

Normes de référence communes de 2026-2027 pour la simulation d'itinéraire

Ministère de l'Éducation de l'Ontario

Octobre 2025

Table des matières

APERÇU	3
1. CRITÈRES D'ADMISSIBILITÉ AU FONDS POUR LE TRANSPORT DES ÉLÈVES	5
1.1. CRITÈRES DE DISTANCE.....	5
1.2. CRITÈRES AUTRES QUE LA DISTANCE	6
1.3. CATÉGORIES D'ADMISSIBILITÉ/D'INADMISSIBILITÉ AU TRANSPORT	6
2. OPTIMISATION DE LA FRÉQUENTATION (INCLUSION OU EXCLUSION).....	8
3. ATTRIBUTION DU MODE DE TRANSPORT	9
4. PARAMÈTRES LIÉS AUX NORMES DE SERVICE	14
4.1. DISTANCE MAXIMALE DE MARCHÉ JUSQU'À L'ARRÊT	14
4.2. DURÉE MAXIMALE DU TRAJET	14
4.3. CAPACITÉ DU FACTEUR DE CHARGE	15
4.4. HEURES DE SONNERIE, PLAGES D'ARRIVÉE ET DE DÉPART	15
5. INSTRUCTIONS RELATIVES AUX RAPPORTS POUR LA SIMULATION D'ITINÉRAIRE	16
5.1. RAPPORT SUR LES ÉLÈVES	16
5.2. RAPPORTS SUR LES ITINÉRAIRES.....	18
ANNEXE A : LISTE DES IDENTIFIANTS DES CONSEILS SCOLAIRES ET DES ÉCOLES	23

Aperçu

Le présent document fournit un ensemble commun de paramètres appelés « normes de référence communes » (NRC), qui sont utilisés pour générer des données clés permettant d'allouer le Fonds pour le transport des élèves (FTE) dans le cadre du financement principal de l'éducation (FPE).

En utilisant les NRC mentionnées dans le présent document, les conseils scolaires et leurs consortiums de transport d'élèves respectifs sont tenus de produire une simulation d'itinéraire (SI) afin de déterminer le nombre optimal de véhicules nécessaires pour fournir des services de transport du domicile à l'école aux élèves pendant l'année scolaire ordinaire.

La SI pour l'année scolaire 2026-2027 doit :

- tenir compte des processus d'inclusion/exclusion approuvés et mis en œuvre par les consortiums/conseils scolaires;
- inclure TOUS les itinéraires prévus par les contrats du consortium/conseil scolaire pour le transport quotidien de tout élève (admissible ou non) entre le domicile et l'école (selon un horaire donné) pendant l'année scolaire ordinaire. Plus précisément, il doit inclure ce qui suit :
 - Les élèves du conseil scolaire âgés de moins de 21 ans au 31 octobre 2025.
 - Les élèves inscrits dans une école provinciale ou d'application, ou au Consortium Centre Jules-Léger.
 - Les élèves inscrits à des programmes tels que les programmes de partenariat pour l'éducation avec les établissements communautaires (PPEEC) ou les programmes de l'article 23, les programmes d'éducation pour les soins et traitements (programmes EST), et les élèves relevant des conseils en milieu hospitalier/administrations scolaires (ou de l'article 68).
 - Les élèves vivant dans une réserve des Premières Nations et fréquentant une école gérée par l'un des 72 conseils scolaires où le transport est géré par le consortium.
 - Les élèves fréquentant une école gérée par une entité des Premières Nations dans une réserve où le transport est géré par le consortium.
 - Les autres élèves qui ne sont pas des élèves du conseil scolaire, comme les élèves étrangers, où le transport est géré par le consortium.

Pour assurer la SI avant le début de l'année scolaire 2026-2027, les conseils scolaires et les consortiums peuvent utiliser les renseignements sur les effectifs au plus tard le 31 octobre 2025. Ces renseignements doivent tenir compte des ajustements tels que l'année d'études prévue de l'élève, l'école fréquentée et les horaires des cours pour l'année scolaire 2026-2027.

Coordonnées :

Pour toute question, veuillez communiquer avec : student.transportation@ontario.ca

1. Critères d'admissibilité au Fonds pour le transport des élèves

Les paragraphes suivants présentent les critères d'admissibilité des élèves.

