

Transports scolaires vers les écoles spécialisées

Une voie sans issue ?



Une production du service Etudes
et Action politique de la Ligue des familles

Juin 2017

la ligue
des familles
citoyenparent

Transports scolaires vers les écoles spécialisées

Résumé

Depuis de nombreuses années, de multiples acteurs se montrent préoccupés par l'insuffisance d'accessibilité à l'école pour les enfants en situation de handicap en Fédération Wallonie-Bruxelles. Cette accessibilité passe notamment par le transport scolaire, service organisé pour assurer une offre complémentaire pour les déplacements domicile-école lorsque l'offre « classique » de bus ou de train est inexistante ou mal adaptée.

Quelle est la situation de l'offre de transports vers l'enseignement spécialisé ? Qu'en est-il aujourd'hui des pénuries, des problématiques de la sécurité et du confort, des temps de parcours, de la qualité de l'accompagnement des enfants et jeunes ayant recours à ces bus scolaires ?

La thématique est complexe car les organismes responsables des transports scolaires doivent jongler entre les différents réseaux d'enseignement (réseau libre ou officiel avec son enseignement ordinaire ou spécialisé) et la répartition des compétences entre les différentes entités (transport scolaire : compétence de la Commission communautaire française ou COCOF à Bruxelles et de la Région wallonne ; enseignement : compétence de la Fédération Wallonie-Bruxelles). L'organisation des transports scolaires pose de nombreux problèmes de sécurité, de bien-être, de santé, voire d'accès à la scolarité des enfants.

Avec cette analyse, la Ligue des familles se penche sur la situation du transport scolaire pour les enfants en situation de handicap en Fédération Wallonie-Bruxelles. Cette analyse fait le tour de la législation internationale et belge en la matière. Elle aborde ensuite les pratiques en matière de transport scolaire pour enfants en situation de handicap. Son objectif est de dresser un bilan de la situation actuelle en croisant les perspectives : celles des parents d'enfants scolarisés dans le spécialisé mais aussi celles des personnes travaillant dans les établissements spécialisés, que ce soit comme professeurs ou comme éducateurs, et enfin les acteurs du transport eux-mêmes. À la revue de littérature s'est donc ajoutée, grâce à un appel diffusé via le journal le Ligeur et notre page Facebook et via des entretiens individuels, la récolte de témoignages.

Table des matières

Résumé	2
Introduction	4
Transports scolaires : définitions.....	4
Transports scolaires : aspects législatifs.....	5
Au niveau supranational.....	5
Au niveau national	5
Le principe de non-discrimination	6
Le transport scolaire vers l'enseignement spécialisé: le point de vue des acteurs.....	7
Les constats : des faits qui se répètent.....	7
Analyse de la problématique.....	7
Le point de vue des parents.....	7
Le point de vue des professionnels de l'éducation.....	10
Le point de vue des transporteurs.....	11
Le point de vue des autorités.....	13
Améliorer le transport scolaire vers l'enseignement spécialisé : les chantiers en cours.....	17
En Wallonie et en Région bruxelloise	17
L'enjeu de l'intégration scolaire.....	17
Les recommandations de la Ligue des familles	18

Introduction

La volonté de faire de l'école un lieu inclusif s'est renforcée ces dernières années. L'inclusion est loin toutefois d'être une réalité en Fédération Wallonie-Bruxelles. Pour beaucoup d'élèves, seul l'enseignement spécialisé est accessible. Et encore, il est nécessaire de nuancer ce qu'on entend par « accessible ».

Le parcours du combattant commence avec l'identification, au sein de l'enseignement spécialisé, de la place qui conviendra le mieux à la situation de l'enfant selon ses besoins. L'enseignement spécialisé dans le fondamental est organisé par types et degrés de maturité et par types et formes et phases dans le secondaire. Vient ensuite l'identification d'une école, sachant que l'enseignement spécialisé n'a pas la même couverture géographique que l'ordinaire et qu'il faut encore que le type corresponde. Enfin, quand ces étapes sont franchies, vient la question épineuse du transport scolaire.

Depuis plus de dix ans, le transport des élèves vers l'enseignement spécialisé fait l'objet de vives critiques et de dénonciations régulières de la part des associations comme l'APHA A.S.B.L, l'Union Francophone des Associations de Parents de l'Enseignement Catholique (UFAPEC)), encore la Fédération des Associations de Parents de l'Enseignement Officiel (FAPEO). UNIA, le **centre interfédéral pour l'égalité des chances**, s'est également penché sur la question à plusieurs reprises, en collaboration notamment avec le Délégué Général aux droits de l'enfant (DGDE)¹. La dernière critique en date émanait d'ailleurs de ce dernier qui soulignait dans son rapport 2015-2016 le fait que « **les transports scolaires non plus ne peuvent plus se contenter de "laisser tomber les quelques pourcents" d'enfants qui sont soumis à des trajets de quatre ou cinq heures, voire plus, sous prétexte qu'ils ne représentent pas une population assez significative.** »²

Face à la récurrence du problème, lors de chaque rentrée scolaire, la Ligue des familles a pris le parti de questionner les parents ainsi que chaque acteur du transport scolaire. L'objectif de la présente étude est de dresser un bilan de la situation actuelle en croisant les perspectives : celles des parents d'enfants scolarisés dans le spécialisé mais aussi celles des personnes travaillant dans les établissements spécialisés, que ce soit comme professeurs ou comme éducateurs, et enfin les acteurs du transport eux-mêmes. À la revue de littérature s'est donc ajoutée, grâce à un appel diffusé via le Ligueur et notre page Facebook, via des entretiens individuels, la récolte de témoignages.

Cette approche nous semblait la plus efficace pour identifier quelles avaient été les avancées de ces dernières années et quels étaient les problèmes persistants. C'est aussi le moyen de mettre en avant les besoins et de formuler des recommandations qui permettront aux politiques de prendre (enfin) les mesures qui s'imposent, dans l'intérêt supérieur de ces enfants.

Transports scolaires : définitions

En Région Wallonne, le transport scolaire se définit comme « *un service de bus organisé par la Wallonie en vue d'assurer une offre complémentaire pour les déplacements domicile-école lorsque l'offre « classique » de bus ou de train est inexistante ou mal adaptée.* »³

À Bruxelles, on parle de transports réguliers spécialisés. Bruxelles Mobilité le décrit comme « *l'ensemble des services de transport en commun de voyageurs effectués par autobus et autocars, prenant en charge des catégories de personnes déterminées, selon une fréquence et un horaire déterminés.* »⁴. Tout comme en Wallonie, on peut les considérer comme une offre complémentaire aux lignes classiques qui peut être une alternative pour les publics visés.

¹ <http://unia.be/fr/legislation-et-recommandations/recommandations-dunia/recommandation-concernant-lorganisation-et-les-conditions-des-transports-sc> et <http://unia.be/fr/legislation-et-recommandations/recommandations-dunia/transports-scolaires-accessibles-en-region-bruxelloise>. En ligne Octobre 2017.

² Délégué Général aux droits de l'enfant, [Rapport annuel 2015-2016](#). En ligne : mars 2017.

³ <http://mobilite.wallonie.be/je-suis/un-citoyen/en-bus-tram-ou-metro/services-et-solutions/transport-scolaire.html?jsessionid=5A065E6619AE6B78243049366D482326>. En ligne : mars 2017.

⁴ <http://www.bruxellesmobilite.irisnet.be/partners/professionnels/trs>. En ligne : mars 2017.

Transports scolaires : aspects législatifs

La question de l'enseignement y compris celle de l'enseignement spécialisé, et par extension la question du transport scolaire, est régie par différents instruments tant au niveau national qu'au niveau international. Il importe ici de mettre en regard les problématiques de discrimination avec les législations, afin de mettre la situation de ces enfants en perspective avec celle des enfants fréquentant l'enseignement ordinaire. Pour ce faire, nous relevons deux niveaux législatifs : supranational et national.

Au niveau supranational

*La Convention Internationale des droits de l'enfant (CIDE)*⁵

L'article 2 de la CIDE énonce un principe de non-discrimination envers les enfants, notamment lorsque celle-ci a trait à l'incapacité des enfants. L'article 3 précise aussi que lors des prises de décisions qui concernent les enfants, **l'intérêt supérieur de l'enfant doit être la considération primordiale**.

