scolaire. Dans le cas des commissions scolaires catholiques, il faut attendre le début des années cinquante pour voir s'organiser les premiers systèmes de transport pour les élèves.

Cette période correspond notamment à une forte augmentation du taux de natalité. En effet, entre 1953-1954 et 1960-1961, le nombre d'élèves inscrits pour le Québec passe de 672 000 à 975 000 (45 %) et le pourcentage des élèves transportés de 3,1 % à 14,8 %. Les commissions scolaires sont régies par la *Loi sur l'instruction publique* et leurs dépenses de fonctionnement ne doivent pas être supérieures aux revenus générés par la taxe foncière.

2.2.2 Deuxième période (1962-1971)

Au Québec, cette période correspond à la « Révolution tranquille » et à la démocratisation de l'enseignement. On assiste à la création du ministère de l'Éducation et à l'apparition des commissions scolaires régionales. Pour favoriser l'accessibilité au réseau scolaire, le gouvernement accorde une subvention spécifique qui couvre 75 % des dépenses encourues jusqu'à un maximum de 100 \$ par élève du secondaire et de 60 \$ pour un élève du primaire.

Au cours de cette période, le nombre d'élèves inscrits augmente de plus de 50 %. Quant aux élèves transportés, ils représentent 20,5 % du nombre d'élèves inscrits en 1961-1962; ils passent à plus de 50 % en 1971-1972. Les coûts de transport connaissent également des hausses importantes pour la même période alors qu'ils grimpent de 14,4 M\$ à 79,9 M\$, soit une augmentation de 454,86 % en 11 ans. Cette augmentation est principalement due à la structure même du programme d'aide du ministère de l'Éducation (MEQ). Le financement est sous la responsabilité du MEQ. Jusqu'en 1968, il n'existait aucune règle précise touchant la sécurité des élèves et l'état des véhicules.

2.2.3 Troisième période (1972-1981)

À la suite du rapport Lachapelle, recommandant la réorganisation du transport scolaire, le gouvernement adopte en 1972, la *Loi sur les transports*⁵. Cette législation régionalise les activités du transport scolaire et le ministère des Transports obtient la responsabilité du financement et le pouvoir de réglementation.

En 1974, le *Règlement 11* vient préciser les modalités d'organisation, de fonctionnement et de financement du transport scolaire. Essentiellement, il contient les normes de construction et d'utilisation des véhicules et les modalités relatives à l'adjudication, à la durée et au mécanisme d'ajustements annuels des contrats. Quant aux subventions, elles sont attribuées en fonction d'un coût normalisé qui correspond à un coût unitaire annuel pour chaque véhicule et chaque région du Québec.

L'effort de rationalisation des réseaux de transport coïncide également avec la restructuration des commissions scolaires, dont le nombre chute de 1 500 en 1971-1972 à 256 en 1974-1975, soit la première année d'application du *Règlement 11*. De ce nombre, 77 reçoivent la responsabilité d'administrer le transport scolaire. Quant à la responsabilité financière, elle demeure sous l'autorité du MTQ.

Au cours de cette période, le nombre d'élèves inscrits passe de 1 518 000 en 1972-1973 à 1 094 000 en 1981-1982, soit une diminution de 27,9 %. Toutefois, le pourcentage d'élèves transportés continue de progresser. Il passe de 48 % en 1972-1973 à 62,5 % en 1981-1982. Quant aux coûts, ils augmentent de près de 70 % passant de 115,9 M\$ à 194 M\$ au cours de cette même période.

5 *Loi sur les transports*, L.R.Q., c. T-12

Devant cette importante hausse des coûts et la nécessité d'assurer une meilleure gestion du programme d'aide, le comité interministériel sur le transport scolaire chargé d'évaluer le fonctionnement et l'organisation du transport des élèves, propose une réforme en profondeur du programme.

En 1981, paraît le *Livre blanc* sur la réforme du système de transport scolaire présentant plusieurs orientations susceptibles d'en améliorer la gestion et d'assurer un meilleur contrôle des coûts, soit :

- une plus grande responsabilité des commissions scolaires dans l'organisation des services;
- l'introduction de nouvelles *règles budgétaires* de financement prenant la forme d'une enveloppe fermée pour chaque commission scolaire responsable du transport scolaire;
- le financement du programme d'aide basé sur un cadre triennal et des *règles budgétaires* annuelles;
- l'introduction de diverses mesures de polyvalence favorisant une meilleure utilisation des véhicules pouvant répondre à des besoins locaux.

Le *Livre blanc* propose donc d'exercer un meilleur contrôle financier du programme d'aide, une réduction des coûts du système et une décentralisation du fonctionnement et de l'organisation des services vers les autorités locales.

2.2.4 Quatrième période (1982-1998)

En décembre 1981, le projet de loi modifiant la *Loi sur les transports* est sanctionné et permet la réforme complète du programme d'aide selon les paramètres contenus dans le *livre blanc*. Le ministère des Transports tire dorénavant ses pouvoirs en matière de financement du transport scolaire, de la *Loi sur l'instruction publique*.

En 1982, le *Règlement 11* est abrogé. Les commissions scolaires se voient donc confier un rôle accru dans l'organisation du transport et le ministère des Transports doit désormais fixer le montant des subventions auxquelles ont droit les commissions scolaires et les établissements d'enseignement privé. Ce sont les *règles budgétaires* qui déterminent le mode de fonctionnement du programme et précisent les modalités servant à établir les enveloppes budgétaires.

Le mode de financement se caractérise par l'introduction d'une enveloppe budgétaire fermée, établie sur la base des coûts historiques de chaque commission scolaire et comprend trois éléments :

- Une allocation de base qui couvre le transport quotidien des élèves une fois à l'aller et une fois au retour, le *transport interécole*⁶ et le *transport périodique*⁷ soit, en 1985-1986, 97,5 % de l'ensemble des subventions et 99,9 % en 1995-1996;
- Une allocation supplémentaire couvrant principalement le *programme maternelle-maison*⁸;
- Une allocation spécifique aux élèves handicapés et en difficulté d'adaptation et d'apprentissage (EHDA) qui ne peut être affectée à d'autres postes budgétaires puisque versée sur la base des dépenses réelles.

En 1985-1986, une clause d'indexation des contrats de plus d'un an est incluse dans les *règles budgétaires*. Cette clause oblige les commissions scolaires à verser, la deuxième et la troisième année du contrat, le plein montant de l'indexation aux transporteurs. Elle leur laisse une certaine latitude en ce qui a trait à la gestion du montant prévu en première année.

Les *règles budgétaires* permettent donc de mieux encadrer le programme d'aide et ses composantes, en établissant les types d'activités de transport admissibles aux subventions gouvernementales, ainsi que les méthodes établissant les diverses allocations. Elles déterminent également les règles d'admissibilité et les règles financières touchant le transport des institutions d'enseignement privé.

Enfin, en milieu urbain, le transport scolaire est en partie intégré aux différents services de transport en commun. Ainsi, au Québec, environ 20 % de la clientèle scolaire totale utilisent les services de transport en commun pour accéder aux institutions d'enseignement (là où les services sont disponibles).

Le nombre d'élèves inscrits dans les écoles du Québec est demeuré relativement stable passant de 1 089 759 élèves en 1982-1983 à 1 049 930 élèves en 1995-1996. Par contre, le nombre d'élèves transportés pour la même période augmente sensiblement, passant de 652 756 à 694 290 élèves. Quant aux coûts, ils sont passés de 258,6 M\$ à 427,9 M\$ pour cette période.

Enfin, tout au long de cette période, le nombre de commissions scolaires au Québec, a connu une croissance importante. En effet, de 85 qu'elles étaient en 1982-1983, elles sont passées à 178 en 1995-1996, dont 138 obtiennent la responsabilité d'organiser des services de transport scolaire.

6 Transport interécole : transport qui vise à permettre d'assister à des cours ou des stages obligatoires autrement non dispensés par l'école fréquentée.

7 Transport périodique : transport effectué pour des élèves qui, pour des raisons de distance, ne peuvent être transportés quotidiennement.

8 Programme maternelle-maison : programme du ministère de l'Éducation visant à permettre à l'enfant de poursuivre son cheminement personnel, d'enrichir sa capacité d'entrer en relation avec les autres, et d'interagir avec son environnement. L'allocation s'adresse aux enfants de 4 ans vivant en milieu défavorisé, afin qu'ils puissent suivre le programme.

2.2.5 Cinquième période (1998 à aujourd'hui)

La volonté du gouvernement du Québec d'éliminer son déficit à court terme a forcé l'ensemble des organismes publics à réviser leur mode de fonctionnement. Le ministère des Transports n'a pas échappé à ces impératifs et a procédé à une remise en question de l'ensemble de ses programmes.

À cet effet, dès 1995, le MTQ entreprenait des démarches afin de favoriser une meilleure intégration des différents services de transport collectif pour la mise en place d'une structure régionale responsable de l'organisation, de la planification et du financement des services de transport collectif, dont le transport scolaire.

Ce projet est devenu au début de 1997, la proposition gouvernementale visant la participation du milieu local à l'assainissement des dépenses publiques. En effet, dans le projet, le financement du transport scolaire devait relever de la responsabilité des municipalités, dès le 1^{er} janvier 1998. À la suite des discussions entre les parties, l'organisation du transport scolaire demeure sous la responsabilité des commissions scolaires qui s'engagent à des coupures de 70 M\$ au cours de l'année 1998. Quant à la responsabilité du financement de cette activité, elle passe du MTQ au MEQ et ce à partir de l'année scolaire 1998-1999. Par ailleurs, le MTQ conservera les responsabilités touchant la sécurité et les statistiques en transport scolaire.

Le transport scolaire demeure un service de transport collectif important et présent dans l'ensemble des régions du Québec. Le transport scolaire pourrait s'avérer important dans tout exercice visant la mise en commun des différents services de transport collectif afin d'offrir aux populations locales, des services qui répondent davantage à leurs besoins. À cet effet, il reste essentiel que cette activité soit une préoccupation du MTQ dans l'élaboration du plan de transport.

2.2.5.1 *Le rôle des partenaires*

Le transfert des responsabilités du financement du transport scolaire au ministère de l'Éducation, va modifier la dynamique des échanges entre les différents partenaires et leur rôle respectif. En effet, le MEQ n'était jusqu'alors qu'indirectement concerné par les questions de transport scolaire, si ce n'est pour son rôle éducatif en matière de sécurité en transport scolaire.

Les commissions scolaires conservent leurs responsabilités actuelles. En ce qui concerne l'organisation des services, les commissions scolaires se sont vu attribuer un nouveau rôle soit, de déterminer la politique de transport qu'elles entendent mettre en place sur leur territoire.

Elles ont, entre autres, l'entière responsabilité de définir les critères d'admissibilité, la durée des parcours, les normes de discipline et la mise en place des parcours assurant à la clientèle l'accès aux institutions d'enseignement, sous réserve de consulter le comité consultatif. Ce comité est créé en vertu de la *Loi sur l'instruction publique* et la composition est définie dans le *Règlement sur le transport des élèves*⁹.

Les commissions scolaires ont également la responsabilité d'attribuer les contrats avec les transporteurs qui effectuent les services. Pour ce faire, elles doivent suivre les procédures prévues par le *Règlement sur le transport des élèves*. Les commissions scolaires ont à négocier les ententes contractuelles et à établir la durée de celles-ci.

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

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

Par ailleurs, la Fédération des commissions scolaires du Québec (FCSQ), représentant la grande majorité des commissions scolaires, joue un rôle actif en matière de transport scolaire, principalement lors de la révision des *règles budgétaires* et du cadre triennal.

Enfin, d'autres associations représentent également les commissions scolaires, comme l'Association des commissions scolaires protestantes du Québec (ACSPQ), l'Association des établissements scolaires privés (ADESP) et l'Association des institutions d'enseignement secondaire (AIES). Nous retrouvons également la Fédération des comités de parents de la province de Québec (FCPPQ) dont le rôle touche principalement les questions de sécurité.