1.1. Critères de distance

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

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.
- L'élève peut bénéficier d'un transport vers et depuis plusieurs adresses avec l'accord du conseil scolaire (p. ex. dans le cadre d'un accord de garde).

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.

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 pour l'année scolaire 2026-2027, telle que déterminée par le conseil scolaire.

Tableau 1.1. Seuils de distance

Distance entre l'adresse désignée et l'école désignée (en kilomètre)	Maternelle/Jardin d'enfants	De la 1 ^{re} à la 8 ^e année	De la 9 ^e à la 12 ^e année
	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 considération pour déterminer l'admissibilité :

- a. **Élève ayant des besoins particuliers en matière de transport (BPT) :** 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 l'entremise du Comité d'identification, de placement et de révision [CIPR] ou conformément au 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.
- 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 tels que des étendues d'eau et/ou des zones dépourvues de trottoirs;
 - passages à niveau non contrôlés, comme ceux sans panneaux d'arrêt, feux de circulation ou des passeurs scolaires;
 - passages à niveau sans signalisation ni rails de croisement;
 - autres facteurs de sécurité recensés par les autorités chargées de l'application des lois ou les autorités municipales.

L'application des critères relatifs à un itinéraire dangereux peut varier en fonction des besoins de l'élève, de son emplacement géographique et de la situation locale.

1.3. Catégories d'admissibilité/d'inadmissibilité au transport

Selon les directives ci-dessus et l'évaluation menée par le conseil ou le consortium, chaque élève doit être classé dans l'une des catégories suivantes :

Tableau 1.3. Catégories d'admissibilité/d'inadmissibilité au FTE

Admissible au FTE	
Distance générale	Un élève fréquentant une école ordinaire qui répond aux critères de la section 1.1, mais pas à ceux énoncés à la section 1.2.a.

Distance du programme	Un élève fréquentant une école spécialisée qui répond aux critères de la section 1.1, mais pas à ceux énoncés à la section 1.2.a.
Distance – BPT	Un élève fréquentant une école ordinaire ou spécialisée qui répond aux critères énoncés aux sections 1.1 et 1.2.a.
BPT	Un élève qui ne répond pas aux critères énoncés à la section 1.1, mais qui répond à ceux énoncés à la section 1.2.a.
Dangers	Un élève qui ne répond pas aux critères énoncés à la section 1.1, mais qui répond à ceux énoncés à la section 1.2.b.
Non admissible au FTE	
Non admissible selon le critère de distance	Un élève qui ne répond pas aux critères énoncés à la section 1.1 ou à la section 1.2 et qui ne s'est vu attribuer aucun moyen de transport.
Autorisé	Un élève qui ne répond pas aux critères énoncés à la section 1.1 ou à la section 1.2, mais à qui une place a été attribuée (par exemple, un siège vacant) sur un circuit existant.
Écoles provinciales/d'application	Un élève inscrit dans une école provinciale, une école d'application ou au Consortium Centre Jules Léger.
PPEEC	Un élève inscrit à l'un des programmes suivants : - programmes de partenariat pour l'éducation avec les établissements communautaires (PPEEC), anciennement appelés programmes de l'article 23 - programmes d'éducation pour les soins et traitements (programmes EST) - programmes nécessitant un transport sous l'autorité des administrations scolaires ou des conseils en milieu hospitalier (appelés la section 68)
Entente sur les frais de scolarité	- Un élève fréquentant une école gérée par l'un des 72 conseils scolaires, où le transport est géré par le consortium, et l'élève vit dans une réserve des Premières Nations (une entente sur les frais de scolarité s'applique) - Un élève étranger fréquentant une école gérée par l'un des 72 conseils scolaires, où le transport est géré par le consortium, (une entente sur les frais de scolarité s'applique) - Tout autre élève (avec entente sur les frais de scolarité) dont le transport est géré par le consortium et qui ne fait pas partie des autres catégories inadmissibles. Par exemple, un élève fréquentant 1) une école gérée par une entité des Premières Nations dans une réserve, ou 2) une école privée.

2. Optimisation de la fréquentation (inclusion ou exclusion)

Pour veiller à ce que la SI corresponde à un plan efficace et optimal, des processus d'inclusion ou d'exclusion doivent être mises en place pour savoir quels élèves ont besoin de services de transport et les utilisent activement, ce qui permet d'aligner les résultats de la simulation sur la fréquentation réelle.