L'article 23 insiste sur le droit des enfants handicapés à « une vie pleine et décente » et, pour ce faire, préconise « *que les enfants handicapés aient effectivement accès à l'éducation, à la formation, aux soins de santé, à la rééducation, à la préparation à l'emploi et aux activités récréatives, et bénéficient de ces services de façon propre à assurer une intégration sociale aussi complète que possible et leur épanouissement personnel* ». L'article 28 reconnaît lui le droit à l'éducation comme tel et plaide pour des écoles « *ouvertes et accessibles à tout enfant* ».

*La Convention relative aux droits des personnes handicapées (CRDPH)*⁶

La CRDPH souligne la nécessité pour les enfants handicapés de pouvoir jouir « *de tous les droits de l'homme et de toutes les libertés fondamentales, sur la base de l'égalité avec les autres enfants* » faisant ainsi directement référence à la CIDE. Le préambule mentionne également la nécessité pour les personnes handicapées et dont les enfants, d'avoir accès à l'éducation. Outre les principes généraux qui sont applicables, les articles 20 et 24 comportent les dispositions relatives à la mobilité des personnes handicapées et celle relatives au droit à l'éducation.

La Belgique se voit donc, en tant que signataire de la Convention, dans l'obligation :

- de prendre « **des mesures efficaces pour assurer la mobilité personnelle des personnes handicapées, dans la plus grande autonomie possible** » ;
- « **d'assurer l'exercice de ce droit sans discrimination et sur la base de l'égalité des chances** » et **ce à tous les niveaux et tout au long de la vie** en vue de l'épanouissement des personnes et de leur participation effective à la société ;
- **de s'assurer que les enfants handicapés ne sont pas exclus**, sur base de leur handicap, de l'enseignement primaire gratuit et obligatoire ou de l'enseignement secondaire et que leur accès à l'enseignement se fasse sur base d'égalité avec les autres. Il s'agit aussi de prévoir les **aménagements raisonnables, de mettre en place un accompagnement dans l'éducation le plus individualisé possible pour être le plus efficace et viser à la pleine intégration**.

La Charte des droits fondamentaux de l'Union Européenne

Le principe de non-discrimination, y compris sur base du handicap, est réitéré à l'article 21 alors que l'article 26 comprend le droit à l'intégration des personnes handicapées pour favoriser leur autonomie, leur intégration et leur pleine participation. La question de l'éducation, traitée à l'article 24, consacre le droit des enfants « *à la protection et aux soins nécessaires à leur bien-être* »⁷.

Au niveau national

L'éducation

L'éducation en Belgique est une compétence des Communautés. C'est donc la **Fédération Wallonie-Bruxelles qui est compétente** sur les territoires de langue française, c'est-à-dire la Wallonie et la Région bilingue de Bruxelles-Capitale.

⁵ <http://www.ohchr.org/FR/ProfessionalInterest/Pages/CRC.aspx>. En ligne : mars 2017.

⁶ <http://www.un.org/french/disabilities/default.asp?id=1413>. En ligne : mars 2017.

⁷ http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=uriserv:OJ.C_.2012.326.01.0391.01.FRA&toc=OJ:C:2012:326:TOC. En ligne : mars 2017.

Le transport scolaire : les textes et la pratique

Le transport scolaire est une compétence des Régions. Ce sont donc **la Région Wallonne et la Région Bruxelles Capitale qui sont compétentes** en la matière.

En Région wallonne

Deux décrets régissent la matière. D'une part, le décret du 1^{er} avril 2004 relatif à la mobilité et l'accessibilité locale et, d'autre part, le décret, de la même date, relatif cette fois au transport et aux plans de déplacements scolaires.

En Wallonie, tous les élèves, issus de l'enseignement spécialisé ou pas, peuvent bénéficier du transport scolaire. 60% des enfants qui suivent l'enseignement spécialisé utilisent ce type de transport. Il y a peu, ce ratio était de 80%, un changement qui s'explique par un effet d'appel d'air suivant l'annonce d'un transport gratuit pour les enfants de moins de 12 ans⁸.

Le Service Public de Wallonie (SPW) et la Commission Wallonne (CW) avec ses branches sous-régionales que sont les Commissions Territoriales de Déplacements Scolaires (CTDS) sont en charge de cette matière. La Société Régionale Wallonne du Transport (SRWT) supervise les activités des TEC. Ce sont principalement **des bus de taille « normale »** qui sont en circulation pour ces ramassages scolaires, quoique de petits bus de 8 places maximum soient aussi utilisés pour des « circuits taxis ». Ils parcourent l'un des 941 circuits qui existent en Wallonie pour 25 600 élèves transportés au total⁹. Le transport est gratuit pour les parents mais le budget total de la SRWT consacré en 2016 au transport scolaire (vers l'ordinaire et le spécialisé confondus) s'élève à plus de 36 millions d'euros avec un coût moyen par élèves de 1440 euros/an (ordinaire et spécialisé confondus).

En Région de Bruxelles-Capitale

C'est un arrêté-loi du 30 décembre 1946 qui énonce les principes fondamentaux régissant la matière des « Transports réguliers spécialisés ». **À Bruxelles, a contrario, le transport scolaire n'est organisé que pour les enfants scolarisés dans l'enseignement spécialisé.** C'est uniquement la COCOF qui est en charge pour la partie francophone.

Ce sont principalement **des minibus** qui sont en circulation pour ces ramassages scolaires : 71% des bus de ramassage scolaire transportent moins de 20 élèves et 4% d'entre eux sont à plus de 30¹⁰. Ils circulent sur l'un des 204 circuits qui existent à Bruxelles pour 2949 élèves transportés par an¹¹. Ces transports sont gratuits pour les parents et la COCOF disposait, en 2016, d'un budget de 7.145.000 euros¹².

Le principe de non-discrimination

Au niveau belge, il existe différentes législations pour combattre la discrimination. D'une part, au niveau fédéral, la loi du 10 mai 2007 vise à lutter contre certaines formes de discrimination. Les Régions se sont, elles aussi, dotées d'instruments pour lutter contre les discriminations. En Région wallonne, le décret du 6 novembre 2008¹³ interdit de discriminer sur base du handicap notamment pour ce qui concerne la « *fourniture des biens et services qui sont à la disposition du public* »¹⁴ et parmi ces services : le transport scolaire.

Il existe aussi un tel décret en Fédération Wallonie Bruxelles¹⁵. À Bruxelles, c'est le Décret du 9 juillet 2010 de la Commission communautaire française qui s'attaque à la lutte contre certaines formes de discrimination à l'application du principe de l'égalité de traitement¹⁶.

⁸ Entretien C. Nols, F. Aerts, Société Régionale Wallonne des transports, 12 avril 2017.

⁹ Chiffres de décembre 2016- Entretien C. Nols, F. Aerts, Société Régionale Wallonne des transports, 12 avril 2017.

¹⁰ Correspondance avec Mme A. SCHERBAM, Attachée principale Transport scolaires, COCOF. Avril 2017.

¹¹ Correspondance avec Mme A. SCHERBAM, Attachée principale Transport scolaires, COCOF. Avril 2017.

¹² <http://www.sfb.brussels/enseignement-formation/services-aux-%C3%A9coles/transport-scolaire> & Correspondance avec Mme A. SCHERBAM, Attachée principale Transport scolaires, COCOF. Avril 2017.

¹³ [Décret relatif à la lutte contre certaines formes de discrimination](#). En ligne : mars 2017.

¹⁴ Ibid., Art 5, 9°.

¹⁵ [Décret du Parlement de la Communauté française du 12 décembre 2008 relatif à la lutte contre certaines formes de discrimination](#). En ligne : mars 2017.

¹⁶ [Décret relatif à la lutte contre certaines formes de discrimination et à la mise en œuvre du principe de l'égalité de traitement](#). En ligne : mars 2017.

Le transport scolaire vers l'enseignement spécialisé: le point de vue des acteurs

Les constats : des faits qui se répètent

Dès 2008, des associations telles que l'ASPH A.S.B.L. montaient au créneau pour dénoncer les carences du transport scolaire¹⁷. En 2010, le parquet de Nivelles ouvrait une information judiciaire pour des faits de maltraitance envers les enfants scolarisés dans le spécialisé avec en cause le temps passé par ces enfants dans les transports¹⁸. La FAPEO¹⁹ ainsi que l'UFAPEC dénonçaient en 2011, des « *transports scolaires qui posent de gros problèmes pour le bien-être et la réussite scolaire des élèves du spécialisé déjà confrontés à des difficultés liées à leur besoins spécifiques* »²⁰. Unia et le DGDE ont également formulé à plusieurs reprises des recommandations sur la question.²¹ Le dernier rapport annuel du DGDE revenait sur la problématique²² et la CODE²³ se penchait encore sur la question suite à la rentrée scolaire 2016-2017.

