LE TRANSPORT SCOLAIRE DES ENFANTS DE L'ENSEIGNEMENT SPÉCIALISÉ

Les études du Centre Jean Gol *www.cjg.be*

Le Centre Jean Gol organise la réflexion politique sur différents sujets de société et d'actualité. L'art infirmier en fait naturellement partie. La présente étude du CJG offre une analyse détaillée d'une série d'enjeux liés à ce dossier et les aborde d'une façon originale et complète.

Cette publication a été portée par **Corentin de Salle**, directeur scientifique du Centre Jean Gol et par **Amaury de Saint Martin**, conseiller. Je les en remercie, ainsi que les nombreux participants aux réunions organisées sur ce thème, parmi lesquelles **Florence Reuter** et **Valérie De Bue**.

Je vous souhaite une excellente lecture de ce numéro des Etudes du Centre Jean Gol.

RICHARD MILLER
Administrateur délégué

Les Etudes du Centre Jean Gol sont le fruit de réflexions entre collaborateurs du CJG, des membres de son comité scientifique, des spécialistes, des mandataires et des représentants de la société civile.

Accessibles à tous, elles sont publiées sous version électronique et sous version papier.

RESPONSABLES SCIENTIFIQUES

***Olivier Chastel**, Président du CJG*
***Richard Miller**, Administrateur délégué du CJG*
***Laurence Glautier**, Directrice du CJG*
***Corentin de Salle**, Directeur scientifique du CJG*

résumé

La présente étude traite des problèmes affectant le transport scolaire et entend donner un aperçu des perspectives possibles en Wallonie et à Bruxelles. Ces problèmes ne sont toutefois pas les mêmes en Wallonie et à Bruxelles car les systèmes sont différents. La longueur des trajets, l'insuffisance du nombre de convoyeurs, voire la frustration des écoles et des parents de ne pas être plus impliqués constituent les problèmes les plus récurrents.

Depuis le pacte scolaire, la problématique du transport scolaire est beaucoup plus complexe qu'on ne le croit. Chaque région a bien évidemment ses propres caractéristiques, ce qui justifie logiquement l'existence de deux systèmes comportant chacun leurs avantages et leurs inconvénients.

Néanmoins, une réelle remise en question du principe même du transport scolaire sur les plans administratifs et financiers serait plus que nécessaire auprès de nos décideurs politiques aussi bien en Wallonie qu'à Bruxelles.

La présente étude préconise donc des solutions visant à simplifier un mode de fonctionnement parfois trop compliqué. Le bien-être de nos enfants mérite qu'on s'attarde sur ce sujet trop souvent délaissé depuis déjà de nombreuses années.

Une étude réalisée par **AMAURY DE SAINT MARTIN**, *Conseiller*

INTRODUCTION

À Bruxelles, le transport scolaire est réservé exclusivement aux élèves de l'enseignement spécialisé. Les autres empruntent les lignes régulières. En Wallonie, le transport scolaire concerne à la fois les élèves inscrits dans l'enseignement spécialisé et ceux inscrits dans l'enseignement régulier. Néanmoins, ces enfants recourant au transport scolaire wallon sont, en grande majorité (80%) de l'enseignement spécialisé.

La problématique du transport scolaire est en Belgique complexe car elle est à la fois liée à la logique des réseaux d'enseignement prévue par la loi du pacte scolaire du 29 mai 1959 et au fait que la Belgique est composée de Régions et de Communautés. Depuis le pacte scolaire, de nombreuses autres lois et arrêtés royaux relatifs au transport en commun des élèves des établissements d'enseignement ont été publiés dont entre autre la loi du 26 avril 1962 relative au transport en commun des élèves des établissements d'enseignement, la loi portant création du Service national de transport scolaire en date du 15 juillet 1983 ou l'arrêté royal numéro 468 modifiant certaines dispositions concernant le transport scolaire en date du 9 octobre 1986. En outre, la fédéralisation de l'Etat belge de 1993 a attribué l'exercice de certaines compétences de la communauté française à la Région Wallonne ainsi qu'à la Commission Communautaire Française. Le transport scolaire est donc de nos jours géré en Région Wallonne par le Service Public de Wallonie (SPW) et la Société Régionale Wallonne des Transports (SRWT), elle-même supervisant les activités des TEC[1]. Quant à Bruxelles, le mode de fonctionnement est différent puisque le ramassage scolaire est directement supervisé par la Commission Communautaire Française, à savoir la COCOF[2].

