

Transport des élèves – Proposition de directives de normes de référence

Introduction

Ce document d'orientation a pour but de décrire les entrées et les paramètres pris en considération pour mesurer le besoin en véhicules (volume) qui pourraient être utilisés pour élaborer une nouvelle approche de financement pour le transport des élèves.

Le volume nécessaire sera déterminé par une simulation de tournées effectuée par les consortiums de transport et établie en fonction de ces paramètres communs.

Admissibilité : Les paramètres suivants seraient appliqués à la simulation de tournée pour déterminer le nombre d'élèves qui seraient admissibles.

- 1. Admissibilité en fonction de la distance :** La distance entre l'adresse principale et l'école désignée qui répond aux conditions de distance indiquées ci-dessous :
 - a. Adresse principale :** Une adresse désignée par le parent ou la famille – il peut s'agir d'une adresse résidentielle ou d'un autre lieu comme un service de garde d'enfants.
 - Si l'adresse principale est différente de l'adresse résidentielle, elle doit se situer dans la zone desservie de l'école désignée de l'élève.
 - Pour déterminer l'admissibilité en fonction de la distance, une seule adresse principale par élève doit être utilisée.
 - Dans le cas d'un arrangement de garde, plusieurs adresses peuvent être utilisées.
 - b. École désignée :** Déterminée en fonction de l'adresse principale et de la zone desservie d'une école par le conseil scolaire :
 - Il s'agit soit d'une école ordinaire
 - Soit d'une école qui offre des programmes spécialisés comme les programmes d'immersion en français, les élèves doués ou les programmes à vocation particulière.

Si l'école désignée est réputée comme fonctionnant à une capacité excessive par le conseil, une autre école peut être assignée.
 - c. Condition relative à la distance :** La distance entre l'adresse principale et l'école désignée (mesurée à partir du point le plus proche de la limite de propriété de l'adresse principale de l'élève jusqu'à la limite de propriété de l'école désignée) est supérieure aux nombres indiqués ci-dessous.

Transport des élèves – Proposition de directives de normes de référence

	Maternelle /jardin d'enfants	De la 1 ^{re} à la 8 ^e année	De la 9 ^e à la 12 ^e année
Distance entre la maison et l'école (km)	0,8	1,6	3,2

2. **Admissibilité pour une raison autre que la distance** : Dans les cas où un élève ne satisfait pas à la condition d'admissibilité en fonction de la distance susmentionnée, les conditions suivantes peuvent s'appliquer :

a. **Élève ayant des besoins particuliers en matière de transport** – identifié par :

- le conseil scolaire (p. ex, par le processus du CIPR ou PEI) comme nécessitant un transport;
- des documents approuvés comme une demande, un formulaire de demande ou une note médicale qui indiquent une condition médicale nécessitant un transport;
- sa participation à un programme spécialisé désigné ou à un centre de traitement local approuvé.

b. **Les conditions dangereuses durant le trajet à pied** qui peuvent poser un risque pour la sécurité de l'élève s'il devait marcher de la maison à l'école. Celles-ci comprennent :

- des routes à voies multiples avec des limites de vitesse élevée et une circulation achalandée;
- l'infrastructure et les caractéristiques physiques (c.-à-d., absence de trottoirs ou de traverses contrôlées [panneaux d'arrêt, feux de circulation, passages pour piétons, brigadier] ou plans d'eau);
- passages à niveau (p. ex., non signalés);
- tout autre facteur de sécurité déterminé par les autorités comme les autorités de l'application de la loi.

La présence de conditions dangereuses peut être l'âge des élèves et les seuils spécifiques de ce que constitue une condition dangereuse peuvent varier en fonction de la géographie et des circonstances locales.

3. Suivi de l'achalandage (processus d'adhésion ou de refus)

Pour s'assurer que la planification et l'affectation du transport sont fondées sur les élèves qui bénéficient des services de transport, un processus d'adhésion ou de refus peut être adopté pour garantir que les itinéraires de transport respectent l'achalandage réel.