Or, c'est avant tout **pour faciliter la vie des parents** et de leurs enfants qu'a été instauré un système de transport scolaire pour les élèves de l'enseignement spécialisé. Il s'agissait de **palier l'éloignement géographique des établissements** par rapport au domicile. Les écoles spécialisées sont en effet inégalement réparties sur le territoire et il y a, en plus, un manque d'établissements adaptés aux besoins des enfants.

Censé garantir et faciliter l'accès à l'enseignement, **le transport scolaire, tel qu'organisé aujourd'hui, n'est pas encore satisfaisant. C'est un avis que semblent partager la multitude d'acteurs** qui gravitent autour de la question **mais tous cherchent bel et bien à trouver des solutions.**

Analyse de la problématique

Face à une information fragmentée et parfois vieillissante, nous avons voulu **replacer les familles et les enfants concernés au centre du débat**. Pour ce faire, nous sommes entrés en contact avec des familles et des professionnels confrontés au transport scolaire vers l'enseignement spécialisé et souhaitant exprimer leur vécu et leurs observations. Nous avons retenus huit témoignages types. Cinq provenaient de familles (une sur Bruxelles et les autres en Wallonie), deux du personnel d'encadrement dans des institutions d'hébergement et d'un membre du corps enseignant.

Dans un second temps, la Ligue des familles a pris contact avec **la COCOF, la SRWT et le SPW** et mené plusieurs interviews. Enfin, nous avons pu recueillir les témoignages de **deux transporteurs ainsi que de la Fédération Belge d'exploitation d'Autobus et d'Autocars (FBAA)**.

Le point de vue des parents

Le transport scolaire en pratique

Pour les parents, la procédure se déroule plus ou moins de la même façon en Wallonie et à Bruxelles. Pour les premiers, la demande de prise en charge s'effectue via l'école. Celle-ci envoie la demande au bureau régional qui vérifie les conditions et envoie ensuite le dossier au TEC. Sur base de ces dossiers, la SRWT et le TEC organisent les circuits et fournissent la liste des élèves repris par la tournée ainsi que l'heure de passage au bureau régional et aux transporteurs qui se chargeront de faire parvenir cette liste aux chauffeurs

¹⁷ ASPH ASBL, [Le transport scolaire des enfants handicapés](#). En ligne : mars 2017.

¹⁸ https://www.rtb.be/info/societe/detail_transports-scolaires-des-solutions?id=4997443. En ligne : mars 2017.

¹⁹ FAPEO, [Triologue 57](#), Mars 2010. En ligne : mars 2017.

²⁰ Analyse UFAPEC n° 31.11 [Le transport scolaire dans l'enseignement spécialisé : un parcours semé d'embûches](#), 2011 En ligne : mars 2017.

²¹ <http://unia.be/fr/legislation-et-recommandations/recommandations-dunia/recommandation-concernant-lorganisation-et-les-conditions-des-transports-sc> et <http://unia.be/fr/legislation-et-recommandations/recommandations-dunia/transports-scolaires-accessibles-en-region-bruxelloise>. En ligne Octobre 2017.

²² Délégué Général aux droits de l'enfant, [Rapport annuel 2015-2016](#). En ligne : mars 2017.

²³ La CODE, [Enfants en situation de handicap : le chemin vers l'école semé d'embûches](#), Novembre 2016. En ligne : mars 2017.

et aux accompagnateurs²⁴. A Bruxelles, la procédure est identique. L'unique différence réside dans le fait que c'est la COCOF qui reçoit directement le dossier et en assure le suivi.

Ce n'est qu'une fois que l'enfant est inscrit au transport scolaire et que son nom apparaît dans les listes, que les chauffeurs et accompagnateurs peuvent enfin l'accueillir dans le car. Pour organiser pratiquement et au mieux les circuits, il a cependant été établi des feuilles de présence, utilisées tant à Bruxelles qu'en Wallonie. Il arrive en effet que des enfants soient admis et inscrits mais ne viennent jamais : ils sont ce qu'on appelle les élèves fantômes. Ces feuilles de présences sont donc utiles pour réajuster les circuits et la logistique en général. En Région bruxelloise, comme la COCOF est seule aux manœuvres, l'information circule facilement mais il semble que l'échange d'information, qui permet pourtant une rationalisation des efforts et des circuits, ne soit pas toujours fluide entre le SPW et les TEC.

Il faut cependant noter que l'organisation des circuits peut en soi être complexe pour l'organe qui en a la charge. En effet, il peut advenir qu'un enfant change de domicile au cours de l'année ou qu'un autre s'ajoute à la tournée (car l'inscription au transport peut se faire durant toute l'année scolaire) ou qu'il faille combiner selon les gardes des parents. Il est certain qu'un enfant qui s'ajoute au circuit en bouscule toute l'organisation (les horaires, le circuit, etc.) et ces changements auront aussi un impact sur les autres enfants et les autres parents.

Un « enfant bien dans son bus » gage d'une scolarité épanouissante

Personne ne remettra en cause la nécessité pour un enfant d'être physiquement et psychologiquement reposé et disponible pour entamer efficacement une journée d'école. Cette affirmation est encore plus vraie pour les enfants à besoins spécifiques, qui ont parfois du mal à se concentrer ou à rester attentifs toute une journée. Or, pour une partie de ces enfants, à cause du transport scolaire, la journée commence trop tôt, avec des temps d'attente et des trajets qui dépassent les limites acceptables ou qui empiètent sur les horaires d'école, et cette journée se finit souvent excessivement tard.

- À Bruxelles, c'est à 6h45 que le bus aurait dû passer prendre Charlotte²⁵ pour aller vers son école. Elle était 2^e sur la liste de passage. Restait donc à continuer la tournée pour enfin arriver à l'école vers 8h20. Le soir, elle serait montée dans le bus à 15h30 pour arriver chez elle entre 17h30 et 18h30.
- Dans une famille wallonne, le bus venait chercher leur fille vers 6h45, pour l'amener à l'école vers 9h alors qu'il n'y avait que 25km entre le domicile et la maison. « **On n'exigerait même pas ça de quelqu'un pour qu'il aille travailler** », nous confiait la maman.
- Une autre maman sur Bruxelles a fait l'expérience de ces trajets. Sa fille partait à 6h15 et revenait passé 17h30. Cette maman soulignait avec sarcasme à quel point « **les adultes se battent pour une journée de huit heures par jour alors que ces enfants ont, en plus de l'école, une prise en charge lourde (kiné, logopédie, etc.)** ». Selon elle, les transporteurs partent aussi (trop) tôt, souvent pour éviter les embouteillages, et imposent alors aux enfants d'attendre devant l'école, avant qu'elle ouvre.
- La maman d'Antoine (11 ans), se considère chanceuse. Le service offert pour son fils est approprié et il adore l'accompagnatrice qui l'escorte jusqu'à l'école. Par contre, pour poursuivre son cursus dans un enseignement secondaire, Antoine devra changer d'école. Sa maman s'est renseignée : son fils devrait partir vers 6h15, pour être de retour vers 18h15... alors que le trajet prend 20 minutes en voiture !
- Un autre témoignage nous confirme que pour 20 minutes de trajet en voiture, tous les matins, leur fils part à 7h de la maison et arrive vers 9h à l'école.

Il en résulte une fatigue excessive qui porte atteinte au bien-être de l'enfant et que dénoncent les parents interrogés. C'est aussi psychologiquement éprouvant pour certains enfants qui le manifestent par des crises de stress, de phobie scolaire, des comportements dépressifs, des difficultés de concentration, etc.

- La maman d'une fillette autiste aujourd'hui majeure se souvient que le fait pour sa fille d'être dans un milieu fermé était propice à la déstabiliser : les cris, les vibrations, le fait d'être attachée, la chaleur, la luminosité, etc. C'était trop fatigant pour elle et, aujourd'hui encore, sa fille « **souffre d'anxiété sociale due à l'école et à ses galères dans l'enseignement** ».

²⁴ [Le transport scolaire des enfants de l'enseignement spécialisé](#), Centre Jean Gol, Amaury de Saint Martin, 2016. En ligne : Mars 2017.

²⁵ L'ensemble des noms, prénoms et lieux ont été modifiés afin de garantir l'anonymat des répondants.

