

2024-25
Lignes directrices pour la simulation
d'itinéraire

Ministère de l'Éducation de l'Ontario

Octobre 2023

Table des matières

Table des matières

APERÇU	3
1. CRITÈRES D'ADMISSIBILITÉ À LA SUBVENTION POUR LE TRANSPORT DES ÉLÈVES.....	4
1.1. CRITÈRE DE DISTANCE	4
1.2. CRITÈRES AUTRES QUE LA DISTANCE	6
1.3. OPTIMISATION DE LA FRÉQUENTATION (INCLUSION/EXCLUSION).....	7
2. ATTRIBUTION DU MODE DE TRANSPORT	8
3. PARAMÈTRES LIÉS AUX NORMES DE SERVICE	12
3.1. DISTANCE MAXIMALE DE MARCHE JUSQU'À L'ARRÊT	12
3.2. DURÉE MAXIMALE DU TRAJET	12
3.3. CAPACITÉ DE CHARGE DES AUTOBUS	13
3.4. FENÊTRES D'ARRIVÉE ET DE DÉPART	13
3.5. OPTIMISATION DE L'HEURE DE LA SONNERIE	14

Aperçu

Ce document fournit un ensemble commun de paramètres utilisés pour générer des données clés permettant de fournir la Subvention pour le transport des élèves dans le cadre des Subventions pour les besoins des élèves (SBE).

En utilisant ces paramètres communs, les conseils scolaires et leurs consortiums de transport d'élèves respectifs doivent produire une simulation d'itinéraire. Cette simulation vise à déterminer le nombre optimal de véhicules nécessaires pour offrir des services de transport aux élèves.

Pour les besoins de la simulation d'itinéraire, un élève est généralement défini comme suit :

- un élève du conseil scolaire, qui remplit les conditions pour avoir le droit de fréquenter une école élémentaire ou secondaire financée par des fonds publics sans avoir à payer de frais de scolarité, conformément à la Loi sur l'éducation; et
- comme élève d'une école de jour du conseil scolaire, âgé de moins de 21 ans, au 31 octobre 2023.

1. Critères d'admissibilité à la Subvention pour le transport des élèves

Les paragraphes suivants présentent les critères d'admissibilité des élèves, qui doivent être pris en compte dans la simulation d'itinéraire.

1.1. Critère de distance

La distance entre l'adresse désignée d'un élève et son école désignée, qui satisfait au critère de distance énoncé ci-dessous :

- a. Adresse désignée :** L'adresse spécifiée par un parent ou un tuteur. Il peut s'agir d'une adresse résidentielle (p. ex. l'adresse du domicile) ou d'une autre adresse (non résidentielle) (p. ex. un centre de garde d'enfants).

Pour déterminer l'admissibilité selon le critère de distance, une seule adresse désignée doit être utilisée pour chaque élève.

- En cas de garde d'enfants, il est possible d'utiliser plusieurs adresses désignées pour un élève.

- b. École désignée :** L'école déterminée en fonction de l'adresse désignée et de la zone de recrutement d'une école, telle qu'établie par le conseil scolaire.

Une école désignée peut être :

- une école ordinaire dont la zone de recrutement couvre l'adresse désignée. Si le conseil scolaire estime que l'école désignée fonctionne à pleine capacité, une autre école peut être désignée; ou
- une école qui offre des programmes spécialisés, comme les programmes d'immersion en français, les élèves doués ou les programmes à vocation particulière, dont la zone de recrutement couvre l'adresse désignée.

REMARQUE : L'école désignée ne doit pas être une école à programme dont la zone de recrutement ne couvre pas l'adresse désignée.

- c. Mesure de la distance :** La distance entre l'adresse désignée d'un élève et son école désignée est mesurée à partir du point le plus proche de la limite de propriété de l'adresse désignée de l'élève jusqu'à la limite de propriété de l'école désignée.

Le critère d'admissibilité en fonction de la distance est satisfait si la distance mesurée, de la manière indiquée ci-dessus, est égale ou supérieure aux nombres indiqués dans le Tableau 1.1 en fonction de l'année d'études de l'élève (telle que déterminée par le conseil scolaire).

Tableau 1.1. Seuils de distance

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

1.2. Critères autres que la distance

Lorsqu'un élève ne remplit pas les critères d'admissibilité selon la distance mentionnés au point 1.1, les critères suivants peuvent être pris en compte pour déterminer l'admissibilité.