Les transporteurs scolaires sont également représentés par deux entités soit, l'Association du transport écolier du Québec (ATEQ) et l'Association des propriétaires d'autobus du Québec (APAQ). Ces associations, chapeautent plus de 1 000 exploitants dont plus de 75 % des membres possèdent un parc inférieur à dix véhicules, pour un total d'environ 9 800 véhicules.

Finalement, la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) est responsable de l'inspection des véhicules utilisés pour le transport scolaire et la promotion de la sécurité routière.

9 *Règlement sur le transport des élèves*, L.R.Q., c. I-13.3, r.6.

3.0 ENCADREMENT INSTITUTIONNEL, LÉGISLATIF ET RÉGLEMENTAIRE EN VIGUEUR JUSQU'EN JUILLET 1998

3.1 Loi sur les transports

En 1972, la *Loi sur les transports*¹⁰, donne au ministère des Transports la responsabilité du transport scolaire et de ce fait, le pouvoir de réglementation dans le domaine. L'article 4 de la *Loi sur les transports* permet au Ministère d'accorder des subventions à des fins de transport. Au plan du transport scolaire, ces pouvoirs ont été transférés dans la *Loi sur l'instruction publique*¹¹ en 1982.

La loi modifiant la *Loi sur les transports* détermine également à l'article 48 *et les suivantes*, « l'obligation pour tout conducteur de véhicules de transport scolaire de détenir un certificat de compétence suite à la réussite d'un cours de formation spécifique ». Elle permet également au ministre des Transports d'autoriser « l'expérimentation d'équipements de sécurité sur les véhicules à ses conditions ».

3.2 Loi sur l'instruction publique

La *Loi sur l'instruction publique* détermine depuis 1982, les juridictions dans le domaine du transport scolaire, soit le transport des élèves de niveaux préscolaire, primaire et secondaire, incluant les clientèles spéciales comme les élèves handicapés et en difficulté d'adaptation et d'apprentissage (EHDA), ou en classe d'accueil.

Cette loi contient également les dispositions relatives au transport scolaire, entre autres, celles établissant les pouvoirs du ministère des Transports (MTQ). Elle accorde aussi aux commissions scolaires les pouvoirs d'organisation des services de transport scolaire (art. 291 à 301) et fixe les principaux paramètres qu'elles doivent respecter. Les commissions scolaires qui organisent un service de transport scolaire doivent former un comité consultatif de transport. L'article 300 prévoit que les subventions gouvernementales que reçoivent les commissions scolaires sont déterminées par les *règles budgétaires* établies par le ministre des Transports.

3.3 Loi sur l'enseignement privé

La *Loi sur l'enseignement privé*¹² détermine, à l'instar de la *Loi sur l'instruction publique*, les juridictions dans le transport scolaire (le transport des élèves de niveaux préscolaire, primaire et secondaire incluant les EHDA ou en classe d'accueil). Elle confère, à quelques exceptions près, les mêmes pouvoirs aux établissements privés agréés aux fins de subventions qu'elle le fait pour les commissions scolaires.

10 *Loi sur les transports*, L.R.Q., c. T-12.

11 *Loi sur l'instruction publique*, L.R.Q., c. I-13.3.

12 *Loi sur l'enseignement privé*, L.R.Q., c. E-9.1.

Ainsi, les établissements d'enseignement privés agréés sont admissibles aux subventions gouvernementales en matière de transport pour écoliers et sont autorisés à exercer des pouvoirs similaires à ceux conférés aux commissions scolaires. En Abitibi-Témiscamingue, il n'y a aucun établissement d'enseignement privé.

3.4 Règlement sur le transport des écoliers de 1974

Le *Règlement 11 du Règlement sur le transport des écoliers*, fait état des modalités de financement du transport scolaire, des normes de construction de véhicules, de sécurité, etc.

Le *Règlement sur le transport des écoliers*¹³ définit un ensemble de critères et de normes déterminant les conditions d'admissibilité aux subventions. Les déplacements scolaires matin et soir, le *transport interécoles* (pour élèves inscrits à des cours prévus à l'horaire régulier, non offerts à l'école fréquentée), ainsi que le *transport périodique* (fin de semaine, bimensuel, mensuel, etc., pour les élèves incapables d'utiliser un service quotidien en raison de la distance), étaient financés par le programme d'aide.

Il est aussi question dans ce règlement, que la distance de marche entre la résidence et l'école, soit le principal critère d'admissibilité. Ainsi, tout étudiant du primaire et du secondaire habitant à plus de 1,6 km de l'école devient admissible, alors que les EHDA sont admissibles, indépendamment de la distance entre la résidence et l'école.

Le règlement définit également les deux grands services de transport reconnus aux fins de subvention. Ces services sont le *transport exclusif*, qui constitue les véhicules dédiés exclusivement aux élèves, ainsi que le *transport intégré*, qui représente l'usage de réseaux réguliers de transport en commun et les dépenses admissibles.

3.5 Règlement sur le transport des élèves en vigueur depuis la réforme de 1982

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

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

La seconde partie du règlement concerne l'octroi des contrats. Ceux-ci peuvent être de deux types. Premièrement, la commission scolaire doit, lorsque son territoire recoupe celui d'un organisme public de transport, offrir à ce dernier la possibilité d'assurer un service de *transport intégré* des élèves sur son territoire.

13 *Règlement sur le transport des écoliers*, L.R.Q., c. T-12, r.19.

Deuxièmement, la commission scolaire peut accorder des contrats par entente de gré à gré, à un titulaire de permis de transport par autobus urbain et interurbain, mais la conclusion d'entente n'est pas obligatoire. La négociation des contrats de gré à gré peut avoir lieu avec un transporteur qui est déjà lié par contrat avec une commission scolaire. Cependant, le nombre de contrats octroyés par cette voie ne peut excéder celui que détenait auparavant ce même transporteur, sous réserve des exceptions prévues par le règlement. La loi et la réglementation permettent également à la commission scolaire de procéder par soumissions publiques. La commission scolaire est obligée d'accorder le contrat au plus bas soumissionnaire, sauf autorisation expresse du ministre des Transports.

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

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

3.6 Règlement sur les véhicules routiers affectés au transport des élèves

Le *Règlement sur les véhicules routiers affectés au transport des élèves*¹⁴ vient modifier l'ancien *Règlement sur les véhicules automobiles affectés au transport des écoliers*. Il s'adresse surtout aux fabricants de véhicules et aux distributeurs. Il fixe les normes de construction des autobus affectés au transport scolaire. Ce règlement fait référence aux exigences fédérales en matière de construction. La réglementation québécoise comporte quelques exigences supplémentaires, comme par exemple, certaines inscriptions et consignes, un système de chauffage plus puissant, l'installation de panneaux d'arrêt escamotables, etc. Certaines obligations adressées aux propriétaires et conducteurs sont également prévues.

3.7 Règlement sur le transport par autobus

Le *Règlement sur le transport par autobus*¹⁵ contient des dispositions relatives à l'obtention d'un permis pour effectuer un transport rémunéré de personnes par autobus. Bien qu'aucun permis ne soit requis pour effectuer un service de transport scolaire visé par le *Règlement sur le transport des élèves*, certaines activités de transport, qui ne sont pas organisées par la commission scolaire, peuvent être réalisées par le transporteur scolaire, s'il détient un permis de la Commission de transport du Québec (CTQ). Par exemple : le transport du midi, ou le transport organisé pour les institutions qui ne sont pas reconnues à des fins de subvention.

14 *Règlement sur les véhicules routiers affectés au transport des élèves*, L.R.Q., c. T-12, r.24.2.

15 *Règlement sur le transport par autobus*, L.R.Q., c. T-12, r.21.2.

3.8 Code de la sécurité routière du Québec

Le *Code de la sécurité routière du Québec*¹⁶, contient certaines dispositions particulières concernant les obligations des conducteurs d'autobus et de minibus.

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

16 *Code de la sécurité routière*, L.R.Q., c. C-24.2.

4.0 SOURCES DE FINANCEMENT : LE PROGRAMME D'AIDE AU TRANSPORT SCOLAIRE

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

4.1 Cadre financier triennal

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

Pour le Ministère, ce programme triennal permet en outre un contrôle efficace des coûts, un service de qualité sur l'ensemble du territoire, tout en maintenant un degré important d'autonomie pour les organismes autorisés.

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

4.2 Les règles budgétaires (valables jusqu'en 1998)

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

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

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

Aux diverses règles d'application générale, s'ajoutent plusieurs dispositions particulières. Celles-ci touchent les véhicules utilisés en régie, les arrêts de service, les ententes entre commissions scolaires ou institutions privées, les différents ajustements de l'enveloppe ainsi que les documents à produire en cours d'année.

4.3 Problématique

Au cours de l'année 1993, le ministère des Transports a procédé à l'évaluation du programme d'aide au transport scolaire et de son mode de financement¹⁷. Il s'agissait de la première évaluation complète du système depuis la réforme de 1982. L'évaluation devait aider à proposer les correctifs à apporter pour adapter le programme aux besoins des années 90. Le suivi de 29 commissions scolaires a permis au MTQ de se positionner sur l'actuel régime financier. De ces commissions scolaires, 12 présentaient des déficits normalisés depuis plusieurs années et étaient considérées comme les cas les plus graves.

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

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

Par ailleurs, nous constatons qu'au Québec, un nombre de 357 minibus adaptés aux personnes handicapées étaient au service des commissions scolaires en 1995-1996, afin de s'occuper de l'entrée et de la sortie des élèves. Ces véhicules sont inutilisés aux heures creuses de la journée ainsi que les fins de semaine. Parallèlement au réseau scolaire, les services de transport adapté, subventionnés par l'État, ont utilisé un nombre de 309 minibus pour effectuer près de 3,6 millions de déplacements de personnes handicapées en 1996. Il va sans dire que ces deux réseaux peuvent profiter d'une rationalisation advenant la mise en commun des services de transport terrestre des personnes.

17 Gouvernement du Québec, Ministère des Transports, Service des politiques en transport des personnes, Division de l'évaluation, *Évaluation du programme d'aide au transport scolaire et son mode de financement*, 1993.

5.0 DEMANDE DE TRANSPORT DES ÉLÈVES EN ABITIBI-TÉMISCAMINGUE

Les données statistiques fournies par les commissions scolaires et les établissements privés, permettent de dresser un portrait de l'importance et de l'évolution de la demande de transport scolaire en Abitibi-Témiscamingue, et ce, depuis le début des années 90.

5.1 Évolution des élèves inscrits dans la région

Entre 1991-92 et 1995-96, la région de l'Abitibi-Témiscamingue a connu une diminution de 1,1 % du nombre d'élèves inscrits dans les commissions scolaires, cela signifie une baisse de 330 élèves. Le nombre d'élèves inscrits à la Commission scolaire Western Quebec a augmenté de 13,4 % soit, de 142 élèves (voir tableau 1). Ces derniers représentent particulièrement des élèves francophones, inscrits dans le cadre de programmes d'immersion autorisés par le MEQ.

La diminution constatée entre les périodes 1991-92 et 1995-96, provient principalement des élèves du niveau primaire, dont les effectifs ont chuté de 11,1 % (1 797 élèves). Les inscriptions d'élèves au secondaire ont connu, quant à elles, une augmentation de 13,1 % soit, 1 558 élèves.

L'évolution de la demande s'est faite différemment selon les commissions scolaires, et par niveau scolaire. Les établissements d'enseignement des commissions scolaires de l'Abitibi-Témiscamingue ont connu, dans l'ensemble, des baisses généralisées de leurs effectifs au niveau primaire (sauf pour la Western Quebec où l'on a atteint une augmentation de 27,7 %). Dans le cas des élèves du secondaire, toutes les commissions scolaires enregistrent des augmentations (sauf celles de Malartic et de Western Quebec).