C'est en outre le décret du 1er avril 2004 qui vise à gérer et organiser les déplacements scolaires dans une perspective de développement durable[3]. Les plans de déplacements scolaires dont il est question dans le décret, ont pour objectifs d'améliorer la sécurité, l'environnement et la qualité de vie durant les trajets pour aller à l'école et en retour. Dans ce décret, le transport scolaire est décrit comme *« le transport des élèves au départ des points d'embarquement vers l'école organisée ou subventionnée par la communauté française et inversement et ce, en exécution de l'article 4 de la loi du 29 mai 1959. Ce transport comprend le transport d'élèves de libre choix et le transport d'élèves de commodité »*[4]. Pour l'enseignement spécialisé, seul est concerné le transport d'élèves de libre choix qui est *« le transport des élèves vers l'école la plus proche de la résidence, du home ou de la famille d'accueil au sens de la loi du 6 juillet 1970 sur l'enseignement spécial et intégré, dispensant un enseignement adapté en fonction de la typologie réglementaire, répondant au caractère confessionnel ou non confessionnel choisi, et organisant l'orientation d'études souhaitées »*[5]. Le transport scolaire concerne aussi les élèves en intégration dans l'enseignement ordinaire car *« est également réputé transport de libre choix le transport des élèves en intégration permanente, c'est-à-dire des élèves qui poursuivent toute leur scolarité dans l'enseignement ordinaire, tout en bénéficiant, en fonction de leurs besoins, de la gratuité du transport après avis de la commission territoriale compétente et d'un accompagnement assuré par l'enseignement spécial »*[6]. Pour faire respecter les droits au transport scolaire, il y a des commissions à trois niveaux dont une Commission Wallonne et une Commission Bruxelloise ; six Commissions Territoriales et des Commissions d'école.

De quelles manières ces deux systèmes fonctionnent-ils ? Qui en sont les acteurs ? Et de quel type de législation parle-t-on ? Enfin, quels sont les problèmes rencontrés dans ces deux modes de fonctionnement ? C'est ce que nous essaierons de connaître au travers de cette étude. Celle-ci sera donc subdivisée en 2 parties. La première partie s'attèlera à comprendre le fonctionnement du ramassage scolaire en Wallonie et à Bruxelles. Nous verrons que la logique n'est pas la même dans les deux régions. Quant à la seconde partie, celle-ci portera sur les solutions du Mouvement Réformateur pour améliorer ces deux systèmes.

1 Voir le site officiel de la Région wallonne : www.mobilité.wallonie.be
2 www.transportscolaire.be
3-4-5-6 DE SCHUTTER (Tom), art.Le décret relatif au transport et aux plans de déplacements scolaires dans www.uvcw.be, avril 2004.

LE TRANSPORT SCOLAIRE EN WALLONIE ET À BRUXELLES

1. UNE RÉALITÉ COMPLEXE

Depuis de nombreuses années, le transport scolaire des élèves relevant en particulier de l'enseignement spécialisé soulève de nombreuses interrogations. Pour de nombreuses associations de parents, l'organisation actuelle des transports scolaires pose problème en terme de sécurité, de bien-être, de santé, voire de réussite des élèves de l'enseignement spécialisé[7].

Deux points méritent une attention particulière[8]. Il s'agit de la durée des trajets ainsi que le manque d'accompagnement. En effet, certains enfants arrivent parfois à l'école dans un état de fatigue tel qu'ils ne peuvent plus se concentrer en classe. D'autres peuvent avoir un comportement particulièrement difficile en raison de la longueur du trajet effectué mais aussi en raison des événements qui surviennent dans le bus en raison du manque d'accompagnement.

Le transport scolaire des élèves de l'enseignement spécialisé a été pensé et organisé pour répondre à un besoin des parents[9]. En effet, ceux-ci doivent souvent mettre leurs enfants dans des écoles éloignées de leur domicile et ce, par manque d'établissements adaptés aux besoins de leur enfant et proches géographiquement. Les trajets sont donc beaucoup plus longs pour eux. Soulignons qu'en Wallonie, le transport scolaire est aussi organisé dans l'enseignement ordinaire, sous certaines conditions, comme la proximité de l'école mais la particularité des transports scolaires dans l'enseignement spécialisé est la gratuité[10].