Chaque conseil scolaire ou consortium doit intégrer l'un ou les deux éléments suivants dans la SI pour l'année scolaire 2026-2027 :

- **Inclusion** : Les élèves et les familles admissibles sont tenus de « s'inscrire » pour utiliser les services de transport.
- **Exclusion** : Les élèves et les familles admissibles sont présumés avoir besoin de services de transport, à moins qu'ils ne refusent explicitement en « se retirant ».

L'incidence de ces politiques d'inclusion et d'exclusion sur le nombre d'élèves affectés au transport peut être déterminée en se fondant sur les résultats de la SI. Par exemple, le ratio entre le nombre d'élèves admissibles et le nombre d'élèves transportés servirait de mesure indirecte de l'inclusion et de l'exclusion. Cet indicateur, ainsi que d'autres, peut être comparé au fil du temps et entre les consortiums afin d'évaluer l'optimisation des résultats d'itinéraire.

3. Attribution du mode de transport

L'attribution d'un mode de transport approprié (autobus scolaire, véhicule sous contrat, transport public, véhicule exploité par une compagnie de taxi et véhicule exploité 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 ou 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.
- **Rapport coût-efficacité** : 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.

Le tableau 3.1 contient des indications pour attribuer un mode de transport par ordre de préférence, du plus élevé au plus faible, selon les besoins.

Une RI optimale doit permettre d'optimiser l'utilisation des itinéraires/véhicules existants et de réduire au minimum le nombre d'itinéraires/véhicules distincts nécessaires.

Les stratégies d'optimisation pourraient consister notamment à :

- 1) faire prendre part des élèves à des trajets existants ou établir de nouveaux trajets selon des itinéraires existants avant que de nouveaux itinéraires nets ne soient introduits
- 2) adapter les heures de sonnerie et les plages d'arrivée et de départ afin d'optimiser le recours aux trajets et aux itinéraires existants avant d'ajouter de nouveaux itinéraires.

Le tableau 3.2 contient des définitions des différents types de véhicules.

Tableau 3.1. Attribution d'un mode de transport en fonction des besoins

Type de besoin	Description (pour les élèves admissibles)	Préférence quant au type de trajet ou d'itinéraire existants à attribuer à l'élève selon le type de véhicule					
		La plus privilégiée	→			La moins privilégiée	
Général (Élémentaire)	Élèves de l'enseignement élémentaire sans besoins supplémentaires	Grande taille	Taille moyenne	Petite taille	Véhicule exploité par un parent	Taxi	VFPC
Général (Secondaire)	Élèves de l'enseignement secondaire sans besoins supplémentaires	Transport en commun	Grande taille	Taille moyenne	Petite taille	Véhicule exploité par un parent	Taxi VFPC
Équipement pour les BPT	Élèves ayant besoin de véhicules dotés d'équipements spécialisés	Grande taille-adapté	Taille moyenne-adapté		Petite taille-adapté	VFPC-adapté	
Géographie (État des routes)	Conditions routières nécessitant des véhicules plus lourds (p. ex. route non goudronnée avec des pentes raides)	Grande taille	Taille moyenne	Petite taille	Véhicule exploité par un parent	Taxi	VFPC
Géographie (autres conditions)	Conditions routières nécessitant des véhicules plus petits (p. ex. demi-tour, marche arrière)	Véhicule exploité par un parent	Taxi	VFPC	Petite taille	Taille moyenne	Grande taille
Voyager seul	Les élèves qui doivent se déplacer seuls en raison d'un PEI ou pour d'autres raisons acceptables						

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	

Table 3.2 Types de véhicule

Type de véhicule	Définition
Autobus scolaire	Il existe six types d'autobus scolaires, déterminés en fonction de leur taille, de leur capacité et de leur accessibilité :
1. Grande taille	Un autobus scolaire, communément appelé type C ou type D, d'une capacité de plus de 49 places assises.
2. 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.
3. Taille moyenne	Un autobus scolaire, communément appelé type B, d'une capacité maximale de 48 places assises.
4. 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.
5. Petite taille	Un autobus scolaire, communément appelé Type A, d'une capacité maximale de 30 places assises.
6. 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 destiné à une fin particulière sous contrat (VFPC) (voir Remarque 1)	Il y a cinq tailles de véhicules destinés à une fin particulière sous contrat :
1. Berline	Berline scolaire d'une capacité maximale de 3 places assises.
2. Minifourgonnette	Minifourgonnette scolaire d'une capacité maximale de 6 places assises.
3. Minifourgonnette –adapté	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.
4. Fourgonnette	Fourgonnette scolaire d'une capacité maximale de 14 places assises.
5. Fourgonnette-adapté	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).