- a. Élève ayant des besoins particuliers en matière de transport :** Un élève est considéré comme ayant des besoins particuliers en matière de transport si au moins une des conditions suivantes est remplie :

 - le conseil scolaire a déterminé que l'élève (p. ex. par le biais du Comité d'identification, de placement et de révision (CIPR) ou du Plan d'enseignement individualisé (PEI)) a besoin d'un transport;
 - un document approuvé, tel qu'un formulaire de demande ou une note médicale indiquant le besoin d'un transport en raison d'un état de santé, a été fourni; ou
 - un élève suit un programme spécialisé désigné ou se trouve dans un centre de traitement local approuvé.
- b. Itinéraire piéton dangereux :** Conditions susceptibles de présenter des risques pour la sécurité d'un élève qui se rend à pied à l'école depuis son adresse désignée, et vice versa. Ces conditions comprennent au moins un des éléments suivants :

 - routes à plusieurs voies avec des limitations de vitesse plus élevées et un trafic plus important;
 - infrastructures et caractéristiques physiques (p. ex. étendues d'eau, zones dépourvues de trottoirs ou de passages contrôlés, tels que des panneaux d'arrêt, des feux de circulation, des passages pour piétons, des passeurs scolaires);
 - les passages à niveau (p. ex. non signalés); ou
 - autres facteurs de sécurité recensés par les autorités, telles que celles chargées de l'application de la loi.

L'application des critères relatifs à un itinéraire dangereux peut varier en fonction de l'âge de l'élève, et les seuils spécifiques de ce qui constitue une condition dangereuse peuvent varier en fonction de la géographie ou des circonstances locales.

1.3. Optimisation de la fréquentation (inclusion/exclusion)

Pour s'assurer que les simulations d'itinéraire reflètent un plan efficace et optimal, il convient d'appliquer des processus d'inclusion ou d'exclusion permettant de cerner quels élèves utilisent les services de transport, afin d'aligner les résultats des simulations sur la fréquentation réelle.

2. Attribution du mode de transport

L'attribution d'un mode de transport approprié (par autobus scolaires, véhicules sous contrat, transports publics, compagnies de taxi et véhicules exploités par des parents) peut se fonder sur plusieurs facteurs, notamment les suivants.

- **Besoins de l'élève** : Il s'agit par exemple des élèves qui ont besoin de véhicules adaptés (accessibles) et des élèves qui doivent se déplacer seuls.
- **Sécurité et niveau de service** : Il s'agit par exemple du type de véhicule nécessaire pour les zones géographiques locales (p. ex. pour certaines conditions routières).
- **Disponibilité du mode de transport** : Il s'agit par exemple de l'offre de services fondée sur l'inventaire de l'entrepreneur ou la disponibilité et l'accessibilité régionales.
- **La rentabilité** : On entend ici le coût relatif des autres modes de transport.
- **Stratégie relative à l'itinéraire** : On entend ici le nombre de voyages et la capacité disponible des véhicules.

En général, une simulation d'itinéraire optimale devrait maximiser le nombre d'élèves à bord d'un véhicule. Cela implique de placer les élèves sur des parcours existants ou de créer de nouveaux parcours sur des itinéraires existants avant que de nouveaux itinéraires nets ne soient introduits afin de garantir que la capacité maximale d'un véhicule a été utilisée efficacement.

En outre, plusieurs facteurs, tels que l'adaptation des heures de sonnerie et des fenêtres d'arrivée et de départ, doivent être pris en compte avant la mise en œuvre d'un nouvel itinéraire.

Dans les cas où toutes les alternatives viables, telles que l'intégration dans un itinéraire existant, ne sont pas réalisables, les consortiums doivent respecter les préférences indiquées au Tableau 2.1 afin de faire correspondre le mode de transport aux circonstances particulières de chaque élève.