En d'autres termes, le transport scolaire est une expression générale qui désigne *« l'organisation, par l'Autorité publique, de lignes de transport reliant les domiciles des élèves vers les écoles de leur choix, dans les conditions prévues par la loi »*[11]. Ces circuits *« spéciaux »* se distinguent des lignes de transport public dites régulières, ouvertes à tous les publics et organisées selon des logiques de dessertes des territoires et non des seules écoles. Les lignes régulières sont fréquentées par un nombre très important d'élèves inscrits pour la plupart dans l'enseignement ordinaire. Le transport scolaire touche un autre public majoritairement (en Wallonie car à Bruxelles, il ne concerne QUE l'enseignement spécialisé) provenant de l'enseignement spécialisé[12]. En effet, tous les élèves de l'enseignement spécialisé peuvent faire valoir leur droit au transport scolaire mais théoriquement ceux inscrits dans des enseignements de type 1 (arriération mentale légère) ou 8 (troubles instrumentaux) doivent fréquenter les lignes régulières de transport public[13]. Dans tous les cas, et conformément au décret en vigueur, les élèves de l'enseignement spécialisé bénéficient de la gratuité du transport organisé vers l'école[14].

2. ACTEURS ET MODE DE FONCTIONNEMENT[15]

2.1. TROIS STRUCTURES AYANT LEURS PROPRES ATTRIBUTIONS EN RÉGION WALLONNE

En Région Wallonne, le système du transport scolaire repose sur trois structures que sont :

- La Société Régionale Wallonne des Transports (SRWT)
- Le Service Public de Wallonie (SPW)
- La Commission Wallonne (CW)

Chacune de ces structures possède ses propres attributions. Nous verrons que les relations entre ces structures ne sont parfois pas faciles pour diverses raisons.

7 Voir les sites de l'UFAPEC et de la FAPEO / Analyses sur le site www.ufapec.be / Analyses sur le site www.fapeo.be
8-9-10 Voir le site de la Délégation Générale aux Droits de l'Enfant : www.dgde.cfwb.be
11 Voir l'excellente étude réalisée par l'Institut de Sociologie de l'Université Libre de Bruxelles
DEBROUWERE (Marie), LANNOY (Pierre), Action de recherche sur la sécurité dans les Transports Scolaires de la zone de Charleroi, METICES, Institut de Sociologie, ULB, Bruxelles, 2009, p.14.
12-13-14 www.dgde.cfwb.be
15 DEBROUWERE (Marie), LANNOY (Pierre), Action de recherche sur la sécurité dans les Transports Scolaires de la zone de Charleroi, METICES, Institut de Sociologie, ULB, Bruxelles, 2009, p.15 et 16.

→ *La Société Régionale Wallonne des Transports (SRWT)*

La SRWT, par l'intermédiaire des TEC régionaux, s'occupe de l'exploitation des transports scolaires. Qu'est-ce que cela signifie ? Les TEC régionaux sont chargés de l'organisation et du contrôle des circuits scolaires. Pour mener à bien leur mission, les TEC font appel à des sociétés de transporteurs chargées de fournir des bus/cars conformes bien sûr au cahier des charges ainsi que les conducteurs. Cette prise en charge est réglée par les termes d'un contrat d'exploitation d'une durée de 10 ans conclu sur la base d'appels d'offres publics[16].

→ *Le Service Public de Wallonie (SPW)*

Le SPW a la tutelle du transport scolaire. En vertu de cette fonction, c'est notamment lui qui garantit le droit au transport, le respect du libre choix de l'éducation que les parents veulent dispenser à leurs enfants, la gestion du personnel d'accompagnement et le contrôle des TEC. Pour mettre en œuvre ces tâches au niveau local, les bureaux régionaux sont chargés d'engager et de gérer le personnel d'accompagnement et les différents intervenants comprenant les TEC, les écoles, les parents, les enfants et les transporteurs.