Véhicule exploité par une 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.
---	--

La capacité réelle d'un autobus dépend de plusieurs autres 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 1 : La capacité du véhicule destiné à une fin particulière sous contrat indiquée ci-dessus n'inclut pas la capacité du conducteur et du passager sur le siège avant du véhicule.

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.

Les consortiums doivent surveiller l'écart entre ces paramètres de normes de service et les résultats de SI et examiner les facteurs contribuant à cet écart.

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 de dépose) 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 précisées pour les différentes années d'études, qui doivent être prises en compte dans la SI.

Tableau 4.1. Distance maximale de marche jusqu'à l'arrêt

Distance maximale de marche jusqu'à l'arrêt (en kilomètre)	Maternelle/Jardin d'enfants	De la 1 ^{re} à la 8 ^e année	De la 9 ^e à la 12 ^e année
	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.

Les résultats de la SI devraient permettre aux consortiums d'examiner le nombre et la proportion d'élèves dont la distance de marche jusqu'à l'arrêt dépasse les seuils indiqués 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.

Le tableau 4.2 indique le temps de trajet maximal prévu pour différentes années d'études qui doit être pris en compte dans la SI.

Tableau 4.2. Durée maximale du trajet (aller simple : du domicile à l'école ou inversement)

Durée maximale du trajet (en minutes)	De la maternelle à la 8 ^e année	De la 9 ^e à la 12 ^e année
---------------------------------------	--	---

	75 min.	90 min.
--	---------	---------

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, surtout dans les communautés rurales

Les résultats de la SI devraient permettre aux consortiums d'examiner le nombre et la proportion d'élèves dont le temps de trajet (matin et/ou après-midi) dépasse les seuils susmentionnés.

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.

Pour chacun des six types d'autobus scolaires, les élèves de la maternelle à la 6^e année qui n'ont pas de BPT doivent être 3 par place (pondérés à 1), tandis que les élèves de la 7^e à la 12^e année doivent être 2 par place (pondérés à 1,5).

Pour ce qui des véhicules à une fin particulière sous contrat, des taxis et des véhicules exploités par des parents, les élèves ou passagers qui n'ont pas de BPT sont pondérés à 1.

La capacité de chargement peut varier pour les élèves ayant des BPT en fonction des véhicules assignés et de leurs besoins particuliers.

4.4. Heures de sonnerie, plages d'arrivée et de départ

Les heures de sonnerie, qui correspondent au début et à la fin d'une journée scolaire, déterminent généralement l'heure à laquelle les élèves doivent arriver et sont prêts à partir. L'échelonnement des heures de sonnerie (les heures de début et de fin variant selon les écoles) permet à un même véhicule de desservir plusieurs écoles au cours de la journée, ce qui permet de réduire le nombre de véhicules nécessaires sans qu'il y ait d'incidence importante sur le nombre d'élèves transportés ou d'écoles desservies.

Toutefois, les véhicules scolaires peuvent arriver à une école avant l'heure de sonnerie (plage d'arrivée) ou repartir après (plage de départ). Le personnel de surveillance, en particulier dans les écoles élémentaires, a une influence sur ces plages horaires.

Les conseils scolaires et les consortiums sont responsables de l'évaluation et de l'optimisation continues des plages d'arrivée et de départ ainsi que des heures de sonnerie afin de favoriser l'amélioration continue et de réaliser des gains d'efficacité (comme la réduction du nombre de circuits) dans la planification et la prestation du transport.

Les résultats de la SI devraient permettre aux consortiums d'examiner des statistiques telles que la répartition des heures de sonnerie et les ratios trajet/circuit.