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

Entre 1991 et 1995, la clientèle inscrite des EHDA est toutefois en baisse de 1 492 élèves soit, 920 % sur le territoire témiscabibien, passant de 1 622 à 130 personnes (la commission scolaire Western Quebec est exclue du calcul). Les commissions scolaires sont toutes touchées par des baisses dans ce secteur, en particulier celles de Lac-Témiscamingue et d'Abitibi. Ils présentaient 56,7 % (920 élèves) de toute la clientèle EHDA en 1991. En 1995, ces mêmes territoires totalisaient 33,8 % de cette clientèle dans la région. Ce taux correspond à plus de 44 personnes. Le nombre de EHDA a beaucoup diminué depuis 1993 puisque les critères d'éligibilité ont été révisés pour ces programmes.

Les allocations, tant supplémentaires que spécifiques, prévues pour ces clientèles dans les cadres triennaux successifs, ont comblé les besoins financiers de leur desserte. Même si les besoins de transport de la clientèle EHDA sont une réalité dans l'ensemble de la région en 1995-1996, le nombre des élèves visés dans les différentes commissions scolaires, est cependant en dessous du 1 %.

5.2 Évolution des élèves transportés

L'analyse des données contenues dans les répertoires statistiques du programme d'aide en 1991 et 1995 et celles fournies par les commissions scolaires permettent de suivre l'évolution du nombre de déplacements d'élèves subventionnés pour leur transport scolaire (voir tableau 2).

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

TABLEAU 1

NOMBRE D'ÉLÈVES INSCRITS DANS LES COMMISSIONS SCOLAIRES, 1991-1995

Commissions Scolaires	NIVEAUX SCOLAIRES											
	PRÉSCOLAIRE			PRIMAIRE			SECONDAIRE			TOTAL		
	Nombre d'élèves inscrits			Nombre d'élèves inscrits			Nombre d'élèves inscrits			Nombre d'élèves inscrits		
	1991	1995	%	1991	1995	%	1991	1995	%	1991	1995	%
Abitibi	412	364	-11,7	2 716	2 312	-14,8	2 010	2 360	17,4	5 138	5 036	-2,0
Barraute-Senneterre	108	108	0,0	822	748	-9,0	568	591	4,0	1 498	1 447	-3,4
Harricana	323	323	0,0	2 293	2 044	-10,9	1 887	1 959	3,8	4 503	4 326	-3,9
Lac-Témiscamingue	252	251	0,0	1 833	1 636	-10,7	1 356	1 400	3,2	3 441	3 287	-4,5
Malartic	114	137	20,2	812	777	-4,3	671	668	0,0	1 597	1 582	-0,9
Rouyn-Noranda	589	631	7,1	3 971	3 586	-9,7	2 975	3 509	18,0	7 535	7 526	-0,2
De l'Or-et-des-Bois	428	493	15,2	3 331	2 756	-17,3	1 909	2 455	28,6	5 668	5 704	0,6
Western Quebec	101	129	27,7	440	562	27,7	520	513	-1,4	1 062	1 204	13,4
Sous-total	2 226	2 307	3,6	15 778	13 859	-12,2	11 376	12 942	13,8	29 380	28 908	-1,6
TOTAL	2 327	2 436	4,7	16 218	14 421	-11,1	11 896	13 454	13,1	30 442	30 112	-1,1

Source : Ministère des Transports, Répertoires statistiques du transport scolaire 1986, 1995 et Formulaires TE-104.

FIGURE 1

RÉPARTITION DES ÉLÈVES INSCRITS SELON LE NIVEAU SCOLAIRE, 1995

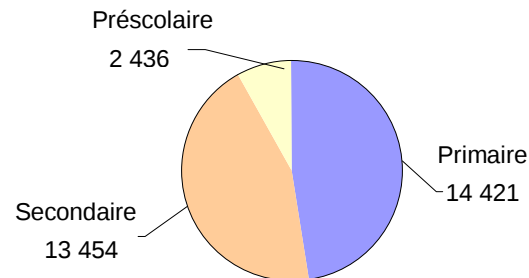


TABLEAU 2

NOMBRE D'ÉLÈVES TRANSPORTÉS PAR MODE EXCLUSIF, 1991-1995

Commissions scolaires	NIVEAUX SCOLAIRES									TOTAL		
	PRÉSCOLAIRE			PRIMAIRE			SECONDAIRE					
	Nombre d'élèves transportés			Nombre d'élèves transportés			Nombre d'élèves transportés			Nombre d'élèves transportés		
	1991	1995	%	1991	1995	%	1991	1995	%	1991	1995	%
Abitibi	378	335	-11,3	1 926	1 687	-12,4	1 716	2 036	18,7	4 020	4 058	0,9
Barraute-Senneterre	100	107	7,0	519	429	-17,3	351	354	0,9	970	890	-8,2
Harricana	296	313	5,7	1 584	1 459	-7,9	1 544	1 526	-1,2	3 424	3 298	-3,7
Lac-Témiscamingue	215	226	5,1	1 335	1 111	-16,8	1 095	1 174	7,2	2 645	2 511	-5,1
Malartic	92	120	30,4	470	485	3,2	371	364	-1,9	933	969	3,9
Rouyn-Noranda	477	546	14,5	2 316	2 173	-6,2	2 385	2 601	9,0	5 178	5 320	2,7
De l'Or-et-des-Bois	355	426	20,0	1 797	1 720	-4,3	1 758	1 946	10,7	3 910	4 092	4,7
Sous-total	1 913	2 073	8,4	9 947	9 064	-8,9	9 220	10 001	8,5	21 080	21 138	0,3
Western Quebec ^a	(48)	(129)	168,8	(406)	(518)	27,6	(393)	(422)	7,4	(847)	(1 069)	26,2
TOTAL	1 913	2 073	8,4	9 947	9 064	-8,9	9 220	10 001	8,5	21 080	21 138	0,3

a Les élèves de la commission scolaire Western sont transportés par les commissions scolaires catholiques autorisées à exécuter du transport scolaire.

Source : Ministère des Transports, *Répertoires statistiques du transport scolaire 1986 et 1995* ainsi que les formulaires TE-104.

En 1995, la clientèle de la région Abitibi-Témiscamingue déclarée admissible au transport scolaire¹⁸, représentait 21 138 élèves. Parmi la clientèle inscrite dans les organismes et les établissements subventionnés¹⁹, 85,1 % de la clientèle du préscolaire était admissible, comparativement à 62,8 % au primaire et 74,3 % au secondaire. Cette dernière inclut les catégories des jeunes en formation professionnelle et des autres élèves. Au total en 1995, 70,2 % de la clientèle scolaire inscrite dans les établissements scolaires de l'Abitibi-Témiscamingue était transportée.

Le nombre d'élèves transportés par les commissions scolaires est demeuré stable entre 1991 et 1995 (respectivement 21 080 et 21 138 élèves). Comparativement à la faible augmentation enregistrée de 0,3 % pour les élèves transportés, le nombre d'élèves inscrits a légèrement diminué de 1,1 % pour la même période.

En regardant de plus près, entre 1991 et 1995, il y a eu augmentation des élèves transportés au niveau préscolaire de 8,4 %. Cette augmentation est plus élevée que celle du nombre d'élèves inscrits pour ce niveau scolaire soit 4,7 %. Il y a eu une baisse importante des élèves transportés au niveau primaire (-8,9 %). Cette baisse demeure toutefois moins importante que celle des élèves inscrits au même niveau (-11,1 %). Le contraire survient au niveau secondaire où on enregistre une augmentation du nombre d'élèves transportés de 8,5 % pour une augmentation de 13,1 % du nombre d'élèves inscrits. En 1991, les clientèles transportées du préscolaire et du primaire représentaient 56,3 % des clientèles transportées tandis qu'en 1995, cette clientèle ne représente plus que 52,7 %.

Globalement, entre 1991 et 1995, les commissions scolaires de l'Abitibi-Témiscamingue affichent une certaine stabilité de la clientèle transportée (0,3 %). Celle-ci est due à la hausse du nombre d'élèves transportés du niveau secondaire. Les commissions scolaires Barraute-Senneterre et Lac-Témiscamingue sont les plus touchées en terme de perte de clientèle. Règle générale, les pertes en élèves transportés sont occasionnées par les pertes enregistrées au niveau primaire.

5.3 Évolution du rapport entre élèves inscrits et élèves transportés

Concernant le rapport entre élèves transportés et élèves inscrits par commission scolaire, entre 1991 et 1995, la situation est celle-ci :

- le rapport entre le nombre d'élèves transportés et inscrits par commission scolaire, augmente légèrement entre 1991 et 1995 (1,4 %). Il en est de même pour chaque commission scolaire sauf pour celle de Barraute-Senneterre (-3,3 %) et celle de Lac-Témiscamingue (-0,5 %);

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

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

- seules les commissions scolaires de Lac-Témiscamingue, Harricana et Abitibi transportent plus de 75 % de leurs élèves pendant cette période;
- pris par niveau scolaire, le préscolaire connaît quant à lui, des augmentations importantes du nombre d'élèves transportés, plus élevées que les augmentations du nombre d'élèves inscrits pour ce même niveau. Parmi les phénomènes explicatifs, il y a l'absence de nouveaux établissements scolaires pour les enfants de nouveaux ménages et le fait que les enfants du préscolaire doivent être transportés vers les établissements scolaires plus éloignés de leur lieu de résidence;
- malgré un nombre relativement élevé d'élèves inscrits et transportés, les élèves du niveau primaire connaissent, contrairement aux autres niveaux scolaires, des baisses d'élèves inscrits et transportés au cours de cette période. Les baisses du nombre d'élèves transportés sont toutefois moins fortes que celles du nombre d'élèves inscrits;
- les élèves du niveau secondaire demeurent quantitativement le groupe le plus transporté. Les augmentations d'effectifs, entre 1991 et 1995, dans les commissions scolaires de Rouyn-Noranda (9,0 %), Lac-Témiscamingue (7,2 %), Abitibi (18,7 %) et de l'Or-et-des-Bois (10,7 %), en sont les principales causes. Cependant, l'augmentation du nombre d'élèves transportés demeure moindre que celle du nombre d'inscrits.

5.4 Les élèves handicapés ou en difficulté d'adaptation et d'apprentissage transportés

Le portrait des élèves handicapés ou en difficulté d'adaptation et d'apprentissage (EHDA) connaît une croissance de la proportion de la population transportée, comme le suggère le tableau 3.

La clientèle EHDA est définie par le ministère de l'Éducation selon les *règles budgétaires*. Le ministère des Transports alloue une subvention pour le transport de cette clientèle selon ses propres *règles budgétaires* en vigueur. Ces règles ont évolué avec le temps, des critères discriminants ont été introduits à cause des abus permis et engendrés. Auparavant, presque toutes les catégories d'EHDA définies par le MEQ étaient admissibles au transport, alors qu'une douzaine le sont actuellement. La clientèle EHDA nécessite peu de transport adapté. Lorsque c'est le cas, ce type de transport se rencontre davantage dans les grands centres qu'en région, étant donné l'absence d'institutions pouvant accueillir les clientèles.

L'évolution du nombre d'élèves EHDA a grandement diminué en Abitibi-Témiscamingue de 1991 à 1995; ce qui a pour impact une forte diminution des déplacements de cette clientèle. Elle représentait 73,1 % de la clientèle inscrite EHDA en 1991, avec 1 186 élèves transportés et 92,3 % en 1995, mais avec seulement 120 élèves, une baisse de 1 066 élèves. Avec ce nombre, en 1995, le transport des élèves EHDA joue très peu sur l'augmentation des coûts de transport. Mais, la plupart des élèves de cette catégorie sont transportés.

Cette baisse a certainement eu un impact sur le nombre de véhicules adaptés qui a connu une diminution d'un véhicule. En 1991, 4 véhicules adaptés étaient utilisés contre 3 en 1995, et ce, par autant de commissions scolaires.