Au-delà de la scolarité et du rythme de la journée qui est altéré par ces transports, le traitement (médical ou paramédical) de l'enfant peut aussi être mis à mal. Les horaires rendant impossibles un rendez-vous en semaine chez le kiné ou la logopède. De façon plus générale, ce sont aussi les temps de jeu, de loisirs et de repos de ces enfants qui sont rognés, des temps pourtant essentiels à leur développement.

Des alternatives coûteuses

Quand les parents ne peuvent pas compter sur une garderie avant ou après les temps scolaires pour pouvoir se charger eux-mêmes du transport et qu'ils doivent recourir au transport scolaire, les contraintes que celui-ci impose peut aussi avoir un impact sur la vie de famille. Elles n'ont plus le temps d'être ensemble et de passer des moments privilégiés le matin ou le soir avec leurs enfants, pour les laisser dormir le plus possible ou parce que la journée a été tellement éprouvante que les enfants n'ont plus de disponibilité pour la vie familiale. Les familles cherchent donc des alternatives au transport scolaire mais elles ne sont pas nombreuses. Et dans tous les cas, il y a un prix à payer, au sens propre et au sens figuré.

Certaines familles ont **fait appel à des sociétés de transport privé** type taxi comme la famille de Charlotte :

- Après avoir essayé de négocier un changement dans le parcours du bus et tenté de mettre en place un covoiturage, c'est aujourd'hui une société spécialisée dans la mobilité des personnes à besoins spécifiques qui prend en charge Charlotte tous les jours pour ses trajets... « **pour la bagatelle de 27euros par jour** », le prix pour réduire son temps de trajet de 30 à 50 minutes selon le trafic.

Pour d'autres parents, la seule alternative pour ne pas infliger de telles conditions à leur enfant, c'est **de prendre eux même en charge le transport et donc aussi son coût** ! Parfois, les parents accompagneront eux-mêmes leur enfant en utilisant une (ou plusieurs) ligne(s) de transport ordinaire (et encore faut-il qu'elles soient adaptées) mais alors, cet enfant doit lui aussi payer son titre de transport. Parfois, les parents accompagnent leur enfant avec leurs propres moyens de locomotion : voiture, vélo ou autres.

Ces solutions ne sont cependant pas à la portée de toutes les familles. D'une part, financièrement, dans certaines familles, payer un titre de transport au tarif normal pour accompagner son enfant chaque jour n'est tout simplement pas possible et pour d'autres, soit il n'y a pas de voiture ou il n'est en tout cas pas possible d'en acheter une deuxième. D'autre part, encore faut-il que les horaires de ces trajets soient compatibles avec les horaires de travail de la famille. Quand ce n'est pas le cas, les parents sont obligés d'aménager ou de réduire leur temps de travail ou carrément de mettre entre parenthèse leur vie professionnelle (et là encore, il faut en avoir les moyens...).

- Une maman nous raconte : « **Je roule pour ma fille** ». Pendant sa scolarité, la maman a dû mettre sa vie professionnelle entre parenthèses et encore aujourd'hui elle travaille à mi-temps pour avoir le temps de s'occuper de sa fille, aujourd'hui majeure, et lui permettre de prendre part à différentes activités. « **Il n'y avait pas le choix, sinon c'était l'isolement quasi garanti** ».

Parfois, faire le choix d'assumer le transport a aussi **une incidence sur le reste de la famille**.

- L'une des familles interrogées compte sur les grands-parents. Une solution temporaire car ces grands-parents sont vieillissants. Pour cette maman, son enfant « **n'a pas les mêmes droits que les autres enfants** ».
- Un autre témoin nous dit connaître une famille dans la même situation qui a finalement fait appel à une baby-sitter pour aller conduire et rechercher leur fils matin et soir.

N'oublions pas aussi que l'enfant à besoins spécifiques n'est pas forcément le seul enfant et que le reste de la fratrie doit aussi aller à l'école.

- La maman d'Antoine sait déjà qu'elle ne pourra pas assumer d'aller conduire Antoine et son frère tous les matins une fois qu'il sera dans le secondaire. Le transport est donc une réelle source de stress pour cette maman qui veut que les choses soient équilibrées entre ses fils.

La formation des accompagnateurs

L'accompagnement des enfants et des jeunes dans ces transports demeure également un point d'attention et d'inquiétude récurrent des parents.

- Une maman nous confie « **se méfier des accompagnants, pas toujours formés et qui se retrouvent à devoir gérer des jeunes présentant des handicaps très différents** »
- Une autre, inquiète, insistait sur le besoin de son fils d'un environnement calme. Or, il se retrouve dans le bus avec des enfants qui ont un handicap plus lourd ou des enfants plus grands et parfois violents qui ne sont pas forcément encadrés car assistés par une convoyeuse qui n'est, à sa connaissance, pas formée et qui « **se contente de faire monter les enfants dans le bus** ».

- Une dernière nous disait que les accompagnateurs, parce qu'ils n'ont qu'une formation de base, « *n'ont pas conscience de quels enfants sont dans le bus* ».
- Un témoignage pointe la question de la composition des bus. Son fils qui « *a besoin de calme, se retrouve avec des enfants 'plus' handicapé que lui* ». Cette mère nous dit « *J'ai peur car il y a des plus grands et des plus violents dans le bus, qui ne sont pas encadrés* »

Et l'école dans tout ça ?

L'école occupe une position d'interface puisque elle accueille la demande des parents et la fait parvenir à l'autorité compétente. Or, ces écoles ne savent pas toujours comment se positionner quand il y a des revendications de la part de parents ou des conflits. L'école n'a pas de mandat spécifique et se retrouve souvent dépourvue pour porter les revendications de parents auprès des acteurs du transport. L'école est en outre tributaire de ces acteurs pour pouvoir fournir l'information aux parents.

Plusieurs parents nous ont fait part des difficultés éprouvées dès lors que le transport ne se passait pas bien et que la relation entre l'enfant et son accompagnateur ou son chauffeur n'était pas bonne. Parmi les parents interrogés, plusieurs ont déploré le fait que l'école ne puisse (ou ne veuille) pas jouer un rôle plus actif dans la médiation qui peut parfois opposer les parents et les accompagnateurs ou les compagnies de transports. Ils regrettent aussi le fait que les interlocuteurs se rejettent la balle, de l'école à l'accompagnateur, à la compagnie de bus, à la Région, etc. Un témoin habitant en Wallonie nous dit qu'il est difficile d'avoir un contact pour essayer de faire remonter ces soucis d'horaire et de circuit : « *Je ne me sens pas entourée et on n'a personne à qui parler* ».

Pour l'une des mamans interrogées sur Bruxelles, l'école a clairement un rôle à jouer dans ce dossier et « *le plus grave c'est que l'école n'a rien à dire* ». C'est en effet la COCOF qui transporte et qui gère. Elle se charge des appels d'offres des transporteurs mais elle gère aussi directement le recrutement des accompagnateurs et l'organisation des circuits. C'est donc toujours à la COCOF que revient la charge de gérer les conflits avec les chauffeurs, en relation avec la société de transport²⁶. Or, selon cette maman, l'école, connaît l'enfant, et pourrait donner aux accompagnateurs des indications sur l'enfant et ses particularités, ses habitudes, pour une surveillance et un accompagnement plus individualisés.

En Wallonie, la situation est plus complexe de par la gestion tripartite du transport scolaire. Dans le cas d'un conflit avec un accompagnateur, c'est le SPW qui sera en charge puisque qu'il a la gestion du personnel d'accompagnement. Si un conflit implique le chauffeur, pas contre, c'est du ressort des TEC, en charge de l'exploitation du transport²⁷.

Une mère qui avait fait l'expérience de ces transports scolaires pour sa fille nous disait à quel point elle s'était sentie peu comprise et écoutée par les divers interlocuteurs auxquels elle a, à l'époque, tenté de s'adresser, pour faire changer les choses. Pour elle, le message était : « *On prend vos enfants et on les ramène, c'est déjà bien !* » et « *Parce que c'est gratuit, les parents n'osent rien dire* ».