5. Instructions relatives aux rapports pour la simulation d'itinéraire

5.1. Rapport sur les élèves

Nom de la colonne	Définition	Instructions
Numéro du consortium	Un identifiant unique du consortium, attribué par le ministère aux consortiums.	Numéro (entre 1 et 34)
Année scolaire	L'année à laquelle se rapportent les données des rapports de simulation d'itinéraire.	AAAA-AAAA (p. ex. 2024-2025)
Date du rapport	Date à laquelle les rapports de simulation d'itinéraire sont générés.	JJ-MM-AAAA
N° du conseil scolaire	Un identifiant (financier) à cinq chiffres du conseil scolaire, attribué par le ministère aux conseils scolaires. Consulter l'Annexe A.	- Numéro (longueur : 5) - Vide pour les lignes Voyage/Capacité total, Liaison/Relais et Voyage à vide
NICE de l'école	Un identifiant d'école (d'établissement) à six chiffres, attribué par le ministère à chaque école d'un conseil scolaire. Consulter l'Annexe A.	- Numéro (longueur : 6) - Si l'école est nouvelle et qu'un NICE ne lui a pas encore été attribué, saisissez 99999 - Vide pour les lignes Voyage/Capacité total, Liaison/Relais et Voyage à vide
Numéro d'élève anonymisé	Numéro unique attribué à un élève.	Numéro (longueur : 32)
Année scolaire	L'année d'études de l'élève (telle qu'indiquée par le conseil scolaire).	Texte
VIDE		Laisser vide
Type d'admissibilité pour le transport	Le type d'admissibilité pour le transport de l'élève, en fonction de son critère de distance, de sa situation et/ou du programme suivi. Les catégories d'admissibilité sont définies à la section 1.3.	Distance générale, Distance du programme, Distance BPT, BPT, Dangers, Écoles provinciales / d'application, PPEEC, non admissible, autorisé, Entente sur les frais de scolarité
Transport attribué	L'indication qu'un élève s'est vu attribuer une place dans un véhicule ou non. Ceci devrait refléter les résultats du processus d'inscription et comprend les élèves qui se sont vu attribuer des places de transport en	« N », « O »

Nom de la colonne	Définition	Instructions
	commun et qui recevront des billets ou des cartes de transport en commun.	
Mode de transport	Le mode de transport (c'est-à-dire le véhicule) utilisé pour transporter l'élève de son domicile à l'école (et vice versa).	Autobus scolaire, véhicules destinés à une fin particulière sous contrat, véhicule exploité par les parents, compagnie de taxis, transport en commun, non transporté
Hors district	Indique si un élève se trouve ou non dans les limites d'un conseil scolaire.	« O » pour les élèves du district du conseil, « N » pour les élèves hors du district du conseil
Distance entre l'adresse du domicile et l'école (km)	La distance entre l'adresse du domicile de l'élève et l'école désignée de l'élève.	Chiffre ≥ 0 (mesuré en km avec deux décimales)
Distance à pied entre l'adresse du service de transport et le point de prise en charge (km)	La distance entre l'adresse du service de transport de l'élève et le point de dépose (p. ex. l'arrêt d'autobus). Il peut s'agir de l'adresse désignée ou d'une autre adresse approuvée par les conseils scolaires. Si l'adresse du service de transport de l'élève change d'un jour à l'autre, insérez une ligne distincte pour chaque adresse.	Chiffre ≥ 0 (mesuré en km avec deux décimales)
Distance entre le point de prise en charge et l'école (km)	La distance entre le point de prise en charge (p. ex. l'arrêt d'autobus) et l'école de l'élève.	Chiffre ≥ 0 (mesuré en km avec deux décimales)
Durée du trajet entre le point de prise en charge et l'école (min.)	La durée entre le point de prise en charge (p. ex. l'arrêt d'autobus) et l'école de l'élève.	Chiffre ≥ 0 (mesuré en minutes avec deux décimales)
Distance entre l'école et le point de dépose (km)	La distance entre l'école de l'élève et le point de dépose (p. ex. l'arrêt d'autobus).	Chiffre ≥ 0 (mesuré en km avec deux décimales)
Durée entre l'école et le point de dépose (min.)	La durée entre l'école de l'élève et le point de dépose (p. ex. l'arrêt d'autobus).	Chiffre ≥ 0 (mesuré en minutes avec deux décimales)
Distance à pied entre le point de dépose et	La distance entre le point de dépose (p. ex. l'arrêt d'autobus) et l'adresse du service de transport de l'élève. Il peut s'agir de l'adresse désignée ou d'une autre adresse approuvée par les conseils scolaires. Si l'adresse du	Chiffre ≥ 0 (mesuré en km avec deux décimales)

Nom de la colonne	Définition	Instructions
l'adresse du service de transport (km)	service de transport de l'élève change d'un jour à l'autre, insérez une ligne distincte pour chaque adresse.	
RTA	La région de tri d'acheminement (RTA) dans laquelle se trouve l'adresse du domicile de l'élève.	Les trois premiers caractères du code postal (A1A)