→ *La Commission Wallonne (CW)*

La CW et ses branches sous-régionales, dénommées Commissions Territoriales des Déplacements Scolaires (CTDS), sont des commissions d'avis statuant sur les orientations générales des services de transport scolaire ainsi que sur les litiges pouvant survenir dans l'organisation du transport scolaire dont les recours et les demandes de dérogation en matière de droit au transport scolaire.

2.2. UNE LOGIQUE PLUS RATIONNELLE À BRUXELLES[17]

À Bruxelles, la logique est distincte. Comme mentionné plus haut, c'est la Commission Communautaire Française (COCOF) qui est compétente dans la gestion du transport scolaire. En d'autres termes, il semble évident que l'organisation même du transport scolaire soit plus simplifiée à Bruxelles qu'en Région wallonne. Quatre grandes différences peuvent être mises en avant entre Bruxelles et la Wallonie.

La première différence est la simplification administrative bruxelloise par rapport aux structures wallonnes. En effet, à Bruxelles, c'est *« uniquement la COCOF qui gère directement aussi bien le recrutement des accompagnateurs que l'organisation des circuits »*[18]. Notons que les accompagnateurs recrutés par la COCOF ont un statut de contractuel simplifié (CDD) alors que les accompagnateurs recrutés par le SPW ont des contrats d'embauche plus avantageux (CDI). Les accompagnateurs *« wallons »* ont, à titre d'exemple, une protection syndicale plus *« solide »*[19].

La seconde grande différence est le type d'enseignement visé. Si le transport scolaire touche en Wallonie aussi bien l'enseignement spécialisé que l'enseignement ordinaire, ce n'est pas le cas de Bruxelles où le transport scolaire ne touche que les enfants de l'enseignement spécialisé[20].

La troisième différence est le principe même de fonctionnement qui privilégie les minibus à Bruxelles alors que la Wallonie utilise également des bus de taille plus importante[21].

La quatrième et dernière différence porte sur le nombre de circuits : 177 à Bruxelles pour 920 en Wallonie ![22] Il y a donc une différence énorme qui justifie peut-être un principe de fonctionnement différent. Comme mentionné précédemment, le but de cette étude n'est pas de privilégier un système en critiquant le second mais bien de dégager ce qu'il y a de positif et de négatif dans chaque système de manière à trouver des solutions positives.

16 Idem. Voir également interview de Patrick Deblire, administrateur délégué de la société « Deblire. Autocars et Voyages ».
17 www.cocof.be
18-19 Interview de Agnès Scherbam, responsable du transport scolaire à la COCOF
20-21-22 Interview de Agnès Scherbam, responsable du transport scolaire à la COCOF.

Trois autres points sont à souligner dans l'organisation du transport scolaire à Bruxelles :

- Le premier est la création de formations. Depuis peu, la COCOF organise des formations pour les accompagnateurs en raison des problèmes de violence physiques des enfants autistes en particulier[23]. Il est donc nécessaire de former les accompagnateurs à ce type de problème. Ces formations sont moins fréquentes voire inexistantes en Wallonie.

- Le second point concerne la problématique des feuilles de présence qui existent aussi bien en Wallonie qu'à Bruxelles[24]. Il existe en effet beaucoup d'enfants dits « *fantômes* » qui sont théoriquement inscrits mais qui ne viennent jamais dans les bus. Les feuilles de présence permettent dès lors d'ajuster le nombre d'enfants de manière à organiser correctement la logistique du transport. Or, si la COCOF gère correctement ces feuilles de présence, ce n'est malheureusement pas le cas en Région wallonne où il existe souvent un manque de communication entre le SPW et les TEC qui parfois ne disposent même pas de ces documents pour gérer au mieux leurs circuits.

- Le troisième point concerne les chauffeurs. En effet, à Bruxelles, c'est la COCOF qui se charge directement des appels d'offres des transporteurs[25]. C'est donc la COCOF qui gère les conflits avec les chauffeurs et ce, en relation avec la société de transport. En Région wallonne, la réalité est toute autre[26]. En effet, le SPW gère les conflits des accompagnateurs mais pas des chauffeurs. Or, si un conflit existe entre un chauffeur et un accompagnateur, c'est aux TEC de gérer les chauffeurs et au SPW de gérer les accompagnateurs. Les deux parties se rejettent alors la responsabilité, rendant les choses alors beaucoup plus difficiles à gérer.