Le point de vue des professionnels de l'éducation

Les témoignages d'éducateurs qui, le matin et le soir, récupèrent les enfants dont ils ont la charge ou des enseignants qui les accueillent dans leurs classes sont également précieux pour cerner les enjeux du transport scolaire. Pour ces professionnels, le mot d'ordre devrait être celui de la qualité. L'un insistait : « *Quitte à assurer la gratuité, autant avoir de la qualité* ». Et un autre : « *Si on vise à la qualité de l'enseignement, alors il faut aussi un enfant en confiance dans les transports qui l'amènent à l'école !* »

Des horaires et des temps de trajets inadaptés

- Une éducatrice témoigne du fait que les enfants partent du centre avant 7h le matin pour aller à l'école qui elle ne commence que vers 8h/ 8h30. Il faut donc compter 1h30 à 2h en moyenne, sans compter les pannes et autres bouchons. Elle avoue devoir souvent presser les enfants au déjeuner ou parce que, au retour, ils arrivent en retard pour une activité ou autre, tout en reconnaissant que « *Ce n'est pas une façon de commencer sa journée ni de la terminer* ». Pour elle, le problème vient « *des sociétés autocaristes qui ne veulent mettre qu'un seul car par circuit* ».
- Un enseignant souligne que, chaque matin, une bonne partie de ses élèves arrive en transport scolaire après avoir passé entre 1h et 1h20 dans le car. Cela peut sembler raisonnable mais les enfants arrivent, énervés, vers 8h45... quand l'école commence à 8h30. À la sortie, même topo, les enfants restent à

²⁶ [Le transport scolaire des enfants de l'enseignement spécialisé](#), Centre Jean Gol, Amaury de Saint Martin, 2016. En ligne : Mars 2017.

²⁷ Idem.

attendre le car après la sortie. Le souci ? Le bus dessert plusieurs établissements qui ont des horaires quasi identiques. Ce sont donc les temps d'apprentissage qui sont rabotés systématiquement et les enfants qui doivent sagement patienter. « *Un comble pour des autistes sévères* », nous dit-il.

Selon les personnes interrogées, une partie du problème en Wallonie vient du fait que les compagnies utilisent de gros cars pour ces transports car elles ne veulent pas démultiplier les circuits. La conséquence ? Le temps de parcours qui s'allonge avec la liste des élèves à prendre en charge, au détriment du bien-être de chacun.

La vie dans le bus

Les témoins qui ont répondu à notre appel ont aussi été unanimes sur le phénomène d'absence de continuité dans les règles qui sont imposées à l'intérieur du bus. Celles-ci changent selon les accompagnateurs, en fonction des remplaçants ou simplement à cause du turn-over important dans le milieu.

- L'un des témoins explique à quel point il peut être « *difficile pour des enfants qui souffrent de troubles du comportement de devoir rester calmes et assis, sans pouvoir rien faire durant tout le trajet.* » Inévitablement, les enfants en ressortent fatigués, agacés et énervés.
- Un autre témoin nous raconte qu'avec certains accompagnateurs, il est possible de manger ou de boire dans le bus alors qu'avec d'autres pas. Certains acceptent le fait d'avoir un objet transitionnel, d'autres pas... « *Il n'y a donc pas de code de conduite uniforme, ce qui peut déstabiliser les enfants* ».
- Un dernier par contre salue le travail effectué par l'accompagnatrice du car, qui « *fait ce qu'elle peut* ». Cette personne est, à force, devenue expérimentée, connaît les enfants qu'elle accompagne et les enfants la connaissent. Ils sont assis à côté du même copain et ont leurs petits rituels, « *ce qui aide les enfants, en particulier les enfants autistes* ».

Une formation jugée insuffisante

Comme en témoignent les commentaires qui suivent, certaines personnes interrogées sont aussi revenues sur la question de la formation des accompagnants.

- L'un d'entre eux nous dit à quel point les accompagnateurs eux-mêmes sont sous pression et se plaignent de comportement violents ou de paroles agressives. Sur ce dernier point, il déplore l'apparent manque de formation des personnes. Selon lui, le plus souvent, les accompagnateurs sont redirigés vers ces emplois sans réelle vocation ni patience suffisante. Ce témoin a vu, dans sa carrière, des accompagnateurs dépourvus d'empathie qui « *prennent des colis* ». ou des gens démissionner car ils ne supportaient pas la violence inhérente à cette fonction. « *Je ne voudrais pas être à leur place* », nous a-t-on confié.
- Ce manque de formation était, selon un autre témoin, « *un problème récurrent* ».

Un autre point relevé par les professionnels de l'éducation est celui de la taille des groupes de jeunes ou d'enfants transportés. Lorsque les transports sont effectués avec un car de grande taille, les enfants sont parfois une trentaine à l'intérieur... pour généralement un seul convoyeur. Un enseignant nous rappelait que, dans sa classe, le nombre d'enfants est limité à 8 ou 10. « *Pour moi qui suis pourtant formé, ce n'est déjà pas évident !* » nous dit-il.

Enfin, la question des tensions pouvant survenir entre l'enfant et son chauffeur et/ou son convoyeur sont des points d'attention relevés par les personnels de l'enseignement.

- L'un des témoignages nous rapporte que certains enfants sont renvoyés pour des faits de violence. Dans la limite du possible nous disait cette personne, l'école intervient pour essayer de modérer les discussions. Le problème, c'est qu'une fois l'enfant exclu, il n'est souvent plus scolarisé, parce que l'institution ne peut pas toujours dégager un personnel pour faire les trajets et que c'est parfois impossible pour les parents de suppléer, même pour quelques jours.
- Un autre témoin nous fait part de problèmes similaires et regrette le fait de ne pas disposer d'une procédure d'urgence dans les cas où la relation se passe mal. Pour celui-ci, il n'est pas acceptable de « *voir des parents contraints de retirer leur enfant de l'école, après avoir eu la boule au ventre chaque matin en laissant partir leur enfant avec un chauffeur en lequel ils n'avaient plus confiance (...)* le tout mêlé à un sentiment d'impuissance de voir que les choses ne s'accéléraient pas, malgré une tentative de l'école de prendre contact avec la compagnie de taxi ».

Le point de vue des transporteurs

En Wallonie, la SRWT nous indique que 95% des transports sont effectués par des sociétés privées, sélectionnées sur base d'appel d'offres. Environ 6% des transports sont par contre effectués par des ASBL ou des administrations communales. Cette dernière formule présente l'avantage que ces acteurs ne sont

payés qu'à hauteur de 80% du total qui serait accordé aux transporteurs privés, en vertu d'un accord historique.

Des exécutants en attente de changements dans le cahier des charges

En Wallonie, les transporteurs, répondent aux injonctions qui leur sont transmises par le donneur d'ordre, le TEC, ou par l'autorité : le SPW²⁸. A Bruxelles, la relation est directement simplifiée car ils s'adresseront directement à la COCOF qui cumule les deux casquettes.

Dans les deux cas, cette relation se régule grâce à un cahier des charges qui fixe par ailleurs les modalités pour la rémunération des transporteurs. En Wallonie, ce cahier des charges date de 1999 et de l'avis de tous, il serait temps de le réformer. Ce cahier fixe 7 catégories de bus (selon leur taille) et il existe ensuite des fourchettes avec un minimum et un maximum et c'est le transporteur qui indique son prix au kilomètre. A cela s'ajoute aussi un volet qualitatif, fonctionnant avec des points et qui permet de comparer les transporteurs.

A Bruxelles, ce cahier des charges fait état de 4 catégories seulement et se base aussi sur une fourchette kilométrique mais ici, selon la fourchette, pas de minima et de maxima dans lesquels faire des propositions : le prix journalier est fixe. Tous les transporteurs sont donc payés de la même façon et n'ont de marge de manœuvre que sur l'aspect qualitatif²⁹.

Si, à Bruxelles, ce cahier des charges a déjà fait l'objet de révisions régulières, en Wallonie, tous s'accordent depuis plusieurs années sur la nécessité de le réviser sans y être parvenus jusqu'ici. Des discussions sont d'ailleurs en ce moment en cours pour essayer que cette mise à jour puisse satisfaire aux exigences de chacun.

Du côté des transporteurs, le point de désaccord ou d'insatisfaction sera cependant dans les deux cas lié à la tarification qui est accordée. A Bruxelles, ils souhaiteraient que les tarifs pour les petits bus soient revus à la hausse pour compenser la perte de temps dans le trafic. En Wallonie, les transporteurs souhaiteraient que le système soit similaire à celui appliqué en Région bruxelloise. Ils se plaignent aussi d'être soumis aux aléas du transport scolaire qui est un système fluctuant et qui amène donc des avenants par rapport à la capacité du bus ou au nombre de kilomètres. Mise à part la première année du contrat prévu sur 10 ans, il est admis de diminuer de deux catégories par année. Or, les transporteurs essaient en général d'avoir de grands circuits, avec beaucoup de kilomètres et de grandes capacités et se placent dans la fourchette de prix minimale pour décrocher le marché. Selon eux, il faudrait introduire ici plus de flexibilité en diminuant le nombre de catégories ou en modifiant le nombre d'occurrences/années où des modifications peuvent être apportées.