En ce qui concerne les berlines, qui sont constituées de mini-fourgonnettes adaptées à du transport scolaire d'élèves handicapés ou d'automobiles à quatre portes, pour les clientèles éloignées et éparses. On en dénombrait 21 en 1991 et 30 en 1995. La commission scolaire Harricana, qui en utilisait 3 en 1991, en compte 8 en 1995. La commission scolaire Malartic, qui en possédait 2 en 1991, en détient 5 en 1995. Par contre, l'augmentation des véhicules de ce type ne peut s'expliquer par la clientèle EHDA transportée, puisque celle-ci a considérablement diminué entre 1991 et 1995. Les berlines servent aussi en grande partie au transport des élèves isolés. Cette formule contribue à la diminution des coûts de transport.

TABEAU 3

ÉVOLUTION DU NOMBRE D'ÉLÈVES « HANDICAPÉS OU EN DIFFICULTÉ D'ADAPTATION ET D'APPRENTISSAGE », 1991 ET 1995

Commissions Scolaires	1991		1995	
	Inscrits	Transportés	Inscrits	Transportés
Abitibi	379	331	28	28
Barraute-Senneterre	195	109	4	4
Harricana	42	42	23	23
Lac-Témiscamingue	541	536	16	10
Malartic	46	46	6	6
Rouyn-Noranda	217	99	36	32
De l'Or-et-des-Bois	202	23	17	17
Western Quebec	n/d	n/d	n/d	n/d
Total	1 622	1 186	130	120

Note : Ce ne sont pas tous les effectifs transportés qui requièrent le service de transport spécialisé (véhicules adaptés ou berlines).
L'augmentation ou la diminution résulte d'une interprétation différente des types de déficiences par le MEQ.

Source : Répertoires statistiques en transport scolaire 1991-1992 et 1995-1996, MTQ.

5.5 Conclusion sur la demande

À l'échelle de la région, la présence de pôles urbains régionaux que sont Rouyn-Noranda et Val-d'Or et l'étalement de la population, font en sorte que les besoins en transport scolaire sont peu modifiés dans un court laps de temps. La composition de la flotte, principalement axée sur les véhicules de 12 rangées, corrobore cette donnée. Il serait en effet étonnant pour une commission scolaire, que le ou les transporteurs modifient leur flotte rapidement, surtout si elle est peu importante. Cela est encore plus vrai si la commission scolaire fait affaire avec plusieurs transporteurs.

Dans les zones plus fortement urbanisées, comme dans les chefs-lieux des MRC, l'étalement urbain qui se produit actuellement, viendrait favoriser une croissance des besoins en transport scolaire en périphérie. Les nouveaux quartiers n'ont pas de nouvelles écoles, ce qui oblige le transport des élèves vers les écoles déjà en place. Globalement, les données pour ces commissions scolaires indiquent d'ailleurs une augmentation du nombre d'élèves transportés. Ceci pourrait s'expliquer par le phénomène de l'étalement urbain, partiellement causé par la forte tendance pour certaines municipalités de développer leur secteur de villégiature et ainsi entraîné des déplacements plus longs et plus nombreux pour les élèves.

Afin de conserver les écoles dans les villages, des échanges de clientèles de niveau primaire sont nécessaires. L'école « x » va prendre par exemple l'ensemble des élèves de troisième année du secteur et l'école « y » située ailleurs, qui elle, va prendre l'ensemble des élèves de quatrième année du même secteur.

Les critères de distance de marche au-delà desquels les élèves sont ou ne sont pas transportés, avantagent généralement plus les élèves du préscolaire (pour des raisons de sécurité, une forte majorité des élèves de ce niveau sont transportés). En Abitibi-Témiscamingue, la plupart des commissions scolaires transportent plus de 90 % des élèves de ce niveau. De 1991 à 1995, les élèves transportés de cette catégorie ont connu des augmentations autour de 8 % en moyenne.

Ces critères de distance avantagent également les élèves du primaire, mais dans une moindre mesure. La distance admissible peut être réduite, conséquence de la proximité des écoles. Les élèves du primaire sont transportés dans des proportions de 62,9 % en 1995 et 61,3 % en 1991. Le pourcentage du nombre d'élèves transportés connaît une faible augmentation ou voir une diminution, (sauf pour la commission scolaire de l'Or-et-des-Bois qui connaît une augmentation de 8,5 %).

Les écoles secondaires étant généralement moins nombreuses et situées en zones urbaines, les élèves du secondaire, qui se retrouvent le plus souvent à des distances éloignées de l'établissement fréquenté, ont une propension plus grande à être transportés. Les élèves du secondaire sont plus transportés que ceux du primaire (autour de 77,5 % en 1995 contre 62,9 % pour ceux du primaire). Il y a plus d'élèves du secondaire transportés en 1995 qu'en 1991 en chiffre absolu (augmentation de 8,5 %). Cependant, étant donné une augmentation plus forte du nombre d'élèves inscrits à ce niveau, le pourcentage d'élèves transportés de niveau secondaire tend à diminuer dans le temps.

6.0 L'OFFRE ET LES COÛTS ASSOCIÉS AU TRANSPORT SCOLAIRE

6.1 Le parc de véhicules scolaires

Globalement, le parc d'autobus scolaires et de berlines en Abitibi-Témiscamingue, est demeuré à peu près constant de 1991 à 1995, passant de 346 unités à 355. Le parc est surtout représenté par les véhicules de 12 rangées et plus, qui constituaient 59,8 % de la flotte en 1991 et 60,0 % en 1995. Viennent ensuite, les véhicules de 4-5 rangées qui représentent selon ces années, respectivement 20,0 % et 18,6 % de la flotte. Les berlines comptent tout de même pour environ 6 à 8,5 % du parc pour ces années. Le nombre de berlines a augmenté de 43 % passant de 21 à 30 véhicules (voir tableau 4).

La plupart des commissions scolaires enregistrent peu de modifications de leur flotte de véhicules, sauf la commission scolaire Harricana avec 7 nouveaux véhicules dont 5 berlines. Ce serait surtout l'ajout de berlines dans cette commission scolaire qui expliquerait la dynamique du parc d'autobus scolaires de la région.

6.2 Les ratios de performance

Les ratios de performance ne se sont pas modifiés de façon majeure. La distance moyenne parcourue quotidiennement par véhicule est passée de 96 à 100 km. Le ratio du nombre d'élèves transportés par place disponible, est passé de 1,25 à 1,22 et celui par véhicule de 60,30 à 58,03 (voir tableau 5).

La réalité dans le transport scolaire n'obéit pas à un modèle unique qui voudrait par exemple, qu'à une diminution du nombre d'élèves inscrits et transportés, suivent automatiquement une diminution du nombre d'autobus et de meilleures performances en terme de ratios dans l'utilisation des véhicules. Les ratios obtenus démontrent toutes sortes de tendances, comme si la flotte nécessaire au transport scolaire n'avait pas eu le temps de s'ajuster. Il serait en effet difficile pour les multiples transporteurs, de se départir d'autobus pour des baisses d'élèves qui peuvent paraître minimes. Les effectifs demeurent dispersés par rapport à un grand territoire à desservir.

Par ailleurs, les commissions scolaires qui affichent un nombre d'élèves transportés plus grand et qui présentent un nombre de véhicules plus important, ne démontrent pas nécessairement une meilleure performance en terme de ratios, bien qu'on puisse déceler une tendance à de meilleures performances.

6.3 Les coûts de transport

Les dépenses admissibles pour les commissions scolaires de l'Abitibi-Témiscamingue, autorisées à exécuter du transport scolaire, s'élevaient entre 1995 et 1996 à 15 605 066 \$ (voir tableau 6). Il faut mentionner qu'il s'agit de dépenses en terme de *transport exclusif*, lequel compte pour 100 % des dépenses de transport scolaire en Abitibi-Témiscamingue.

TABLEAU 4

COMPOSITION DE LA FLOTTE DE VÉHICULES SCOLAIRES, 1991-1995

Commissions Scolaires	4-5 rangées		6-7 rangées		8-9 rangées		10-11 rangées		12 rangées et plus		Véhicules adaptés		Berlines		Total	
	1991	1995	1991	1995	1991	1995	1991	1995	1991	1995	1991	1995	1991	1995	1991	1995
Abitibi	14	13	2	1	6	7	8	9	45	45	0	0	2	2	77	77
Barraute- Senneterre	8	7	2	2	1	0	0	0	11	12	0	0	2	3	24	24
Harricana	13	14	4	2	3	5	0	0	36	37	1	1	3	8	60	67
Lac- Témiscamingue	18	18	13	11	3	2	1	1	22	23	1	1	6	4	64	60
Malartic	2	1	0	1	0	0	0	0	11	12	1	0	2	5	16	19
Rouyn-Noranda	9	10	0	0	0	0	0	0	45	45	0	0	5	6	59	61
De l'Or-et-des- Bois	5	3	1	1	1	1	0	0	37	39	1	1	1	2	46	47
Sous-total	69	66	22	18	14	15	9	10	207	213	4	3	21	30	346	355
Western Quebec	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.
Total	69	66	22	18	14	15	9	10	207	213	4	3	21	30	346	355

Note : Les élèves de la commission scolaire Western Quebec, sont transportés par les commissions scolaires catholiques autorisées à exécuter le transport d'élèves.

Source : Ministère des Transports, Répertoires statistiques du transport scolaire, 1991-1992 et 1995-1996.

TABLEAU 5
DONNÉES SUR LE TRANSPORT SCOLAIRE, 1991-1995

Commissions Scolaires	Élèves inscrits		Élèves transportés		Nombre de véhicules		Kilométrage quotidien moyen par véhicule		Nombre d'élèves transportés par place disponible		Nombre d'élèves transportés par véhicule	
	1991 1992	1995 1996	1991 1992	1995 1996	1991 1992	1995 1996	1991 1992	1995 1996	1991 1992	1995 1996	1991 1992	1995 1996
Abitibi	5 138	5 036	4 020	4 058	77	77	124	112	1,03	1,03	52,2	52,7
Barraute-Senneterre	1 498	1 447	970	890	24	24	89	82	0,98	0,89	40,4	37,1
Harricana	4 503	4 326	3 424	3 298	60	67	92	97	1,20	1,10	57,1	49,2
Lac-Témiscamingue	3 441	3 287	2 645	2 511	64	60	91	105	1,07	1,04	41,3	41,9
Malartic	1 597	1 582	933	969	16	19	93	97	1,21	1,16	58,3	51,0
Rouyn-Noranda	7 535	7 526	5 178	5 320	59	61	108	117	1,71	1,74	87,8	87,2
De l'Or-et-des-Bois	5 668	5 704	3 910	4 092	46	47	77	88	1,55	1,57	85,0	87,10
Sous-Total	29 380	28 908	21 080	21 138	346	355	96	100	1,25	1,22	60,3	58,0
Western Quebec	1 062	1 204	(847)	(1 069)	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.
TOTAL	30 442	30 112	21 080	21 138	346	355	96	100	1,25	1,22	60,3	58,0

Note : Les élèves de la commission scolaire Western Quebec sont transportés par les commissions scolaires catholiques autorisées à exécuter le transport d'élèves.

Source : Ministère des Transports, *Répertoires statistiques du transport scolaire*, 1991-1992 et 1995-1996.