2.3. COMMENT FAIRE UNE DEMANDE CONCRÈTE DE TRANSPORT SCOLAIRE ?[27]

Concrètement, les parents s'adressent d'abord à l'école qui leur fournit un formulaire de demande d'inscription au transport scolaire. L'école transmet alors le dossier au bureau régional qui a pour objectif de vérifier si l'enfant répond aux conditions lui permettant de bénéficier du transport scolaire. En cas de problème ou de demande de dérogation, la CTDS donne son avis. Une fois que le dossier est accepté, le bureau régional transmet le dossier aux TEC qui organisent le circuit. Une fois celui-ci dessiné, le TEC fournit la liste des élèves par circuit, le trajet ainsi que l'heure de passage au bureau régional et aux transporteurs qui, à leur tour, le transmettent au personnel roulant à savoir le personnel d'accompagnement et les conducteurs. Tant que le personnel d'accompagnement ou le chauffeur n'a pas reçu la garantie de l'inscription et du droit d'accès de l'enfant au transport scolaire, il ne peut pas accepter un nouvel enfant dans le car.

A Bruxelles, le principe est le même à la différence que le dossier est transmis directement à la COCOF[28]. C'est également la CTDS qui interviendra en cas de problème ou pour toute demande de dérogation.

2.4. PARTICULARITÉS ET DIVERSITÉ

Comme on le voit, le transport scolaire présente différentes particularités :[29]

- Le transport scolaire consiste à organiser et à gérer un espace-temps particulier c'est-à-dire une situation ayant des caractéristiques spatiales et temporelles spécifiques. En effet, il s'agit de transporter un certain nombre d'enfants dans un espace caractéristique en des moments également caractérisés et ce, pendant une durée spécifique.

- Le transport scolaire concerne plusieurs catégories de personnes ayant chacune des particularités : les élèves et leurs parents, le personnel d'accompagnement mais aussi les responsables administratifs ou le personnel des établissements scolaires. Chacune de ces catégories aborde le transport scolaire en fonction d'expériences et d'attentes qui lui sont propres.

- Le transport scolaire est traversé par une série de contraintes organisationnelles, institutionnelles mais aussi situationnelles.

23-24 Interview de Agnès Scherbam, responsable du transport scolaire à la COCOF.
25-26 Interview de Patrick Deblire, administrateur délégué de la société « Deblire. Autocars et Voyages ».
27 DEBROUWERE (Marie), LANNOY (Pierre), Action de recherche sur la sécurité dans les Transports Scolaires de la zone de Charleroi, METICES, Institut de Sociologie, ULB, Bruxelles, 2009, p.15.
28 Interview de Agnès Scherbam, responsable du transport scolaire à la COCOF.
29 DEBROUWERE (Marie), LANNOY (Pierre), Action de recherche sur la sécurité dans les Transports Scolaires de la zone de Charleroi, METICES, Institut de Sociologie, ULB, Bruxelles, 2009, p.18-19.

Si le transport scolaire a ses particularités, la diversité des acteurs est également importante à savoir :

- Les gestionnaires administratifs (SPW, TEC pour la Wallonie et COCOF à Bruxelles)
- Les transporteurs (les sociétés d'autobus)
- Le personnel d'accompagnement (chauffeurs dépendant des sociétés d'autobus et convoyeurs dépendant de la SPW en Wallonie ou de la COCOF à Bruxelles)
- Les parents qui ont aussi leur mot à dire, et souvent par le biais d'associations comme l'UFAPEC ou la FAPEO
- Les enfants

3. LES PROBLÈMES RENCONTRÉS … SURTOUT EN WALLONIE

3.1. POUR UNE BONNE APPLICATION DU DÉCRET DU 1ER AVRIL 2004 EN RÉGION WALLONNE

Le transport scolaire pour les enfants résidant à moins d'un kilomètre de leur école est supprimé depuis septembre 2012 et ce, sans tenir compte de critères tels que la sécurité des enfants, l'âge de ces derniers ou les impératifs familiaux[30].