5.2. Rapports sur les itinéraires

Nom de la colonne	Définition	Instructions
Numéro du consortium	Un identifiant unique du consortium, attribué par le ministère aux consortiums.	Numéro (entre 1 et 34)
Année scolaire	L'année à laquelle se rapportent les données des rapports de simulation d'itinéraire.	AAAA-AAAA (p. ex. 2024-2025)
Date du rapport	Date à laquelle les rapports de simulation d'itinéraire sont générés.	JJ-MM-AAAA
Type de véhicule	Le moyen de transport (le véhicule) utilisé pour transporter l'élève de son domicile à l'école (et vice versa). Il peut s'agir de l'un des types de véhicule qui figurent dans le Tableau 3.2.	Grande taille, grande taille — adapté, taille moyenne, taille moyenne — adapté, petite taille, petite taille — adapté, berline, minifourgonnette, minifourgonnette — adaptée, fourgonnette, fourgonnette — adaptée, véhicule exploité par un parent, compagnie de taxi.
N° de l'itinéraire	Identifiant unique d'un itinéraire, c'est-à-dire d'un chemin suivi par un véhicule au cours d'une journée. Un itinéraire doit comporter au moins un voyage le matin et au moins un voyage à midi et/ou dans l'après-midi. La distance et la durée attribués à cet itinéraire sont égaux à la somme de la distance et de la durée du voyage, du voyage à vide, de la liaison et du relais associés à chaque trajet qui fait partie de l'itinéraire. Chaque itinéraire doit avoir un numéro d'identifiant unique.	Identifiant alphanumérique (attribué par les consortiums)
Heure de départ	L'heure de départ désigne les moments précis liés aux activités de transport d'une école ou d'une organisation, et est définie comme suit :	Format de l'heure : 24 heures (hh:mm)

Nom de la colonne	Définition	Instructions
	• Pour les lignes Voyage : L'heure marquant le début du service de transport de l'école, c'est-à-dire l'heure à laquelle le premier élève de l'école est pris en charge • Pour les lignes Voyage V/C : L'heure marquant le début de l'ensemble du trajet de transport, c'est-à-dire l'heure à laquelle le premier élève de l'ensemble du trajet est pris en charge) • Pour les lignes Liaison/Relais : L'heure de début de la liaison ou du relais qui fera la connexion avec le trajet suivant, après que le dernier élève du trajet précédent aura été déposé. • Pour les lignes Voyage à vide : L'heure à laquelle le dernier élève du dernier trajet est déposé, ce qui indique la fin du service de transport pour le trajet en question.	
N° du voyage	Identifiant d'un voyage qui est un trajet unique au cours duquel au moins un élève est transporté dans un véhicule du domicile à l'école ou vice versa, et qui est défini comme suit : • Pour les lignes Voyage : Chaque itinéraire doit avoir son propre numéro de voyage. Les numéros de voyage ne doivent pas être réutilisés pour plusieurs itinéraires. • Pour les lignes Voyage/Capacité total : Numéro de voyage correspondant suivi de « -VC » • Pour les lignes Liaison/Relais : « Liaison/Relais » • Pour les lignes Voyage à vide : « Voyage à vide »	Exemples : V1-AM1, V1-AM1-VC, V2-AM1, V2-PM1, Liaison/Relais, Voyage à vide
Horaires	L'heure de la journée à laquelle le voyage a lieu. Il existe trois types d'horaires pour un voyage : • AM : Voyage du matin, au cours duquel les élèves sont transportés de leur domicile à l'école. • Midi : Voyage de mi-journée, au cours duquel les élèves sont transportés soit du domicile à l'école, soit de l'école au domicile. • PM : Voyage de l'après-midi, au cours duquel les élèves sont transportés de l'école à leur domicile.	AM, MIDI, PM,