TABLEAU 6

DÉPENSES ADMISSIBLES DES COMMISSIONS SCOLAIRES EN TRANSPORT SCOLAIRES, 1991-1995

	Abitibi	Barraute-Senneterre	Harricana	Lac Témiscamingue	Malartic	Rouyn-Noranda	De l'Or-et-des-Bois	Total
Dépenses admissibles 1991								
Transport quotidien - Maternelle maison - Matin, soir + maternelle	0 3 732 565	0 932 302	0 2 578 911	0 2 022 994	0 687 282	0 2 541 204	0 1 827 427	0 14 322 685
Transport interécoles	22 364	16 962	77 372	11 112	18 137	9 338	7 819	163 104
Transport périodique	89 070	30 464	58 271	47 082	6 729	4 237	32 767	268 620
Autres dépenses de transport	20 858	0	2 175	11 532	182	11 079	147	45 973
Total dépenses admissibles	3 864 857	979 728	2 716 729	2 092 720	712 330	2 565 858	1 868 160	14 800 382
Dépenses admissibles 1995								
Transport quotidien - Maternelle maison - Matin, soir + maternelle	0 3 706 972	0 964 338	0 2 834 107	0 2 192 642	0 712 998	0 2 743 771	0 2 064 377	0 15 219 205
Transport interécoles	20 258	4 645	60 102	925	19 077	9 401	5 557	119 965
Transport périodique	72 917	10 150	48 805	53 689	925	3 812	0	190 298
Autres dép. admissibles	41 118	9	145	456	1 678	30 045	2 147	75 598
Total dépenses admissibles	3 841 265	979 142	2 943 159	2 247 712	734 678	2 787 029	2 072 081	15 605 066
Variation 1991-1995 (%)	-0,6	-0,06	8,3	7,4	3,1	8,6	10,9	5,4

Note : Les coûts de transport des élèves de la commission scolaire Western Quebec sont inclus dans ceux des commissions scolaires autorisées à effectuer le transport.

Source : Ministère des Transports, *Répertoires statistiques du transport scolaire 1991-1992 et 1995-1996*.

Entre 1991 et 1995, les dépenses admissibles au programme d'aide pour les commissions scolaires ont augmenté de 5,4 %, alors que l'enveloppe budgétaire du programme (part du MTQ) augmentait de 7,4 % (1,11 M\$) et ce pour atteindre 16 194 725 \$ (tableaux 7A et 7B).

En 1991, ce programme couvrait 98 % des dépenses déclarées, en 1995, cette proportion diminuait à 97,1 %. Il faut préciser que les commissions scolaires peuvent offrir à leurs clientèles, des services pour lesquels le MTQ n'assure pas de financement. À titre d'exemple, la présence d'accompagnateurs dans les autobus scolaires, le transport du midi, etc. Ces choix contribuent à accroître les dépenses en transport de ces commissions scolaires.

L'augmentation du pourcentage de contribution du MTQ en 1995-1996, s'explique surtout par l'augmentation du coût de la vie et les récentes dépenses nettes de TPS et de TVQ assumées par les commissions scolaires.

L'augmentation des dépenses en *transport exclusif*, reflète principalement deux phénomènes : la croissance normale des coûts attribuables à l'inflation, et la hausse imputable à l'augmentation des besoins de transport qui découlent de l'étalement urbain ou de la baisse démographique dans les zones rurales.

TABLEAU 7A

FINANCEMENT DU TRANSPORT SCOLAIRE, 1991-1992

Commissions scolaires	Dépenses totales \$	Revenus		
		Part MTQ	Autres revenus \$	Revenu total \$
Abitibi	3 979 400	3 890 360 (97,8 %)	25 757 (0,6 %)	3 916 117 (98,4 %)
Barraute-Senneterre	1 009 334	952 770 (94,4 %)	59 290 (5,9 %)	1 012 060 (100,3 %)
Harricana	2 860 560	2 809 213 (98,2 %)	58 052 (2,0 %)	2 867 265 (100,2 %)
Lac-Témiscamingue	2 166 985	2 280 023 105,3 %)	11 674 (0,5 %)	2 291 697 (105,8 %)
Malartic	732 636	726 806 (99,2 %)	4 494 (0,6 %)	731 300 (99,8 %)
Rouyn-Noranda	2 663 413	2 598 917 (97,6 %)	40 074 (1,5 %)	2 638 991 (99,1 %)
De l'Or-et-des-Bois	1 978 205	1 826 224 (92,3 %)	79 021 (4,0 %)	1 905 245 (96,3 %)
Western Quebec	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.
Total	15 390 533	15 084 313	278 362	15 362 675
(%)		(98,0 %)	(1,8 %)	(99,8 %)

Note : Le financement du transport scolaire de la commission scolaire Western Quebec est inclus dans les commissions scolaires autorisées.

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

TABEAU 7B

FINANCEMENT DU TRANSPORT SCOLAIRE, 1995-1996

Commissions scolaires	Dépenses totales \$	Revenus		
		Part MTQ	Autres revenus \$	Revenu total \$
Abitibi	4 067 585	4 180 153 (102,8 %)	62 970 (1,5 %)	4 243 123 (104,3 %)
Barraute-Senneterre	1 035 558	1 013 692 (97,9 %)	63 352 (6,1 %)	1 077 044 (104,0 %)
Harricana	3 144 965	3 024 671 (96,2 %)	44 193 (1,4 %)	3 068 864 (97,6 %)
Lac-Témiscamingue	2 379 282	2 450 566 (103,0 %)	26 463 (1,1 %)	2 477 029 (104,1 %)
Malartic	780 134	777 111 (99,6 %)	7 730 (1,0 %)	784 841 (100,6 %)
Rouyn-Noranda	3 013 693	2 788 445 (92,5 %)	45 827 (1,5 %)	2 834 272 (94,0 %)
De l'Or-et-des-Bois	2 257 698	1 960 087 (86,8 %)	48 259 (2,1 %)	2 008 346 (89,0 %)
Western Quebec	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.
Total	16 678 915	16 194 725 (97,1 %)	298 794 (1,8 %)	16 493 519 (98,9 %)

Note : Le financement du transport scolaire de la commission scolaire Western Quebec est inclus dans les commissions scolaires autorisées.

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

Après vérification de la situation de chaque commission scolaire, il est difficile de faire ressortir une constante. Il apparaît cependant que les coûts ont souvent tendance à grimper avec l'augmentation du nombre d'élèves transportés. Ainsi, dans les commissions scolaires Lac-Témiscamingue et Harricana, le nombre d'élèves transportés a diminué et les coûts ont augmenté. Le tableau 8 présente l'évolution du coût moyen du transport scolaire par élève transporté, de 1991 à 1995. Le tableau permet de constater que le coût moyen pour le transport d'un élève en région a grimpé de 6,4 %, soit 1 % de plus que la moyenne québécoise pendant cette période. Toutes les commissions scolaires ont connu des augmentations sauf celles d'Abitibi (-1,9 %) et de Malartic (-1,2 %). Ces taux reflètent tout de même une certaine stabilité.

6.4 Des modalités de financement remises en question

Les commissions scolaires doivent répondre à une demande de plus en plus importante et diversifiée en transport scolaire. Afin d'aider celles-ci à faire face à cette situation, le ministère des Transports a mis en place des mécanismes d'ajustement de l'enveloppe budgétaire qui permettent aux commissions scolaires de combler les besoins financiers résultant, par exemple, de l'augmentation de la clientèle, des hausses de tarifs de transport en commun décrétés par les sociétés de transport, etc.

TABLEAU 8

COÛT MOYEN ANNUEL DU TRANSPORT EXCLUSIF, SUBVENTIONNÉ PAR LE PROGRAMME D'AIDE 1991-1995

Commissions scolaires	Coût moyen par élève transporté (\$)		Variation 1991-1995 (%)
	1991	1995	
Abitibi	954	936	-1,9
Barraute-Senneterre	990	1 089	10,0
Harricana	791	893	12,9
Lac-Témiscamingue	786	889	13,1
Malartic	763	754	-1,2
Rouyn-Noranda	484	510	5,4
De l'Or-et-des-Bois	475	506	6,5
Western Quebec	s.o.	s.o.	s.o.
Moyenne régionale	749	797	6,4
Moyenne pour le Québec	571	602	5,4

Source : Répertoires statistiques en transport scolaire 1991 et 1995.

L'évolution du transport scolaire doit être envisagée dans une large perspective. Ces dernières années, plusieurs décisions ont eu, à des degrés divers, un impact sur les besoins en transport scolaire des élèves, sur les solutions adoptées par les commissions scolaires. Parmi celles-ci, nous pouvons mentionner :

- la création de programmes particuliers dispensés dans les établissements spécifiques;
- la demande des parents pour une éducation mieux adaptée aux besoins qu'entraîne la création d'écoles spécialisées et l'évolution du secteur privé;
- les politiques de développement et d'aménagement urbain des municipalités;
- la gestion des heures de classe par les commissions scolaires;
- le choix de localisation des nouveaux établissements d'enseignement.

6.5 Une problématique qui se complexifie

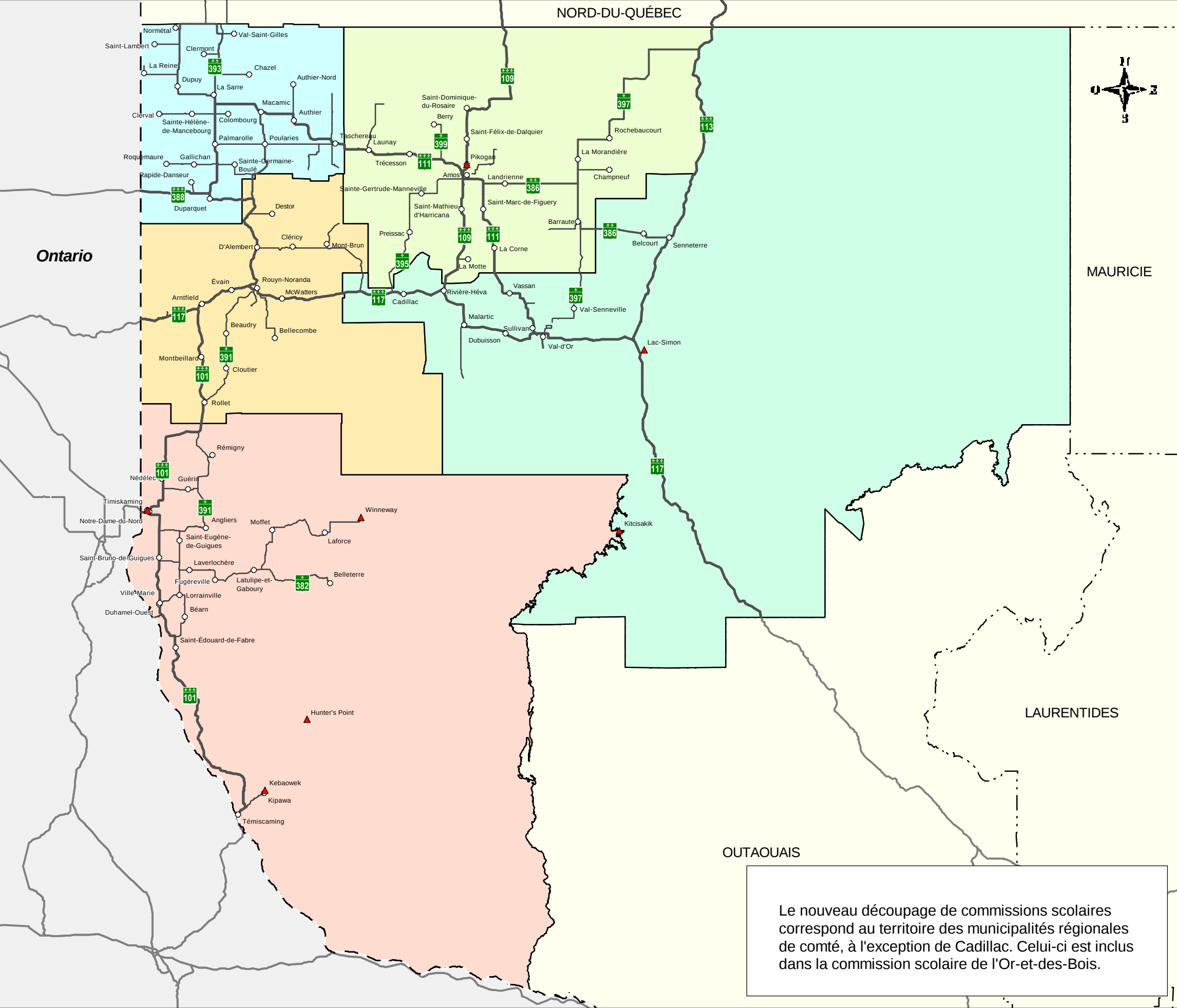
Dans la région de l'Abitibi-Témiscamingue, les élèves se déplacent de plus en plus en véhicules scolaires et en berlines. On constate cette évolution dans tous les secteurs et pour tous les niveaux scolaires. Elle réfère à une réalité sociale en pleine mutation soit l'expansion des services de garde en milieu scolaire, intégration croissante de clientèles particulières telles les EHDAA, nouveaux besoins en éducation et le vieillissement des populations des quartiers centraux. Les impacts de cette évolution sur la circulation régionale et sectorielle ainsi que sur les réseaux de transport en commun restent à préciser.