4. **Mode de transport** : Affectation d'un mode de transport approprié; il peut s'agir d'un autobus scolaire, du transport en commun ou d'un véhicule de tourisme et se base sur plusieurs facteurs, notamment les suivants :

- besoin de l'élève; par exemple, l'élève a besoin d'un véhicule adapté ou doit se déplacer seul;

Transport des élèves – Proposition de directives de normes de référence

- niveau de sécurité et de service; comme le type de véhicule nécessaire selon l'état des routes;
- disponibilité du mode de transport; comme la fourniture d'actifs dans une région par taille d'autobus;
- rentabilité; comme le coût relatif aux autres modes de transport;
- stratégie d'itinéraire; par exemple, le nombre de tournées et la capacité disponible des véhicules.

Pour les élèves du secondaire qui n'ont pas de besoins particuliers en matière de transport (de la 9^e à la 12^e année) qui demeurent et fréquentent des écoles dans des zones desservies par le transport en commun, la simulation d'itinéraire doit attribuer le transport en commun, sauf si un itinéraire et une capacité disponible permettent de les accueillir.

Normes de service : Les paramètres de normes de services couramment utilisés dans les itinéraires de transport sont décrits ci-dessous afin de soutenir les niveaux de services offerts aux élèves et pour réaliser des gains dans la planification des transports.

Il convient de noter que même si chaque paramètre peut affecter un aspect particulier du service, l'ensemble des paramètres peut donner un résultat semblable selon les circonstances locales.

5. Distance maximale de marche jusqu'aux arrêts

La distance de marche jusqu'à l'arrêt correspond à la distance maximale entre la maison et l'arrêt d'autobus qu'un élève devra marcher pour accéder au transport vers l'école.

Les paramètres communs affecteraient le seuil suivant à la distance maximale entre la maison et l'arrêt d'autobus :

	Maternelle /jardin d'enfants	De la 1 ^{re} à la 8 ^e année	De la 9 ^e à la 12 ^e année
Distance maximale de marche jusqu'aux arrêts (km)	0,8	0,8	1,6

De nombreux facteurs ont une influence sur le positionnement des arrêts, dont certains emplacements pour garantir un arrêt sécuritaire à l'embarquement ou pour des raisons d'espace lorsque les élèves attendent en groupe.

Dans certaines circonstances, comme un cul-de-sac, une voie d'accès privée ou les conditions routières, le seuil de distance de marche jusqu'à l'arrêt ne peut s'appliquer.

6. Durée du trajet maximale

La durée du trajet correspond au temps en minutes du trajet aller-retour entre la maison et l'école dans des conditions types. La durée du trajet type précise un maximum (la durée du

Transport des élèves – Proposition de directives de normes de référence

trajet la plus longue) qui varie entre 65 et 70 minutes pour la maternelle jusqu'à la 8^e année et entre 60 et 90 minutes pour la 9^e à la 12^e année.

La durée du trajet maximale peut être définie par les conseils et les consortiums. Les circonstances géographiques comme la distance physique de l'école désignée peuvent donner lieu à une durée de trajet plus longue pour certains élèves. Il est attendu que la durée du trajet de la majorité des élèves soit plus courte que la durée maximale.

7. Capacité (facteur de charge) des autobus

La capacité (facteur de charge) représente le nombre d'élèves qui peuvent être affectés à un autobus. Généralement, les élèves de la maternelle à la 6^e année sont affectés 3 par siège (pondéré comme 1) et les élèves de la 7^e à la 12^e année, 2 par siège (pondéré comme 1,5) pour calculer la charge maximale par autobus.

Le facteur de charge peut varier pour les élèves ayant des besoins particuliers en matière de transport selon les véhicules affectés et les besoins uniques de ces élèves.

8. Plages d'arrivée et de départ

La période, en minutes, avant le début ou après la fin des classes durant laquelle les véhicules scolaires peuvent arriver à l'école pour y déposer les élèves ou en partir après les avoir ramassés. Les plages d'arrivée et de départ sont affectées par la supervision, en particulier dans le palier élémentaire.

9. Optimisation des heures de classe

Afin d'assurer l'amélioration continue des efforts visant à accroître l'efficacité de la planification du transport, les conseils scolaires et les consortiums prévoient évaluer régulièrement les heures de classe pour réaliser des gains d'efficacité et que ces changements et ces conséquences soient pris en compte aux fins de mise en œuvre à l'échelon des conseils scolaires.