Nom de la colonne	Définition	Instructions
N° du conseil scolaire	Un identifiant (financier) à cinq chiffres du conseil scolaire, attribué par le ministère aux conseils scolaires. Si un itinéraire est intégré entre différents conseils, indiquez chaque numéro de conseil scolaire sur une ligne distincte. Consultez l'annexe A pour connaître les numéros de conseil scolaire.	- Numéro (longueur : 5) - Vide pour les lignes Voyage/Capacité total, Liaison/Relais et Voyage à vide
NICE de l'école	Un identifiant d'école (d'établissement) à six chiffres, attribué par le ministère à chaque école d'un conseil scolaire. Si un itinéraire est intégré entre plusieurs écoles, indiquez le NICE de chaque école sur une ligne distincte. Consultez l'annexe A pour connaître les NICE des écoles.	- Numéro (longueur : 6) - Si l'école est nouvelle et qu'un NICE ne lui a pas encore été attribué, saisissez 99999 - Vide pour les lignes Voyage/Capacité total, Liaison/Relais et Voyage à vide
Admissibilité	Le rapport pour la simulation d'itinéraire doit tenir compte de TOUS les itinéraires inclus dans le contrat du consortium/conseil scolaire, que les élèves transportés soient admissibles ou non. Pour chaque voyage d'un itinéraire, il faut préciser si les passagers sont admissibles ou non, conformément aux catégories de la section 1.3. • Si lors d'un voyage, il y a des élèves transportés admissibles et non admissibles, le voyage doit être saisi sur deux lignes distinctes : une pour les élèves admissibles et une pour les élèves non admissibles. • Si lors d'un voyage, plusieurs types d'élèves admissibles sont transportés vers la même école (p. ex. admissibles selon les critères de distance et admissibles en raison des BPT), le voyage doit être saisi sur une seule ligne. Le numéro du conseil scolaire et celui de l'école doivent être indiqués dans les colonnes correspondantes. • Si lors d'un voyage, plusieurs types d'élèves non admissibles sont transportés, le voyage doit être saisi sur des lignes distinctes, avec les numéros des conseils scolaires et les NICE des écoles correspondants. Voir l'Annexe A.	- « O » pour les élèves admissibles, « N » pour les élèves non admissibles - Vide pour les lignes Voyage/Capacité total, Liaison/Relais et Voyage à vide

Nom de la colonne	Définition	Instructions
Nombre de passagers pondérés à 1	Le nombre des passagers auxquels une pondération a été attribuée conformément à la Section 4.3.	- Numéro (≥ 0) - 0 pour les lignes Voyage/Capacité total, Liaison/Relais et Voyage à vide
Nombre de passagers pondérés à 1,5		
Nombre de passagers ayant des BPT	Le nombre des passagers (élèves) qui sont admissibles conformément à la Section 1.1a.	
Pondération des passagers ayant des BPT	La pondération attribuée à un passager ayant des BPT selon la Section 4.3.	
Nombre de passagers transférés pondérés à 1	Le nombre des passagers ayant une pondération attribuée selon la Section 4.3 qui ont fait un changement de véhicule entre deux trajets.	
Nombre de passagers transférés pondérés à 1,5		
Nombre de passagers transférés ayant des BPT	Le nombre des passagers qui ont des BPT et ont fait un changement de véhicule entre deux trajets.	
Pondération de passagers transférés ayant des BPT	Facteur de pondération utilisé pour les passagers qui ont des BPT selon la Section 4.3 et qui sont transférés d'un trajet à l'autre.	
Nombre de moniteurs/monitrices	Le nombre d'accompagnateurs/accompagnatrices ou assistant(e)s qui aident à la supervision des élèves. Ils n'incluent PAS les assistants en éducation (AE) qui sont rémunérés par les conseils scolaires.	
Pondération des moniteurs/monitrices	Comme les passagers, les moniteurs/monitrices peuvent également se voir attribuer une pondération en fonction de leur âge, de leur taille et de leurs besoins de mesures d'adaptation.	
Voyage à vide (km)	Distance entre le lieu de dépose du dernier trajet d'un itinéraire et le lieu de prise en charge du premier trajet de l'itinéraire.	- Chiffre ≥ 0 (mesuré en km avec deux décimales) - 0 pour les lignes Voyage à vide total
Liaison (km)	La distance entre deux trajets (de la dernière dépose d'un trajet à la première prise en charge du trajet suivant), à l'exclusion du voyage à vide.	
Voyage/Capacité pour l'école (km)	La distance parcourue pendant que les élèves sont à bord pour une école donnée.	