La rémunération

La FBAA nous indiquait que les deux catégories de bus les plus petites (8-13 et 14-20) n'étaient pas rémunérées de façon à couvrir les frais des transporteurs. De ce fait, lors des appels d'offres pour de tels bus, les transporteurs ne répondent plus et les TEC se voient obligés de négocier des contrats d'un an, où la fourchette de prix n'est plus d'application, souvent aux dépens des TEC. D'où aussi la proposition des transporteurs de réduire le nombre de catégories et que celles-ci deviennent une seule catégorie 8-20. Cela engendrerait selon les calculs une augmentation du prix total de 2% pour les TEC mais comme ceux-ci fonctionnent avec une enveloppe fermée, il faudrait dans tous les cas attendre qu'elle s'ouvre un peu³⁰.

Selon la FBAA, les transporteurs seraient alors plus enclins à fournir de petits bus. Un matériel qui permettraient d'avoir une incidence sur les temps de trajet des enfants (on prend soit moins d'enfants soit on fait de plus petits circuits).

Un autre élément qui permettrait selon les transporteurs de réduire ces temps, c'est de permettre aux sociétés qui font du transport scolaire d'utiliser, non seulement comme c'est déjà le cas en Wallonie et à Bruxelles, les bandes de bus, mais aussi de pouvoir circuler sur les sites propres empruntés par les trams, par exemple.

La formation

Tous les chauffeurs sont obligés de suivre 5 jours de formation par an. Ces formations sont agréées par le SPF mobilité. Cependant parmi les modules concernant le transport scolaire, les enjeux liés aux publics de l'enseignement spécialisé ou les questions liées au handicap ne sont, à ce jour, pas abordées comme telles³¹.

²⁸ Entretien L. Eloy, Fédération Belges des exploitants d'autobus et d'autocars et des organisateurs de voyage, 18 avril 2017.

²⁹ Idem.

³⁰ Entretien L. Eloy, Fédération Belges des exploitants d'autobus et d'autocars et des organisateurs de voyage, 18 avril 2017.

³¹ Entretien L. Eloy, Fédération Belges des exploitants d'autobus et d'autocars et des organisateurs de voyage, 18 avril 2017.

La concurrence

Plusieurs personnes travaillant dans les établissements spécialisés ou internats qui ont répondu à notre enquête font état d'une augmentation du nombre de taxis privés aux abords des enceintes. Deux cas sont à distinguer :

- La mise à disposition par le TEC d'un service de taxi : peut se justifier dans les cas où l'enfant habite une zone décentrée, non desservie par un circuit et qui, si elle devait l'être, aurait un impact négatif sur l'ensemble du circuit (les horaires, les temps de parcours).
- Le recours par les parents aux compagnies de taxi privées : lorsque l'offre publique ne les satisfait pas ou qu'ils estiment qu'elle n'est pas adaptée à leur enfant. La FBAA pointe l'augmentation de cette tendance depuis les 3 dernières années.

Un professionnel du privé explique : « **Quand on met de l'humain, on met de la qualité** ». Les enfants, qui sont conduits plus vers des centres de jour que des écoles, sont maximum 8 plus le chauffeur. Pour les enfants prenant les taxis privatifs, le trajet se fait sans accompagnateur.

Le point de vue des autorités

Les pouvoirs publics sont les premiers acteurs et c'est à eux qu'il revient d'agir pour améliorer la situation. La Belgique a déjà été rappelée à l'ordre à plusieurs reprises et récemment lors de la révision du rapport Belge par le Comité de l'ONU pour le droit des personnes handicapées. Dans ses Observations finales de 2015, le Comité questionnait l'accessibilité des transports et se disait « préoccupé par l'insuffisance d'accessibilité à l'école ».

- Le premier constat est clair : les acteurs ont conscience du problème et, aux dires de certains responsables des différentes administrations concernées : « *tous les gens qui travaillent sur la question sont soucieux de l'intérêt de l'enfant* ».
- Le second constat est plus indirect : il renvoie à ce que les acteurs publics désignent comme « *contraintes incompressibles* », c'est-à-dire lié au contexte géographique, institutionnel et budgétaire.

Sur la durée des transports

En 2009, dans le Brabant Wallon, 50% des enfants véhiculés par le transport scolaire passaient plus de 2h par jour dans les transports avec des pics jusqu'à 7h25 par jour. Le ramassage débutait pour certains avant 7h du matin et la journée se terminait après 17h30, avec des temps d'attente trop longs, des retards répétitifs voire quotidiens, dans les circuits. Récemment, le ministre Prévot est revenu sur la question, faisant valoir qu'en 2007, « *12 % des temps de parcours étaient supérieurs à trois heures. Une dizaine d'années plus tard, parce que la concertation s'est faite aussi avec le ministre Di Antonio, on est à la moitié : 6,1 % des temps de parcours sont de plus de trois heures.* »

Il s'est empressé d'ajouter : « *Cela reste évidemment toujours 6 % de trop, on en est bien conscients.* »³². Ce pourcentage reste stable depuis quelques années comme le démontre le tableau ci-dessous, fourni par la SRWT.

	Févr-07		Mars « avant » (*)	Mars « après » (*)	Mars-10		Mars-11		Mars-12		Mars-13		Mars-14		Mars-15		Mars-16	
	>3h/j	>4h/ j	>4h/j	>4h/j	>3h/ j	>4h/ j	3h/j	>4h/ j										
TEC BW	8%	2.0 %	1.7%	1.3%	4.6 %	1.6 %	4.1 %	1.3 %	4.3 %	1.2 %	5.8 %	1.6 %	5.8 %	1.5 %	7.6 %	2.3 %	6.4 %	1.6 %
TEC CH	14%	4.0 %	0.5%	0.3%	3.9 %	0.5 %	3.4 %	0.6 %	5.3 %	0.4 %	4.8 %	0.4 %	4.7 %	0.3 %	3.3 %	0.4 %	1.4 %	0.5 %
TEC HT	-	-	-	-	7.0 %	1.3 %	5.8 %	1.0 %	4.6 %	0.5 %	6.1 %	1.0 %	7.4 %	1.6 %	6.3 %	0.8 %	5.6 %	0.6 %
TEC LV	13%	3.0 %	0.7%	0.5%	4.0 %	0.7 %	3.3 %	0.5 %	4.1 %	0.7 %	4.5 %	0.5 %	6.6 %	1.3 %	8.0 %	1.6 %	8.3 %	1.6 %
TEC LUX	13%	3.0 %	1.4%	1.2%	4.5 %	1.6 %	3.4 %	0.8 %	4.6 %	1.3 %	5.3 %	1.5 %	4.8 %	1.7 %	5.1 %	1.2 %	4.7 %	1.2 %
TEC NAM	11%	3.0 %	2.8%	1.7%	7.3 %	1.8 %	7.1 %	1.2 %	7.0 %	1.5 %	7.0 %	0.7 %	6.9 %	0.7 %	6.2 %	1.0 %	8.2 %	0.9 %
GROUP E TEC	12.0 %	3.0 %	1.1%	0.8%	5.4 %	1.2 %	4.6 %	0.8 %	4.8 %	0.8 %	5.5 %	0.9 %	6.3 %	1.3 %	6.3 %	1.1 %	6.1 %	1.1 %

³² P.W.- C.R.A.C. N° 87 (2016-2017) - Mercredi 25 janvier 2017, p. 27. En Ligne : Mars 2017.

Listes de présences et élèves fantômes

Concernant les listes de présences, la Région de Bruxelles-Capitale semble mieux organisée que la Wallonie. À Bruxelles, les accompagnateurs comptent le nombre d'enfants qui fréquentent leur bus quotidiennement et envoient ensuite ces données mensuellement à la COCOF. C'est grâce à ce système que l'on peut détecter si des élèves fantômes sont inscrits. En cas d'absence, ils sont désactivés des listes, permettant ainsi l'ouverture de nouvelles places. S'ils souhaitent réintégrer le transport, ils doivent alors en refaire la demande via l'établissement d'enseignement⁴⁰.

