

Normes de référence communes de 2025- 2026 pour la simulation d'itinéraire

Ministère de l'Éducation de l'Ontario

Octobre 2024

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
2. OPTIMISATION DE LA FRÉQUENTATION (INCLUSION OU EXCLUSION).....	8
3. ATTRIBUTION DU MODE DE TRANSPORT	9
4. PARAMÈTRES LIÉS AUX NORMES DE SERVICE	13
4.1. DISTANCE MAXIMALE DE MARCHÉ JUSQU'À L'ARRÊT	13
4.2. DURÉE MAXIMALE DU TRAJET	13
4.3. CAPACITÉ DU FACTEUR DE CHARGE	14
4.4. FENÊTRES D'ARRIVÉE ET DE DÉPART	14
4.5. OPTIMISATION DE L'HEURE DE LA SONNERIE	15

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 du financement principal de l'éducation (FPE), anciennement connu sous le nom de 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*;
- comme élève d'une école de jour du conseil scolaire, âgé de moins de 21 ans, au 31 octobre 2024.

Coordonnées :

Pour toute question ou précision concernant ce document, veuillez contacter :
student.transportation@ontario.ca

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, comme établi 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 au maximum de sa capacité, une autre école peut être désignée;
- une école qui offre des programmes spécialisés, comme les programmes d'immersion en français, les programmes pour 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 offrant un 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 kilomètre)	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;
 - 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, comme des panneaux d'arrêt, des feux de circulation, des passages pour piétons, des passeurs scolaires);
 - les passages à niveau (p. ex. non signalés);
 - autres facteurs de sécurité recensés par les autorités, telles que celles chargées de l'application des lois.

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.

2. Optimisation de la fréquentation (inclusion ou exclusion)

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

Les principaux éléments de ces processus sont les suivants :

- Inclusion : Les élèves et les familles admissibles sont tenus de s'inscrire (inclusion) pour utiliser les services de transport.
- Exclusion : Les élèves et les familles admissibles sont présumés avoir besoin de services de transport. Ils ont la possibilité de se retirer (exclusion) s'ils n'en ont pas besoin.

Les processus d'inclusion ou d'exclusion sont généralement effectués entre mars et juin afin de préparer le début de l'année scolaire en septembre. Ces processus peuvent être réalisés en ligne (sur le Web) ou dans les bureaux de l'école, où les parents et les élèves informent les membres du personnel de l'école.

Pour optimiser l'efficacité et l'efficacé de la planification des transports, les consortiums doivent suivre les processus (inclusion ou exclusion) qui leur conviennent le mieux. Les consortiums qui ne disposent pas de processus d'inclusion ou d'exclusion formalisés sont tenus de mettre en œuvre des politiques et des procédures formelles d'ici à l'année scolaire 2025-2026, afin de faciliter les projections de la simulation d'itinéraire pour 2026-27.

3. 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, comme l'intégration dans un itinéraire existant, ne sont pas réalisables, les consortiums doivent respecter les préférences indiquées dans le tableau 3.1 afin de faire correspondre le mode de transport aux circonstances particulières de chaque élève.

Tableau 3.1. 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) 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 3.2 pour les définitions des divers types de véhicules.

Tableau 3.2. 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).
<ul style="list-style-type: none"> Grande taille 	Un autobus scolaire, communément appelé type C ou type D, d'une capacité de plus de 49 places assises.
<ul style="list-style-type: none"> Grande taille – adapté 	Un autobus scolaire Grande taille qui comprend un ou plusieurs espaces pour fauteuils roulants. Le nombre de places assises d'un autobus Grande taille – adapté est généralement inférieur à celui d'un autobus Grande taille.
<ul style="list-style-type: none"> Taille moyenne 	Un autobus scolaire, communément appelé type B, d'une capacité maximale de 48 places assises.
<ul style="list-style-type: none"> Taille moyenne – adapté 	Un autobus scolaire Taille moyenne, qui comprend un ou plusieurs espaces pour fauteuils roulants. Le nombre de places assises d'un autobus Taille moyenne – adapté est généralement inférieur à celui d'un autobus Taille moyenne.
<ul style="list-style-type: none"> Petite taille 	Un autobus scolaire, communément appelé type Type A, d'une capacité maximale de 30 places assises.
<ul style="list-style-type: none"> Petite taille – adapté 	Un autobus scolaire Petite taille, qui comprend un ou plusieurs espaces pour fauteuils roulants. Le nombre de places assises d'un autobus Petite taille – adapté est généralement inférieur à celui d'un autobus Petite taille.
Véhicule sous contrat	Un 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).
<ul style="list-style-type: none"> Berline 	Berline scolaire d'une capacité maximale de 4 places assises.
<ul style="list-style-type: none"> Minifourgonnette 	Minifourgonnette scolaire d'une capacité maximale de 7 places assises.
<ul style="list-style-type: none"> Minifourgonnette – adaptée 	Minifourgonnette, qui comprend un ou plusieurs espaces réservés aux fauteuils roulants et aux déambulateurs. Le nombre de places assises d'une Minifourgonnette – adaptée est généralement inférieur à celui d'une Minifourgonnette.
<ul style="list-style-type: none"> Fourgonnette 	Fourgonnette scolaire d'une capacité maximale de 15 places assises.
<ul style="list-style-type: none"> Fourgonnette – adaptée 	Fourgonnette scolaire, qui comprend un ou plusieurs espaces réservés aux fauteuils roulants et aux déambulateurs. Le nombre de places assises d'une Fourgonnette – adaptée est généralement inférieur à celui d'une Fourgonnette.
Véhicule exploité par un parent	Véhicule détenu et exploité par un parent et utilisé pour transporter leurs propres enfants ainsi que 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 (incluant les taxis et les taxis adaptés), autorisé par une municipalité locale et utilisé par des clients payants; le but principal de ce véhicule n'est pas le transport des élèves.
-------------------	--

Remarque 1 : La capacité réelle d'un autobus dépend de plusieurs facteurs, notamment des ceintures de sécurité, des sièges intégrés, de la largeur des sièges, des sièges de sécurité pour enfants (sièges de voiture) et de la capacité du facteur de charge (voir le point 4.3 pour de plus amples détails).

Remarque 2 : Le nombre de places assises dans les véhicules sous contrat, exploités par les parents et exploités par une compagnie de taxi, est réduit d'une place si le passager est âgé de 12 ans ou moins, en raison de la présence de coussins gonflables sur le siège du passager avant.

4. 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.

4.1. 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 d'autobus que l'élève est censé parcourir à pied (c'est-à-dire le lieu de prise en charge et du débarquement) pour qu'il puisse utiliser le transport jusqu'à l'école désignée.

Le tableau 4.1. présente les distances maximales de marche jusqu'à l'arrêt d'autobus spécifiées pour les différentes années d'études, qui doivent être prises en compte dans la simulation d'itinéraire.

Tableau 4.1. 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 kilomètre)	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, comme 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.

4.2. Durée maximale du trajet

La durée du 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 du trajet typique sont indiquées dans le tableau 4.2.

Tableau 4.2. 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 minutes)	60 à 75 minutes	60 à 90 minutes

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

4.3. Capacité du facteur de charge

La capacité du facteur de charge correspond au nombre d'élèves qui peuvent être accueillis dans un véhicule.

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

4.4. 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.

4.5. 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.