Nom de la colonne	Définition	Instructions
Voyage/Capacité total (km)	La distance totale parcourue avec les élèves à bord pour toutes les écoles comprend la durée entre la prise en charge du premier élève et la dépose du dernier élève pour un trajet donné.	
Distance totale parcourue par école (km)	Distance totale parcourue par chaque élève pendant le trajet.	
Voyage à vide (min.)	Durée entre le lieu de dépose du dernier trajet d'un itinéraire et le lieu de prise en charge du premier trajet de l'itinéraire.	- Chiffre ≥ 0 (mesuré en minutes avec deux décimales) - 0 pour les lignes Voyage/Capacité total, Liaison/Relais et Voyage à vide
Liaison (min.)	Durée entre deux trajets (de la dernière dépose d'un trajet à la première prise en charge du trajet suivant), à l'exclusion du voyage à vide.	
Relais (min.)	Mesure de la durée entre deux trajets où le véhicule est à l'arrêt, dans l'attente du début du prochain voyage.	
Voyage/Capacité pour l'école (min.)	Temps de trajet pendant que les élèves sont à bord pour une école donnée.	
Voyage/Capacité total (min.)	Temps de trajet total avec des élèves à bord pour toutes les écoles (du moment où le premier élève est pris en charge au moment où le dernier élève est déposé pour un trajet donné).	
Durée totale du trajet par école (min)	Temps de trajet total cumulé pour chaque élève au cours du trajet.	
NIE de l'exploitant	Numéro d'identification d'entreprise d'un exploitant.	Numéro (p. ex. 123456789)
Date de début	La date à laquelle il est prévu qu'un itinéraire commencera à être exploité.	JJ-MM-AAAA
Date de fin	La date à laquelle il est prévu qu'un itinéraire cessera d'être exploité.	JJ-MM-AAAA
Nombre de jours par semaine	Nombre de jours par semaine (pendant l'année scolaire ordinaire) pendant lesquels l'itinéraire est exploité.	Nombre prévu de jours par semaine
Nombre de jours par année	Nombre de jours par année (pendant l'année scolaire ordinaire) pendant lesquels l'itinéraire est exploité.	Nombre prévu de jours par année

Annexe A : Liste des identifiants des conseils scolaires et des écoles

Conseil participant	Identifiant du conseil	École participante	NICE de l'école
L'un des 72 conseils scolaires	Utiliser l'identifiant du conseil scolaire à cinq chiffres attribué par le ministère	Une école administrée par l'un des 72 conseils scolaires	Utiliser le NICE attribué par le ministère pour l'école
		Un établissement approuvé par le gouvernement pour fournir des programmes d'éducation dans le cadre d'un PPEEC conclu entre le conseil et l'établissement	- Utiliser le NICE attribué par le ministère pour le PPEEC) (établissement qui n'est pas exploité par le conseil) - Si aucun NICE n'est disponible pour le programme, utiliser 66666
L'un des six conseils en milieu hospitalier suivants :	80012	S.O.	Utiliser 77777
Bloorview School Authority			
CHEO School Authority	80055		
Grandview School Authority	80020		
John McGivney Children's Centre School Authority	80047		
KidsAbility Education Authority	80039		
Niagara Peninsula Children's Centre School Authority	80004		
Écoles provinciales et d'application	76686	E C Drury/Trillium Demonstration School – Élémentaire	554596

Conseil participant	Identifiant du conseil	École participante	NICE de l'école
		E C Drury/Trillium Demonstration School – Secondaire	909203
		Ernest C Drury School for the Deaf – Élémentaire	417580
		Ernest C Drury School for the Deaf – Secondaire	909190
		Robarts Provincial School for the Deaf – Élémentaire	480452
		Robarts Provincial School for the Deaf – Secondaire	947202
		Robarts/Amethyst Demonstration Elementary School	487210
		Robarts/Amethyst Demonstration Secondary School	947229
		Sir James Whitney School for the Deaf – Élémentaire	417572
		Sir James Whitney School for the Deaf – Secondaire	941840
		Sir James Whitney/Sagonaska Elementary School	554600
		Sir James Whitney/Sagonaska Secondary School	941859
		W Ross Macdonald Deaf Blind Elementary School	135470
		W Ross Macdonald Deaf Blind Secondary School	932310
		W Ross Macdonald Provincial School for Elementary	417564
		W Ross Macdonald Provincial Secondary School	932302
Entités des Premières Nations (comme une bande, un conseil de bande, la Couronne du chef du Canada ou une commission indienne de l'éducation)	Utiliser 88888	Une école administrée par une entité des Premières Nations dans une réserve	Utiliser 88888