En Wallonie, étant donné la gestion multipartite, la situation est différente, mais le même système de liste s'applique : l'exclusion intervient après 20 jours d'absence injustifiée⁴¹. Une fois que l'école a transmis les demandes des parents au SPW, le SPW les transmet au SRWT qui ensuite gère avec ses transporteurs : une circulation de l'information entre plusieurs mains qui n'est pas toujours optimale.

Par rapport à cette question des élèves fantômes, il faut également souligner l'existence, en Wallonie, d'un « effet d'aubaine » lié à la gratuité des transports pour les enfants de moins de 12 ans. Certains inscrivent leurs enfants sur les listes pour le spécialisé et l'ordinaire ; tous n'utilisent pas durablement le service, toutefois les circuits sont planifiés en les tenant en compte⁴². Enfin, il est fondamental de distinguer les élèves fantômes précités des situations d'absence pour des raisons d'ordre médical⁴³.

L'encadrement des enfants

La législation prévoit que chaque transport bénéficie d'un accompagnateur. Cependant, rien n'indique qu'il devrait obligatoirement y avoir un agent d'accompagnement. Cette situation vient du fait que les arrêtés d'exécution du décret du 1^{er} avril 2004 n'ont toujours pas été adoptés. Or, l'article 38 est clair : « *Le gouvernement détermine les conditions et les normes qualitatives de prise en charge et de transport des élèves pour les services réguliers spécialisés de transport scolaire* ». La situation n'a pas progressé depuis, malgré plusieurs sessions de concertation. Le SPW s'attelle actuellement à un projet qui pourra être présenté au ministre Carlo Di Antonio dans les prochains mois⁴⁴.

En Wallonie, pour les 941 circuits disponibles, on dénombre 734 convoyeurs (contre 450 environ en 1994), dans les limites du budget alloué par le gouvernement wallon⁴⁵.

À Bruxelles on compte à ce jour 192 accompagnateurs et 10 d'entre eux sont sur des postes de remplacement pour 204 circuits. À la COCOF, la présence des accompagnateurs est évaluée au cas par cas. Un dispositif renforcé existe. Par exemple, avec deux agents présents dans le bus, pour les bus de plus grandes tailles ou sur des circuits réputés plus difficiles. Il est aussi prévu que les accompagnateurs soient présents dès lors que le bus est équipé d'un élévateur, ce qui est le cas sur 36 des véhicules de la flotte⁴⁶.

On pourrait s'attendre à ce que le personnel ayant pour mandat d'accompagner les enfants handicapés vers leurs écoles soient formés au handicap mais tel n'est pas toujours le cas. **À Bruxelles, la formation est organisée sur un mode volontaire.** 13 thèmes sont proposés aux accompagnateurs (du vivre ensemble à la gestion de l'agressivité, en passant par une sensibilisation aux différents types de handicap et comment les approcher).

Les opérateurs qui dispensent ces formations sont des acteurs de terrains. Sur l'année 2015-2016, 22 jours de formations ont été donnés avec 140 participants pour l'ensemble des formations⁴⁷.

En Wallonie, la présence des convoyeurs est aussi évaluée au cas par cas par le SPW selon « *l'axiome un bus/un agent* » mais qui, dans la pratique, n'est pas une règle absolue⁴⁸. Pour placer leurs agents, il y a une répartition en priorité aux circuits qui transportent des enfants de l'enseignement spécialisé.

⁴⁰ Correspondance avec Mme A. SCHERBAM, Attachée principale Transport scolaires, COCOF. Avril 2017.

⁴¹ Entretien C. Nols, F. Aerts, Société Régionale Wallonne des transports, 12 avril 2017.

⁴² Entretien C. Nols, F. Aerts, Société Régionale Wallonne des transports, 12 avril 2017.

⁴³ Entretien C. Nols, F. Aerts, Société Régionale Wallonne des transports, 12 avril 2017.

⁴⁴ Entretien P. Imbreckx, Direction du Transport des personnes Société Publique de Wallonie, 14 avril 2017.

⁴⁵ Entretien P. Imbreckx, Direction du Transport des personnes Société Publique de Wallonie, 14 avril 2017.

⁴⁶ Correspondance avec Mme A. SCHERBAM, Attachée principale Transport scolaires, COCOF. Avril 2017.

⁴⁷ Correspondance avec Mme A. SCHERBAM, Attachée principale Transport scolaires, COCOF. Avril 2017.

⁴⁸ Entretien P. Imbreckx, Direction du Transport des personnes Société Publique de Wallonie, 14 avril 2017.

Si la question de la formation des accompagnateurs revient sans cesse dans le débat sur les transports scolaires, il est important d'éclairer ses origines. Les formations existent, elles sont composées de 26 modules différents (traitant des questions du handicap mais aussi des questions de gestion informatique, par exemple). Or, le SPW compose avec des personnels d'accompagnement sous trois statuts différents: les CDD de remplacement, les CDD et les CDI. Très souvent, seules les personnes en CDI seront invitées à participer à des formations sur les mois d'été⁴⁹. Il est donc extrêmement difficile d'avoir un même niveau de formation pour tous et surtout de pouvoir la dispenser avant l'entrée en fonction. Pour éviter ce genre de situation, il serait intéressant, selon le SPW, de penser à un système où la formation serait obligatoire avant l'entrée en fonction (avec toutes les contraintes que cela peut poser pour des CDD et du remplacement) ou de préconiser un système de mentorat pour accompagner les nouveaux accompagnateurs avant la formation plus structurelle.

En revanche, du côté des chauffeurs travaillant pour les transporteurs mandatés par les TEC, il n'y a pas de sensibilisation ou de formation au handicap prévue. Les acteurs du secteur sont bien conscients qu'une telle sensibilisation serait bénéfique. À noter qu'il existe, par ailleurs, des contrôles ponctuels du personnel d'accompagnement effectué par le SPW (ne disposant que de deux agents pour toute la Wallonie).

Les litiges

À Bruxelles, la gestion des conflits se fait via l'interface de l'école, au cas par cas, selon trois modes de résolution : le contrôle sur le terrain, la médiation directe avec un superviseur ou, dans les cas les plus graves, une réunion avec la famille, la direction de l'école, le transport scolaire et le personnel du bus⁵⁰.

En Wallonie, la gestion tripartite complexifie la gestion des litiges⁵¹. Ce sont en effet des organes différents qui seront responsables des chauffeurs et des convoyeurs. Si un différend est constaté entre un chauffeur et un convoyeur, une réunion de conciliation sera organisée pour chercher une solution entre la SRWT et le SPW. Par contre, si le différend porte sur un conflit entre les parents et un chauffeur, la plainte arrivera au TEC qui renverra vers le transporteur. Enfin, dans les cas de problèmes de discipline, c'est le SPW qui sera en charge du dossier. Ici, la procédure peut se dérouler en trois étapes. D'abord, un courrier est envoyé aux parents, puis une réunion de conciliation peut avoir lieu avec l'école, les parents et le convoyeur. Si cette conciliation n'aboutit pas, c'est pour l'élève l'exclusion temporaire ou définitive.

Il est également prévu au SPW un protocole entre chauffeur et convoyeur⁵². Pour que le trajet se déroule au mieux, il est également question, en Wallonie, d'élaborer une sorte de règlement dans le bus, avec des pictogrammes qui facilitent la compréhension de ces règles⁵³.

⁴⁹ Entretien P. Imbreckx, Direction du Transport des personnes Société Publique de Wallonie, 14 avril 2017.

⁵⁰ Correspondance avec Mme A. SCHERBAM, Attachée principale Transport scolaires, COCOF. Avril 2017.

⁵¹ Entretien C. Nols, F. Aerts, Société Régionale Wallonne des transports, 12 avril 2017.

⁵² Voir : <http://mobilite.wallonie.be/home/je-suis/un-citoyen/en-bus-tram-ou-metro/services-et-solutions/transport-scolaire/references.html>. En ligne : Avril 2017.

⁵³ Entretien P. Imbreckx, Direction du Transport des personnes Société Publique de Wallonie, 14 avril 2017.

Améliorer le transport scolaire vers l'enseignement spécialisé : les chantiers en cours

En Wallonie et en Région bruxelloise

À Bruxelles, le souhait de la COCOF est d'instaurer un système qui puisse assurer le transport de ces enfants en toute sécurité et « *dans les meilleures conditions possibles pour les élèves et le personnel du bus.*⁵⁴ » Cette année, les efforts portent sur la prévention des risques. Une session de formation a été initiée le 28 mars 2017 en présence de plus de 180 participants, écoles, transporteurs et accompagnateurs confondus.