Cette évolution a également eu un impact majeur sur la croissance des coûts du transport scolaire. Le nombre d'élèves admissibles à ce transport augmente au profit de la desserte en *transport exclusif*.

De plus, des orientations considérées par le ministère de l'Éducation auraient des impacts importants sur l'organisation et le financement du transport scolaire. Ainsi, la création d'écoles de quartiers, plus petites et plus proches des populations qu'elles desservent, pourrait réduire les besoins en transport scolaire pour les élèves des niveaux préscolaire et primaire. Par contre, la demande pour de nouvelles écoles devrait être faible d'ici 2011, compte tenu de la diminution prévue de la population d'âge scolaire.

Le redécoupage des territoires des commissions scolaires (voir carte 2), résultant de la mise en place des commissions scolaires linguistiques, aura certainement un impact sur l'organisation du transport scolaire. Ainsi, dans le secteur de Val-d'Or, l'école primaire Queen-Elisabeth (commission scolaire Western Quebec) a été transformée en 1998, en centre d'éducation aux adultes, obligeant le transfert de 250 élèves en immersion anglaise vers l'école Percival.

Le MEQ gère dorénavant l'enseignement (les horaires) et le transport des élèves. Cette situation devrait faire en sorte que la réalité du transport scolaire et les coûts s'y rattachant, seront davantage déterminants dans les décisions quant à ouvrir ou fermer une école.



Plan de transport de l'Abitibi-
Témiscamingue

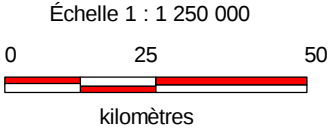
Transport scolaire - exploitation

Carte 2
Découpage des commissions scolaires
francophones

Commission scolaire

- de l'Or-et-des-Bois
- du Lac-Abitibi
- du Lac-Témiscamingue
- Harricana
- Rouyn-Noranda

- Limite des provinces
- Limite des commissions scolaires
- Limite des régions administratives
- Limite des municipalités



Source :
- Ministère de l'Éducation

Fond cartographique :
- Ministère des Ressources naturelles,
carte numérique, échelle 1 : 250 000

Réalisation :
- Service des inventaires et plan
Mai 2000

Le nouveau découpage de commissions scolaires
correspond au territoire des municipalités régionales
de comté, à l'exception de Cadillac. Celui-ci est inclus
dans la commission scolaire de l'Or-et-des-Bois.

7.0 PERSPECTIVE DE LA DEMANDE EN TRANSPORT SCOLAIRE : HORIZON 2016

L'Abitibi-Témiscamingue n'échappe pas à certaines tendances constatées, tant dans la forme d'occupation du sol, que dans les perspectives de croissance des populations. Le scénario des dernières années nous indique un ralentissement de la pression exercée sur l'utilisation des équipements rattachés au domaine scolaire.

La baisse des effectifs scolaires n'est pas étrangère à l'Abitibi-Témiscamingue, et la demande pour de nouvelles écoles est nulle. Les demandes convergent davantage vers les agrandissements d'écoles existantes, surtout en périphérie des grands centres. Globalement pour la région, le nombre d'élèves inscrits est à la baisse de 1,1 %.

La situation des dernières années en transport scolaire, ne nous amène pas à ce même constat. Le nombre d'élèves transportés est en légère augmentation pour la région. Trois commissions scolaires connaissent tout de même des baisses de clientèles admissibles au transport scolaire. Dans les commissions scolaires de Lac-Témiscamingue, Harricana et Barraute-Senneterre, ces baisses se rapprochent des pourcentages atteints par les baisses du nombre d'élèves inscrits. Quatre autres commissions scolaires connaissent au contraire, une augmentation du nombre d'élèves transportés. Il s'agit des commissions scolaires de Rouyn-Noranda, Abitibi, Malartic et De l'Or-et-des-Bois. L'augmentation y est passablement supérieure aux pourcentages atteints dans le cas des élèves inscrits. L'étalement urbain n'est pas étranger à ce phénomène.

Qu'arrive-t-il à l'aube de l'année 2016? L'analyse d'un paramètre pourrait nous aider à jeter des hypothèses quant à un scénario d'avenir. Il s'agit des prévisions de populations d'âge scolaire.

7.1 Évolution prévisible de la population d'âge scolaire pour l'Abitibi-Témiscamingue

Les données de prévisions de population d'âge scolaire pour l'Abitibi-Témiscamingue proviennent d'une recherche effectuée au ministère des Transports en 1996²⁰. Ces données sont celles révisées par le Bureau de la Statistique du Québec (BSQ) et celles de Statistique Canada. Ces dernières sont présentées au tableau 10.

Compte tenu des regroupements démographiques retenus par le BSQ, nous avons dû procéder à des estimations de la population des 4 ans (niveau préscolaire) et des 15-16 ans (niveau secondaire). Ces estimations sont effectuées à partir des populations réelles de 0-4 ans et des 15-19 ans de 1991, auxquelles nous avons appliqué un ratio de 1/5 dans le cas des 0-4 ans et un ratio de 2/5 dans le cas des 15-19 ans.

20 Gouvernement du Québec, Ministère des Transports, Service économie, statistique et encadrement des plans de transports, Direction de la planification, *Projections de la population et des ménages, 1991-2016, Méthodes, hypothèses et résultats*, ES-3. mai 1997.

Les données de population de 1996 sont des estimations. Elles ont été confrontées aux données réelles du recensement de 1996, qui sont désormais disponibles. Après examen, la comparaison entre les données de recensement et celles estimées, donne une différence de 171 personnes en faveur des données estimées pour la région, et une différence de 324 personnes en faveur du recensement, pour la population des 4-16 ans. Considérant le peu de différence entre les résultats, nous considérerons les données des estimations comme valables, puisqu'elles nous permettent des projections jusqu'à l'an 2016. Par ailleurs, les projections de population seront bientôt réévaluées par la Direction concernée en tenant compte des données réelles de recensement et nous pourrons alors réajuster les estimations régionales (tableau 9).

TABLEAU 9

COMPARAISON DES POPULATIONS 1996 MODÈLE ES-3 ET RECENSEMENT

Groupe d'âge	MRC d'Abitibi		MRC d'Abitibi-Ouest		MRC de Rouyn-Noranda		MRC de Témiscamingue		MRC de Vallée-de-l'Or		POPULATION TOTALE	
	ES-3	R	ES-3	R	ES-3	R	ES-3	R	ES-3	R	ES-3	R
	1996	1996	1996	1996	1996	1996	1996	1996	1996	1996	1996	1996
4-16	5 227	5 265	4 813	4 855	8 289	8 155	3 543	3 620	8 769	9 005	30 641	30 900
17-24	2 884	2 925	2 576	2 480	4 983	4 815	1 824	2 070	4 683	4 680	16 950	16 970
Population totale	25 276	25 280	23 392	23 571	43 607	42 638	17 006	18 027	44 795	44 389	154 076	153 905

Source : BSQ, Recensement 1996 et Gouvernement du Québec, Ministère des Transports, Projections de la population et des ménages, 1991-2016, Méthodes, hypothèses et résultats, ES-3. *Service économie, statistique et encadrement des plans de transports, Direction de la planification, mai 1997.*

* R : Recensement

De plus, étant donné qu'il s'agit de prévisions futures, les données doivent correspondre le plus précisément possible au nouveau territoire des commissions scolaires. Un décret en date du 27 août 1997 est venu définir le nouveau découpage des commissions scolaires au Québec. En Abitibi-Témiscamingue, les nouvelles commissions scolaires linguistiques francophones, au nombre de cinq, les commissions scolaires Lac-Témiscamingue, Rouyn-Noranda, de l'Or-et-des-Bois, Lac-Abitibi et Harricana y respecteront sensiblement le découpage des MRC.

Une commission scolaire linguistique anglophone du nom de Western Quebec, dont le territoire est important, englobera l'Abitibi-Témiscamingue et l'Outaouais. La portion témiscabitiennne correspondra environ à une population de 1 200 élèves inscrits et à 1 069 élèves transportés.

Selon les données du tableau 10²¹, les effectifs de populations d'âge scolaire 4-16 ans préscolaire-primaire-secondaire (excluant les populations autochtones), devraient connaître d'ici l'an 2016, des baisses estimées de 6 985 personnes soit une baisse de 22 % en 25 ans (31 719 en 1991 contre 24 734 élèves en 2016). La population totale de l'Abitibi-Témiscamingue devrait, quant à elle, connaître une augmentation de 4,8 % (7 297 personnes).

Le Modèle ES-3 indique pour la population des 0-24 ans, un nombre plus important de ce groupe d'âge en Abitibi-Témiscamingue, que dans l'ensemble du Québec. Cette situation fait de cette région, une région plus jeune. D'ailleurs, cette hypothèse est renforcée par les données de 1996 (Modèle ES-3) qui indiquent pour les MRC de Vallée-de-l'Or et de Témiscamingue, des augmentations de population, entre 1991 et 1996, chez les 4-16 ans et les 17-24 ans dans un cas et chez les 17-24 ans dans l'autre (tableau 9). La tendance à la baisse des effectifs enregistrés entre 1991 et 1995 (-1,6 %) devraient se poursuivre de 1996 à 2016.

Ces évolutions sont liées au vieillissement de la population. Elles amènent une modification de la structure d'âge de la région. La part relative de la population d'âge scolaire diminuera constamment au cours des 20 prochaines années (tableau 10).

L'évolution prévisible de la population d'âge scolaire (4-16 ans) entre 1991 et 2016 illustre des baisses dans tous les secteurs. Les MRC d'Abitibi-Ouest (-34,7 %), de Témiscamingue (-31,0 %) et d'Abitibi (-30,2 %) seront les plus affectées.

Étant donné l'augmentation de la population totale (4,8 %), la part relative de la population d'âge scolaire accuse des baisses énormes si on la compare à l'évolution de la population totale de 1991 à 2016 (tableau 9).

21 Les effectifs d'âge scolaire 4-16 ans du modèle utilisé, diffèrent sensiblement de la donnée « élèves inscrits » du *Répertoire Statistique du transport scolaire du MTQ*. Les effectifs d'âge scolaire 4-16 ans, les élèves inscrits certains élèves fréquentant les garderies ou le Cégep, et les personnes qui ne peuvent fréquenter l'école. Les effectifs d'âge scolaire 4-16 ans pourraient donc dépasser en nombre, les élèves inscrits apparaissant dans les répertoires.