Tableau 2.1. Attribution d'un mode de transport en fonction des besoins

Type de besoin	Description (Pour les élèves admissibles)	Préférence												
		La plus privilégiée						→ La moins privilégiée						
GÉNÉRAL (ÉLÉMENTAIRE)	Élèves de l'enseignement élémentaire sans besoins supplémentaires	Voyage ou itinéraire existant (avec tout type de véhicule)	Grande taille	Taille moyenne	Petite taille	Véhicule exploité par un parent	Taxi	Véhicules sous contrat						
GÉNÉRAL (SECONDAIRE)	Élèves de l'enseignement secondaire sans besoins supplémentaires	Voyage ou itinéraire existant (avec tout type de véhicule)	Transports en commun	Grande taille	Taille moyenne	Petite taille	Véhicule exploité par un parent	Taxi Véhicules sous contrat						
ÉQUIPEMENT POUR LES BESOINS PARTICULIERS EN MATIÈRE DE TRANSPORT	Élèves ayant besoin de véhicules dotés d'équipements spécialisés	Voyage ou itinéraire existant (avec tout type de véhicule)	Grande taille – adapté	Taille moyenne – adapté	Petite taille – adapté	Véhicules sous contrat – adapté								
VOYAGER SEUL	Les élèves qui doivent se déplacer seuls en raison d'un PEI ou pour d'autres raisons acceptables	Voyage ou itinéraire existant (avec tout type de véhicule) <table border="0" style="display: inline-table; vertical-align: middle;"> <tr> <td>Véhicule exploité par un parent</td> <td>Taxi</td> <td>Véhicules sous contrat</td> <td>Petite taille</td> <td>Taille moyenne</td> <td>Grande taille</td> </tr> </table>							Véhicule exploité par un parent	Taxi	Véhicules sous contrat	Petite taille	Taille moyenne	Grande taille
Véhicule exploité par un parent	Taxi								Véhicules sous contrat	Petite taille	Taille moyenne	Grande taille		
NORMES DE SERVICE	Lorsque l'affectation d'un élève à un itinéraire existant augmente le temps de trajet													
FAIBLE DÉMOGRAPHIE	Pas assez d'élèves sur un itinéraire													
GÉOGRAPHIE (AUTRES CONDITIONS)	Conditions routières nécessitant des véhicules plus petits (p. ex. demi-tour, marche arrière)													

GÉOGRAPHIE (ÉTAT DES ROUTES)	Conditions routières nécessitant des véhicules plus lourds (p. ex. route non goudronnée avec des pentes raides)	Voyage ou itinéraire existant (avec tout type de véhicule)	Grande taille	Taille moyenne	Petite taille	Véhicule exploité par un parent	Taxi	Véhicules sous contrat
---	---	--	---------------	----------------	---------------	---------------------------------	------	------------------------

Consulter le tableau 2.2 pour les définitions des divers types de véhicules.

Tableau 2.2. Types de véhicules

Type de véhicule	Définition
Autobus scolaire	Un autobus scolaire (jaune chromé ou AMAS) dont la taille, la capacité et l'accessibilité varient. Il existe six types d'autobus scolaires, déterminés en fonction de leur taille, de leur capacité et de leur accessibilité (Grande taille, Grande taille – adapté, Taille moyenne, Taille moyenne – adapté, Petite taille, Petite taille – adapté)
Grande taille	Autobus scolaire d'une capacité de plus de 49 places assises
Grande taille – adapté	Autobus scolaire d'une capacité de plus de 49 places assises pouvant inclure des fauteuils roulants
Taille moyenne	Autobus scolaire d'une capacité de 31 à 48 places assises
Taille moyenne – adapté	Autobus scolaire d'une capacité de 31 à 48 places assises pouvant inclure des fauteuils roulants
Petite taille	Autobus scolaire d'une capacité de 10 à 30 places assises
Petite taille – adapté	Autobus scolaire d'une capacité de 10 à 30 places assises pouvant inclure des fauteuils roulants
Véhicule sous contrat	Véhicule (qui n'est pas un autobus scolaire) exploité par un exploitant d'autobus scolaires, dans le cadre de contrats avec des consortiums et des conseils scolaires, et qui est principalement utilisé pour le transport des élèves de leur domicile à l'école (et vice versa). Il y a cinq tailles de véhicules sous contrat (Berline, Minifourgonnette, Minifourgonnette – adaptée, Fourgonnette, Fourgonnette – adaptée).
Berline	Berline scolaire d'une capacité maximale de 4 places assises
Minifourgonnette	Minifourgonnette scolaire d'une capacité maximale de 6 places assises
Minifourgonnette – adaptée	Minifourgonnette scolaire d'une capacité maximale de 6 places assises avec ou sans fauteuil roulant
Fourgonnette	Fourgonnette scolaire d'une capacité de 7 à 10 places assises
Fourgonnette – adaptée	Fourgonnette scolaire d'une capacité de 7 à 10 places assises avec ou sans fauteuil roulant
Véhicule exploité par un parent	Véhicule détenu et exploité par un parent et utilisé pour transporter des enfants (autres que les siens) de leur domicile à l'école (et vice versa).
Compagnie de taxi	Véhicule exploité par une compagnie de taxi, autorisé par une municipalité locale et utilisé par des clients payants; le but principal de ce véhicule n'est pas le transport des élèves.