En Wallonie, souvent accusée d'être à la traîne, de nombreux projets sont en cours de réflexion ou d'élaboration tant au niveau de la SRWT que du SPW. Il demeure toutefois deux points qui font l'objet d'une discussion :

- L'implémentation d'une **vision développement durable du transport scolaire** : il s'agit d'un point d'attention de l'actuel ministre des Transports, Carlo Di Antonio.
- La **prévention et la gestion de la violence** à bord des transports scolaires : phénomène en croissance qui inquiète l'ensemble des acteurs⁵⁵.

L'enjeu de l'intégration scolaire

Quand l'intégration scolaire est devenue une réalité en 2004, sur la question du transport scolaire, le dialogue n'a pas eu lieu. Le constat est resté le même lorsque le champ d'application de l'intégration scolaire s'est élargi, en 2009, à tous les types. Les acteurs de terrains demandent donc à être conviés aux réflexions en cours au niveau des différentes administrations pour y porter la question du transport.

Comme nous l'avons dit, en Région de Bruxelles-Capitale, la COCOF organise le transport scolaire uniquement pour les enfants à besoins spécifiques qui sont scolarisés dans l'enseignement spécialisé. Les autres étudiants et élèves en sont donc exclus mais cela pose un souci pour les élèves qui sont en intégration et peut parfois avoir une influence sur leur inclusion dans une école ordinaire. En effet, ces élèves, lorsqu'ils sont en intégration partielle peuvent bénéficier de ces transports gratuits mais s'ils sont en intégration totale permanente, ils ne peuvent pas.

Penser dès à présent les effets systémiques de l'intégration scolaire sur les élèves et leurs familles est nécessaire. Le transport est un aspect essentiel pour assurer la scolarité et pour certaines familles. Le fait de ne pas pouvoir en bénéficier peut devenir un frein à l'inclusion. Il faut aussi souligner, comme l'ont fait Unia et le Délégué général aux droits de l'enfant, que certains enfants qui peuvent suivre l'enseignement ordinaire ne sont peut-être pas tous à même, et pour diverses raisons dont une principale est l'inaccessibilité du réseau, de prendre l'offre de transports publics classiques⁵⁶. En termes de choix d'école, les parents sont aussi limités et ne peuvent pas toujours compter sur la volonté de l'école la plus proche du domicile pour effectuer les aménagements raisonnables qui devraient permettre l'inclusion de l'enfant.

Donner à ces enfants la possibilité de fréquenter les transports spécialisés pourrait cependant être considéré comme un aménagement raisonnable⁵⁷ qui offre la possibilité aux enfants d'avoir un transports quotidien sûr, adapté à leurs besoins spécifiques et encadré pour rejoindre leur école. Cette situation a donc été dénoncée à plusieurs reprises, par Unia et le DGDE mais également soulevée au parlement de la Fédération Wallonie-Bruxelles⁵⁸.

⁵⁴ Correspondance avec Mme A. SCHERBAM, Attachée principale Transport scolaires, COCOF. Avril 2017.

⁵⁵ Entretien P. Imbreckx, Direction du Transport des personnes Société Publique de Wallonie, 14 avril 2017.

⁵⁶ Unia, [Transports scolaires accessibles en Région bruxelloise](#), Mars 2013. En ligne : Mars 2017.

⁵⁷ Les aménagement raisonnables sont définis dans le décret du 9 juillet 2010, article 5 de la façon suivante : « Mesures appropriées, prises en fonction des besoins dans une situation concrète, pour permettre à une personne handicapée l'accès, la participation et la progression dans un emploi ou toute autre activité entrant dans le champ d'application du présent décret, sauf si ces mesures imposent à l'égard de la personne qui doit les adopter une charge disproportionnée ».

⁵⁸ archive.ptwb.be/100000002059058

Les recommandations de la Ligue des familles

Pour rendre possible un transport scolaire sécurisé, qui place l'enfant au centre, qui est respectueux de son rythme et de ses besoins, il est essentiel de cibler les points qui, grâce à des mesures dirigées, feront la différence. Plus proche des familles et des enfants sera organisé le transport, plus il pourra répondre aux attentes de celles-ci. La Ligue des familles identifie différents axes de recommandations :

Dégager des moyens financiers

- Affecter en Wallonie un budget spécifique au transport scolaire vers l'enseignement spécialisé et vers les classes d'intégration.

Favoriser une circulation optimale de l'information

- Mettre en œuvre une **simplification administrative** des structures en Wallonie pour assurer une meilleure circulation de l'information et plus de fluidité dans les échanges entre les différents acteurs et l'organisation pratique du transport.
- Assurer une **centralisation des informations** sur le transport scolaire via un portail ou une plateforme dédiée.
- Mettre de l'**information à disposition des compagnies de taxi** pour que leur personnel soit sensibilisé aux enjeux du transport des personnes en situation de handicap.
- Instaurer un **code de bonne conduite pour les parents** pour qu'ils s'engagent eux aussi à faciliter la bonne marche du transport (respect des horaires, respect des consignes pour la vie dans le car, inscription sur les listes de présence, etc.).
- **Faciliter la communication entre les parents et l'école** avec les administrations par la désignation d'une personne de référence au sein de l'école qui puisse servir d'interface en cas de conflit ou pour la gestion ordinaire.

Simplifier les inscriptions et les listes de présences

- **Limitier les possibilités de nouvelles inscriptions en cours d'année** par l'instauration de périodes précises lors desquelles ces inscriptions sont possibles, pour donner le temps aux transporteurs de revoir la logistique ou à tout le moins d'augmenter la durée prévue pour le traitement de ces nouvelles demandes de 48 heures à maximum 5 jours ;
- **Assurer une meilleure gestion des feuilles de présences**, en particulier en Wallonie.

Valoriser les missions d'accompagnement et la formation

- Veiller à uniformiser les critères pour les **procédures de recrutement des accompagnateurs**.
- **Systématiser l'offre de formation générale et particulière des accompagnants et des chauffeurs** et la rendre obligatoire, dans un premier temps, pour les accompagnateurs et, dans un second temps, pour les chauffeurs.
- Etablir un **code de bonne conduite commun** à tous les accompagnateurs.

Objectiver et améliorer les circuits de desserte scolaire

- Prendre des mesures visant à ce que **le trajet d'un enfant ne puisse excéder 2 heures par jour** (temps d'attente compris) comme le préconisent le Conseil Supérieur de l'Enseignement spécialisé, le Centre Unia et le Délégué général aux droits de l'enfant.
- Prévoir, en Wallonie et à Bruxelles, **la possibilité pour les parents de remettre une « fiche de liaison »** de l'enfant à l'accompagnateur désigné, pour une gestion la plus individualisée possible des passagers.
- Favoriser en Wallonie (en ce compris dans le cahier des charges) **la mise à disposition de véhicules plus petits** pour raccourcir les circuits et les temps de trajets pour les enfants.
- Veiller à ce que **le nombre d'enfants sous la supervision d'un seul accompagnant soit limité à 12 enfants.**
- Exiger **une clause sociale dans les marchés publics de la COCOF et de la Région wallonne** sur le transport scolaire.
- Lors de la révision du contrat de gestion des TEC, veiller à **rendre plus contraignante l'engagement des sociétés d'exploitation** et de «*définir les circuits de transport en visant l'optimisation du rapport entre le coût du transport et le confort des élèves en termes de qualité de service*» en jouant notamment sur la taille des bus ou les temps de trajet mais aussi sur les normes d'équipements.
- Adopter des mesures qui permettent **d'augmenter la rapidité des circuits** (rouler sur le site propre des trams à Bruxelles, par exemple).
- Assurer le **transport en commun gratuit pour les parents** qui accompagnent leurs enfants pour les trajets scolaires.

La question du transport scolaire est un carrefour autour duquel se rejoignent des acteurs aux profils très différents. Il y a l'enfant pris en charge et sa famille. Il y a les administrations en charge (COCOF, SPW, SRWT et CW) mais aussi les acteurs que sont les transporteurs, les chauffeurs et les accompagnateurs de cars. L'objectif commun de ces différents acteurs est que le trajet vers - et de retour de - l'école s'effectue dans les meilleures conditions possibles. Si un virage a déjà été amorcé pour améliorer les conditions des élèves du spécialisé, il reste quelques pistes d'action qui mériteraient d'être explorées.

Juin 2017

Battello Jeanne

j.battello@liguedesfamilles.be

sous la direction de Delphine Chabbert