TABEAU 10A

ÉVOLUTION DE LA POPULATION PAR GROUPE D'ÂGE, 1991 ET 2016

Groupe d'âge	MRC D'Abitibi			MRC D'Abitibi-Ouest			MRC DE Rouyn-Noranda		
	1991	2016	▲%	1991	2016	▲%	1991	2016	▲%
0-3	1 608	1 142	-29	1 396	1 022	-26,8	2 432	2 084	-14,3
4-16	5 579	3 907	-30	5 312	3 489	-34,3	8 291	7 255	-12,5
17-24	2 883	2 333	-19,1	2 582	1 998	-22,6	4 982	4 667	-6,3
25-34	4 720	3 245	-31,3	4 250	2 738	-35,6	8 210	6 545	-20,3
35-44	4 160	3 337	-19,8	3 695	2 842	-23,1	6 900	6 597	-4,4
45-54	2 465	3 342	35,6	2 435	2 894	18,9	4 410	7 084	60,6
55-64	1 805	3 493	93,5	1 975	2 924	48,1	3 285	6 658	102,7
65 +	2 110	4 114	95,0	2 440	3 778	54,8	3 480	6 046	73,7
Total.	25 330	24 913	-1,6	24 085	21 685	-10	41 990	46 936	11,8

Source : Gouvernement du Québec, Ministère des Transports, Service économie, statistique et encadrement des plans de transports, Direction de la planification, *Projections de la population et des ménages, 1991-2016, Méthodes, hypothèses et résultats, ES-3*, mai 1997.

TABEAU 10B

ÉVOLUTION DE LA POPULATION PAR GROUPE D'ÂGE, 1991 ET 2016

Groupe d'âge	MRC DE TÉMISCAMINGUE			MRC DE VALLÉE-DE-L'OR			POPULATION TOTALE RÉGION		
	1991	2016	▲%	1991	2016	▲%	1991	2016	▲%
0-3	976	702	-29,1	2 576	2 148	-16,6	8 988	7 098	-21,4
4-16	3 795	2 635	-33,6	8 742	7 525	-13,9	31 719	24 811	-22,0
17-24	1 899	1 539	-19	4 657	4 502	-3,3	17 003	15 039	-11,8
25-34	2 915	2 038	-30,1	8 405	6 633	-21,1	28 500	21 199	-25,6
35-44	2 605	2 114	-18,8	7 220	6 894	-4,5	24 580	21 784	-11,4
45-54	1 710	2 315	35,4	4 455	7 550	69,5	15 475	23 185	49,8
55-64	1 590	2 424	52,5	3 255	7 249	122,7	11 910	22 748	91,0
65 +	1 815	2 542	40,1	3 510	6 736	91,9	13 355	23 216	73,1
Total	17 305	16 309	-5,8	42 820	49 237	15	151 530	159 080	5,0

Source : Voir tableau 10A.

Tous les groupes d'âge scolaire des commissions scolaires ont des perspectives à la baisse, dans des proportions moyennes allant de - 12,7 % à - 34,7 %. Le groupe d'âge des 15-16 ans semble moins affecté, car le taux observé est inférieur à celui des autres groupes d'âge. Ceci pourrait signifier que la baisse totale des effectifs qui se présente jusqu'à 2016, est en majeure partie attribuable à la baisse du nombre de personnes dans les groupes des 4 ans, 5-9 ans et 10-14 ans (voir tableau 11).

Par rapport à la population totale du territoire, la part relative de la population scolaire des 4-16 ans qui constituait en 1991, 20,9 % de l'ensemble de la population du territoire, ne représenterait plus que 15,6 % en 2016. La part relative des effectifs d'âge scolaire 4-16 ans, de toutes les commissions scolaires, accusent des baisses dans la période 1991 à 2016 ans, et ce, par rapport à leur population totale respective (tableau 11).

De façon générale, sur l'ensemble du territoire de l'Abitibi-Témiscamingue, il y a une perte de près de 5 % du nombre des 4-16 ans par rapport à la population totale. En 1991, avec une population de 151 530, la population d'âge scolaire 4-16 ans atteignait 31 719 personnes, soit 20,9 %. En 2016, avec une population totale de 159 080 personnes, la population d'âge scolaire 4-16 ans ne devrait pas dépasser 24 734 personnes, soit 15,6 %.

TABLEAU 11

ÉVOLUTION DE LA POPULATION D'ÂGE SCOLAIRE PAR MRC, 1991 ET 2016

MRC	Groupes d'âge						
	0-4	5-9	10-14	15-16	Total 4-16	Total Région	Taux 4-16 (%)
Abtibi (88)							
1991	2 010	2 105	2 300	772	5 579	25 330	22,10
2016	1 428	1 506	1 532	575	3 892	24 913	15,6
Variation (%)	-29,0	-28,5	-33,4	-25,5	-30,2	-1,6	
Abitibi-ouest							
1991	1 745	2 025	2 190	748	5 312	24 085	22,1
2016	1 277	1 346	1 342	536	3 471	21 685	16,0
Variation (%)	-26,8	-33,5	-38,7	-28,3	-34,7	-10	
Rouyn-Noranda							
1991	3 040	3 125	3 330	1 228	8 291	41 990	19,7
2016	2 605	2 767	2 819	1 140	7 240	46 936	15,4
Variation (%)	-14,3	-11,5	-15,3	-7,2	-12,7	+11,8	
Témiscamingue							
1991	1 220	1 515	1 510	526	3 795	17 305	21,9
2016	878	1 009	1 032	412	2 618	16 309	16,1
Variation (%)	-28,0	-33,4	-31,7	-21,7	-31,0	-5,8	
Vallée-de-l'Or							
1991	3 220	3 390	3 470	1 238	8 742	42 820	20,4
2016	2 686	2 865	2 939	1 178	7 513	49 237	15,2
Variation (%)	-16,6	-15,5	-15,3	-4,8	-14,1	+15	
Total région							
1991	11 235	12 160	12 800	4 512	31 719	151 530	20,9
2016	8 874	9 493	9 664	3 841	24 734	159 080	15,6
Variation (%)	-21,0	-21,9	-24,5	-14,9	-22,0	5,0	

Source : Gouvernement du Québec, Ministère des Transports, Service économie, statistique et encadrement des plans de transports, Direction de la planification, *Projections de la population et des ménages, 1991-2016, Méthodes, hypothèses et résultats*, ES-3, mai 1997.

Le tableau 12 illustre la baisse des populations d'âge scolaire dans toutes les commissions scolaires et le poids qu'elles occupent sur l'ensemble de la population de 1991 à 2016.

TABLEAU 12

ÉVOLUTION DE LA RÉPARTITION GÉOGRAPHIQUE DE LA POPULATION D'ÂGE SCOLAIRE 4-16 ANS PAR MRC, 1991-2016

MRC	1991	%	1996	%	2011	%	2016	%
Abitibi	5 579	17,6	5 214	17,0	4 035	15,9	3 892	15,7
Abitibi-Ouest	5 312	16,7	4 797	15,7	3 602	14,2	3 471	14,0
Rouyn-Noranda	8 291	26,1	8 277	27,1	7 397	29,1	7 240	29,3
Témiscamingue	3 795	12,0	3 527	11,5	2 718	10,7	2 618	10,6
Vallée-de-l'Or	8 742	27,6	8 761	28,7	7 667	30,1	7 513	30,4
Région	31 719	100,0	30 576	100,0	25 419	100,0	24 734	100,0

Source : Gouvernement du Québec, Ministère des Transports, Service économie, statistique et encadrement des plans de transports, Direction de la planification, *Projections de la population et des ménages, 1991-2016, Méthodes, hypothèses et résultats*, ES-3, mai 1997.

En 1991, c'est dans les secteurs des MRC de Vallée-de-l'Or et de Rouyn-Noranda que se concentrent la plus grande partie de la population d'âge scolaire, avec près de 54 % des effectifs totaux de la région. Jusqu'en 2016, cette augmentation se poursuivra pour atteindre près de 60 %. Par contre, la population des 4-16 ans devrait diminuer de 13,4 % entre 1991 et 2016 pour ces deux MRC, alors que la population totale devrait augmenter de 13,3 %.

La situation de l'Abitibi-Témiscamingue laisse présager une diminution importante des effectifs scolaires d'ici à 2016. Cette tendance aura donc un impact important sur l'organisation du transport scolaire.

7.2 Évolution 1991-2016 des déplacements scolaires

Une des sources de données fiables pour prévoir les déplacements, est la prévision de population. Celle-ci a fait l'objet d'une mise à jour par le Service de la statistique et économie en transport du MTQ, en juillet 1996.

Les jeunes de moins de 15 ans, par exemple, seront souvent transportés par autobus scolaires ou marcheront pour aller à l'école. Plus tard, entre 15 et 24 ans, il se peut que d'autres modes soient utilisés comme l'automobile ou le transport en commun. Les jeunes d'âge scolaire sont d'ailleurs les plus mobiles en période de pointe le matin. Toute hypothèse de prévision du nombre de déplacements va donc dépendre principalement des prévisions de population dans le contexte du transport scolaire.

Pour ce qui est des autres motifs de déplacement comme le travail, il faudrait pour l'Abitibi-Témiscamingue, évaluer certaines sous-variables qui s'y rattachent comme la localisation des entreprises, l'activité et la motorisation des femmes actives ainsi que le camionnage. L'ensemble de toutes ces variables joue, à différents degrés, sur l'utilisation du réseau routier selon les heures de la journée. Mais, elles peuvent, lorsque ajoutées au

transport scolaire, modifier le contexte d'utilisation matin et soir de ce mode de transport, lorsque celui-ci utilise le réseau principal.

Il est fort probable qu'à l'horizon 2016, le nombre de déplacements pour motif étude décroisse comparativement à l'année de référence 1991, considérant que la population d'âge scolaire connaîtra une baisse de 22,0 %. Cette décroissance s'explique principalement par l'impact des facteurs démographiques, comme le vieillissement de la population et la décroissance de la population âgée de moins de 45 ans (tableau 9). Quoique à des degrés divers (selon la présence ou non d'un centre urbain important), toutes les commissions scolaires devraient être affectées. Le taux d'accroissement des déplacements pour motif étude devrait demeurer nettement inférieur à celui de la croissance de la population, compte tenu des baisses anticipées de population d'âge scolaire d'ici 2016. Il faut s'attendre à une diminution du nombre d'élèves transportés du même ordre que celle du nombre d'élèves inscrits, à l'exception de certains secteurs des MRC de Vallée-de-l'Or et de Rouyn-Noranda où l'on connaît une expansion démographique et urbaine.

Pour ces deux MRC, les projections de population entre 1991 et 2016 présentent une croissance pour 19 municipalités. Cependant, seules 11 municipalités anticiperaient une augmentation de la population d'âge scolaire. Dans les trois autres MRC, 12 municipalités devraient connaître une augmentation de leur population totale. Sur celles-ci, seulement cinq devraient connaître une augmentation de la population d'âge scolaire. Toutes les autres municipalités devraient connaître au contraire, une baisse de cette population.

Ce portrait de l'évolution des populations d'âge scolaire de l'Abitibi-Témiscamingue laisse présager à moyen terme, la fermeture d'écoles, le transfert de populations d'âge scolaire (de niveau primaire surtout) vers d'autres établissements scolaires. Cette situation n'est pas spécifique à l'Abitibi-Témiscamingue, elle est similaire à l'ensemble du Québec.

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

À l'aube de l'an 2016, le système de transport scolaire devrait transporter environ 16 000 élèves. Ce chiffre demeure tout de même important et impliquera une modification de la flotte (plus de minibus ou au contraire plus de véhicules de 12 rangées). La forme d'occupation du territoire retrouvée en Abitibi-Témiscamingue et le vieillissement de la population, favorisent une croissance des besoins en transport scolaire souvent plus grande que la croissance démographique.

8.0 CONCLUSION

Le transport scolaire est le seul mode de transport collectif de personnes desservant l'ensemble du territoire témiscabiti bien habité. Ce transport est de type exclusif.