3. Paramètres liés aux normes de service

Les paragraphes suivants présentent les paramètres liés aux normes de service couramment utilisés pour soutenir les niveaux de service pour les élèves et optimiser la planification des transports.

Il est important de noter que si chaque paramètre peut avoir un impact sur un aspect spécifique du service, les regrouper peut produire des résultats comparables en fonction des circonstances locales.

3.1. Distance maximale de marche jusqu'à l'arrêt

La distance de marche jusqu'à l'arrêt représente la distance entre l'adresse désignée et l'arrêt de bus que l'élève est censé parcourir à pied (c'est-à-dire le lieu de prise en charge et de dépose).

Le Tableau 3.1. présente les distances maximales de marche jusqu'à l'arrêt de bus spécifiées pour les différentes années d'études, qui doivent être prises en compte dans la simulation d'itinéraire.

Tableau 3.1. Distance maximale de marche jusqu'à l'arrêt

	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'à l'arrêt (en km)	0,8 km	0,8 km	1,6 km

Plusieurs facteurs influencent l'emplacement des arrêts; il s'agit notamment de choisir un emplacement qui garantit un arrêt sécurisé pour la prise en charge ou qui permet aux élèves d'attendre en groupe.

En raison de certaines circonstances, telles que des impasses, des allées privées ou l'état des routes, il conviendra peut-être de déroger aux distances de marche jusqu'à l'arrêt mentionnées ci-dessus.

3.2. Durée maximale du trajet

La durée de trajet correspond au temps de déplacement, aller et retour, entre l'adresse désignée et l'école désignée de l'élève dans des conditions normales.

La durée maximale du trajet est déterminée par les politiques du conseil scolaire et du consortium, qui peuvent varier selon l'année d'études.

Pour la plupart des élèves, la durée réelle du trajet sera inférieure à la durée maximale spécifiée.

Les durées maximales de trajet typique sont indiquées dans le Tableau 3.2.

Tableau 3.2. Durée maximale du trajet (aller simple : du domicile à l'école ou inversement)

	De la maternelle à la 8 ^e année	De la 9 ^e à la 12 ^e année
Durée maximale du trajet (en min)	60 à 75 minutes	60 à 90 minutes

En raison de certaines circonstances géographiques, telles que la distance physique par rapport à l'école désignée de certains élèves, il pourra être nécessaire de déroger aux durées maximales indiquées ci-dessus.

3.3. Capacité de charge des autobus

La capacité de charge correspond au nombre d'élèves qui peuvent être accueillis dans un autobus scolaire.

En général, les élèves de la maternelle à la 6^e année sont 3 par places (pondérées à 1), tandis que les élèves de la 7^e à la 12^e année sont 2 par places (pondérées à 1,5).

Il convient de noter que la capacité de charge des véhicules attribués peut varier pour les élèves ayant des besoins particuliers en matière de transport.

3.4. Fenêtres d'arrivée et de départ

Les fenêtres d'arrivée et de départ correspondent au temps en minutes avant le début ou après la fin des cours, pendant lequel les véhicules scolaires sont autorisés à arriver à l'école ou à en repartir pour déposer ou récupérer les élèves.

Ces fenêtres peuvent être modifiées par le personnel d'encadrement, en particulier dans le palier élémentaire. Les conseils scolaires et les consortiums sont chargés d'évaluer et d'optimiser en permanence les fenêtres d'arrivée et de départ afin de garantir une planification efficace.

3.5. Optimisation de l'heure de la sonnerie

Afin de favoriser l'amélioration continue et de déterminer les gains d'efficacité dans la planification des transports, les conseils scolaires et les consortiums doivent examiner régulièrement les heures de sonnerie.