Depuis 1972, avec l'adoption de la *Loi sur les transports*, le transport scolaire est régionalisé et le ministère des Transports obtient la responsabilité du financement et le pouvoir de réglementation. En 1981, le *Livre blanc sur la réforme du système de transport scolaire* propose un meilleur contrôle financier, une réduction des coûts du système et une décentralisation vers les autorités locales. Des mesures de polyvalence sont introduites afin d'utiliser de façon plus rationnelle les véhicules. En 1981, la *Loi sur les transports* est modifiée. Les modifications amènent une réforme complète du régime en 1988, compte tenu des paramètres du *Livre blanc*. En 1993, une nouvelle étude sur l'évolution du programme d'aide au transport scolaire et de son mode de financement conclut que, ce dernier répondait toujours aux objectifs de base et que le mode de financement était viable pour la grande majorité des commissions scolaires, moyennant simplement pour certaines en difficulté, des modifications aux chapitres des *règles budgétaires*.

L'Abitibi-Témiscamingue connaît une légère baisse du nombre d'élèves inscrits dans les commissions scolaires de son territoire, soit 330 élèves entre 1991 et 1995. Quant à lui, le nombre d'élèves transportés demeure stable, soit autour de 21 000 élèves.

La configuration du territoire, avec une population dispersée, modifie peu les besoins en transport, même suivant une baisse ou une augmentation des effectifs. La composition de la flotte de véhicules principalement axée sur les véhicules de 12 rangées appuie cette affirmation (346 véhicules en 1991, 355 en 1995). Dans les zones plus fortement urbanisées, un certain étalement urbain vient accentuer une croissance des besoins en transport scolaire en périphérie des pôles de développement.

Il apparaît que les coûts ont généralement tendance à grimper avec l'augmentation du nombre d'élèves transportés, quoique cela ne soit pas toujours le cas.

L'Abitibi-Témiscamingue partage certaines tendances généralisées au Québec, tant dans la forme d'occupation du sol, que dans les perspectives de croissance de la population. À l'exception de certains quartiers en expansion, il y a ralentissement de la pression exercée sur l'utilisation des équipements rattachés au domaine scolaire en particulier les établissements.

Dans le transport scolaire, la région connaît une stabilisation des effectifs transportés, comparativement à une baisse des élèves inscrits. Selon les niveaux scolaires, les élèves du préscolaire connaissent une augmentation plus grande des effectifs transportés (8,4 %), qu'inscrits (4,7 %). Les élèves du primaire connaissent une diminution moins importante des élèves transportés que ceux inscrits (-8,9 % par rapport à -11,1 %). Les effectifs du secondaire connaissent au contraire une augmentation plus grande (13,1 % contre 8,5 %). Pris par commission scolaire, dans les cas où il y a baisse, celle-ci suit une cadence beaucoup moins forte que celle des inscriptions.

L'évolution prévisible de la population d'âge scolaire entre 1991 et 2016, illustre des baisses d'effectifs autour de 7 000 personnes, soit une perte de 22,0 %. À titre de comparaison, pour la même période, la région devrait connaître une augmentation de population de 5,0 % (7 550 personnes). On peut s'attendre à une baisse de la population transportée au même horizon estimée à 20 %, correspondant à plus de 4 650 élèves, si bien, qu'environ 16 000 élèves seraient transportés comparativement à 21 138 en 1995.

De façon générale, la baisse d'effectifs d'âge scolaire amènera une diminution du nombre d'élèves inscrits de tous les âges et dans toutes les commissions scolaires et la plupart du temps, même là où des augmentations de population totale sont anticipées. Parmi la trentaine de municipalités qui connaîtront des augmentations de population totale, peu connaîtront également des augmentations de population d'âge scolaire. Cette situation aura un impact sur l'évolution des effectifs transportés et sur les coûts de transport scolaire.

Nonobstant la décision gouvernementale de transférer, en juillet 1998, la responsabilité de l'administration du programme d'aide au transport scolaire, du ministère des Transports au ministère de l'Éducation, il est toujours de la volonté du MTQ, dans ce contexte de rareté des ressources financières, de poursuivre les travaux visant à encourager la mise en commun des services de transport collectif.

Par exemple, en Abitibi-Témiscamingue, trois minibus adaptés aux personnes handicapées étaient au service des commissions scolaires en 1995-1996, afin de s'occuper de l'entrée et de la sortie des élèves de l'école. On compte également 30 berlines. Ces véhicules sont inutilisés aux heures creuses de la journée ainsi que les fins de semaine. Parallèlement, le transport adapté utilise 11 véhicules adaptés, dont le service est subventionné par le MTQ. Le réseau de la santé subventionné par le ministère de la Santé et des Services sociaux, utilise pour sa part, un parc de 22 véhicules (1995), dont 16 minibus adaptés, trois minibus non adaptés et trois berlines. Ces trois réseaux pourraient profiter d'une rationalisation, si des ententes de partenariat étaient conclues pour mettre en commun leurs ressources. Cette rationalisation pourrait profiter à certains territoires non desservis, par exemple au niveau du transport adapté, et pourrait palier à l'augmentation de la clientèle à mobilité réduite, faire face au virage ambulatoire, au vieillissement de la population et à la diminution des clientèles scolaires.

La mise en commun de ressources, en se servant entre autres, des véhicules de transport scolaire pour le transport d'une clientèle autre que scolaire, implique une démarche sur plusieurs fronts. Un nombre important de lois et règlements encadre les activités de transport scolaire. Nous retrouvons là une multiplicité d'organisations responsables, dont les commissions scolaires et le ministère de l'Éducation, qui deviennent nouveaux administrateurs des *règles budgétaires*. Ces intervenants possèdent les moyens pour développer une plus grande polyvalence dans l'utilisation des véhicules.

Le phénomène de l'étalement urbain apparaît dans bien des cas, comme la principale cause de l'augmentation des coûts et des services. La distribution des déplacements ayant pour motif étude, est très reliée à l'évolution de la localisation résidentielle par rapport aux établissements scolaires. Les élèves se déplacent de plus en plus en

véhicules scolaires et en berlines. L'augmentation des services et des coûts qui s'ensuit est directement liée à l'étalement urbain et au mode d'habitation dispersée caractéristique des zones rurales, qui favorise une augmentation des besoins en transport scolaire souvent plus grands que la croissance démographique. Pour contrer ces tendances lourdes, des efforts devraient être consentis par l'entremise de la révision des schémas d'aménagement des MRC afin contrôler l'étalement urbain en Abitibi-Témiscamingue.

LEXIQUE

Programme maternelle-maison

Programme du ministère de l'Éducation visant à permettre à l'enfant de poursuivre son cheminement personnel, d'enrichir sa capacité d'entrer en relation avec les autres, et d'interagir avec son environnement. L'allocation s'adresse aux enfants de 4 ans vivant en milieu défavorisé, afin qu'ils puissent suivre le programme.

Règles budgétaires

Constituent le document publié par le MTQ, qui déterminent le mode de financement du transport scolaire. Ces règles fixent les divers paramètres sur lesquels sont établies les enveloppes budgétaires versées par le gouvernement, à chaque commission scolaire ou institution privée admissible aux subventions.

Transport exclusif

Constitue la flotte de véhicules dédiés exclusivement au transport des élèves.

Transport intégré

Représente l'usage de réseaux réguliers de transport en commun à des fins de transport vers les établissements scolaires.

Transport interécoles

Transport qui vise à permettre d'assister à des cours ou des stages obligatoires autrement non dispensés par l'école fréquentée.

Transport périodique

Transport effectué pour des élèves qui, pour des raisons de distance, ne peuvent être transportés quotidiennement.

BIBLIOGRAPHIE

Gouvernement du Québec, Ministère des Transports, *8285 Autobus d'écoliers au service des québécois. Le Livre blanc sur la réforme du système de transport scolaire*, 1981, 22 pages.

Gouvernement du Québec, Ministère des Transports, Direction du transport terrestre des personnes, *Le transport terrestre des personnes, Bilan et perspectives*, mai 1996, 481 pages.

Gouvernement du Québec, Ministère des Transports, Service des politiques en transport des personnes, Division de l'évaluation, *Évaluation du programme d'aide au transport scolaire et son mode de financement*, 1993, 399 pages.

Gouvernement du Québec, Ministère des Transports, Service économie, statistique et encadrement des plans de transports, Direction de la planification, *Projections de la population et des ménages, 1991-2016, Méthodes, hypothèses et résultats, ES-3*, mai 1997, 104 pages et annexes.

COMMENTAIRES DU GROUPE TÉMOIN

**Rencontre du groupe témoin sur l'étude
« Transport scolaire - Exploitation »
du 20 septembre 1999**

Salle de conférence du CRDAT, 170, avenue Principale, bureau 102, Rouyn-Noranda

Les personnes suivantes étaient présentes lors de la rencontre

M. Jacques Cloutier	Commission scolaire du Lac Abitibi
M. Gilles Côté	MRC d'Abitibi-Ouest
M. Roger Duhaime	Fédération des comités de parents, section 08
M. Florent Gauvreau	Commission scolaire Rouyn-Noranda
M ^{me} Lili Germain	Conseil régional de développement de l'Abitibi-Témiscamingue
M. Jean Iracà	Service des inventaires et plan, MTQ
M. Claude Lacasse	Office des personnes handicapées du Québec
M ^{me} Nathalie Leblanc	Service des inventaires et plan, MTQ
M. Denis Loiselle	Commission scolaire du Lac Témiscamingue
M Rock Ouellet	Commission scolaire Harricana
M. Clément Roy	Association des commissions scolaires de l'Abitibi-Témiscamingue-Baie James
M ^{me} Jocelyne Sauriol	Ministère de l'Éducation du Québec

Le ministère des Transports remercie les participants du groupe témoin pour leurs commentaires et suggestions formulés lors de cette rencontre. Occasionnellement, nous avons aussi recueilli les commentaires et suggestions de personnes externes au groupe témoin. L'intégration de l'ensemble des commentaires et suggestions à la version finale de l'étude technique a permis d'en bonifier le contenu.

Les éléments qui n'ont pu être intégrés à la présente étude seront utiles dans le cadre d'études ultérieures et, tout comme les éléments intégrés, ils pourraient influencer le Ministère et ses partenaires pour l'élaboration du diagnostic préalable à la proposition de plan de transport. Afin de les garder en mémoire, un sommaire de ceux-ci a été réalisé.

Commentaires ou suggestions issus du groupe témoin, non intégrés au document

- Certains participants se questionnent sur les raisons qui peuvent motiver une mise en commun des services de transport collectif. Il faudrait dans un premier temps évaluer les besoins des clientèles avant de penser à fusionner certains services.
- Toujours dans le dossier de l'intégration des différents modes de transport collectif, il semble que certains parents ont des craintes de voir d'autres clientèles utiliser le transport scolaire (ex. transport d'adultes et d'enfants simultanément).
- On voit mal d'autres usagés, comme des personnes âgées, dans le même autobus scolaire avec de jeunes élèves qui peuvent être plus turbulents.
- Le regroupement de niveaux scolaires dans certaines écoles rurales s'effectue selon les deux cycles (première à la troisième année pour le 1^{er} cycle et quatrième à la sixième année pour le 2^e cycle). La réforme proposée par le ministère de l'Éducation créera trois cycles au primaire. La desserte du transport scolaire pourra être influencée puisque certaines écoles rurales verront leurs clientèles être modifiées en fonction des nouveaux cycles. Par exemple, une école qui avait des clientèles du premier cycle seulement, soit des élèves de première à la troisième année pourra voir une perte de ses élèves de la troisième année qui seront dirigés vers une autre école.
- Les participants mentionnent qu'il y a une multiplication des types de véhicules dans le transport scolaire, notamment l'utilisation de mini-fourgonnettes afin de desservir des clientèles isolées ou pour des clientèles spécifiques (ex. élèves en difficulté d'apprentissage qui ont un horaire différent dans certains cas; retour à la maison plus tôt que la clientèle ordinaire).
- Les représentants du transport scolaire trouvent que le transport adapté coûte cher.
- On constate une augmentation de la clientèle handicapée lourde pour des besoins de déplacements scolaires et cette clientèle est de plus en plus jeune.