Les enfants habitants à moins d'un kilomètre de leur école ou encore à moins d'un kilomètre d'un arrêt de bus, doivent donc dorénavant s'y rendre par leurs propres moyens, bien souvent à pied et seuls. Or, est-il normal que la sécurité des enfants soit mise à mal par une mesure qui n'ait pas fait l'objet d'études de terrain précises et qui est uniquement dictée par des considérations budgétaires ?[31]

En faisant abstraction des lignes dites « *régulières* », le transport scolaire en Wallonie est régi, comme signalé plus haut, par le décret du 1er avril 2004[32]. Ce décret distingue en outre le transport d'élèves de libre choix du transport d'élèves de commodité. Alors que le premier s'adresse aux étudiants fréquentant un établissement situé au-delà de la distance dite raisonnable (4 km) ainsi qu'aux élèves de l'enseignement spécialisé devant rejoindre des structures bien spécifiques, le deuxième s'adresse aux enfants inscrits dans un établissement situé à moins de 4 km de leur domicile. C'est précisément ce groupe d'usagers et plus particulièrement, les enfants qui résident à moins d'un kilomètre de leur école, qui est touché par la nouvelle mesure[33].

Or, la mission du gouvernement en matière de transport scolaire est pourtant clairement définie au travers de l'article 31 du décret qui dit : « *Pour autant que l'élève ne puisse rejoindre par ses propres moyens l'école fréquentée, le Gouvernement peut également organiser, aux conditions et selon les modalités qu'il détermine, le transport des élèves de commodités fréquentant les écoles situées sur le territoire de la région de langue française. L'accessibilité à l'école est appréciée pour chaque élève en tenant compte de la sécurité, de son autonomie de déplacement et de la durée du parcours* »[34].

En d'autres termes, alors même que le législateur avait prévu de tenir compte essentiellement de critères liés à la sécurité des enfants, force est de constater qu'au travers de cette règle unique du kilomètre proposée par les TEC et acceptée par le gouvernement, l'esprit du décret est totalement violé. Tous les enfants sont ainsi concernés sans tenir compte de leur âge. Il est pourtant évident que le déplacement d'un enfant de 2 ans et demi ne peut être comparé à celui d'un adolescent. Il est donc regrettable qu'aucune réflexion approfondie n'ait été engagée avant l'application de ce nouveau critère d'accès au transport scolaire[35].

Les associations de parents dont l'UFAPEC (Union Francophone des Associations de Parents de l'Enseignement Catholique) ou la FAPEO (Fédération des Associations de Parents de l'Enseignement Officiel) abondent dans le même sens. Dans un communiqué de presse en date du 28 mai 2014, la FAPEO souligne que « *au-delà de ces incohérences, la législation du transport scolaire s'encombre de complexités et de lourdeurs administratives (appels d'experts, envois de formulaires, envois par recommandé, etc…) qui n'ont de cesse de faire fuir les parents qui ne cherchent même plus à savoir si leur enfant a droit ou non au transport scolaire* »[36]. D'autre part, la FAPEO souligne également : « *qu'en est-il des familles plus précarisées ? Une fois de plus, ce sont les enfants des milieux défavorisés qui pâtissent de ces nouvelles normes : absence de voiture, impossibilité pour les parents d'amener leurs enfants à l'école, incompréhension des règles et des nouvelles normes, etc…* »[37].

30-31 Communiqué de presse FAPEO en date du 28 mai 2014 : Le Transport scolaire, on a raté le coche !
32-33 Communiqué de presse UFAPEC en date du 23 août 2012 : Transports scolaires, une situation au point mort !
34-35 Communiqué de presse UFAPEC en date du 23 août 2012 : Transports scolaires, une situation au point mort !
36-37 Communiqué de presse FAPEO en date du 28 mai 2014 : Le Transport scolaire, on a raté le coche !

3.2. LONGUEUR DES TRAJETS ET INSUFFISANCE DU NOMBRE DE CONVOYEURS

→ *Des trajets beaucoup trop longs pour des enfants en difficulté.*[38]

La problématique des transports scolaires pour les enfants de l'enseignement spécialisé est réellement récurrente depuis des années. La principale plainte porte sur la longueur des trajets. Pour exemple, depuis déjà quelques années, près de 50% des enfants usagers des transports scolaires pour rejoindre une école du Brabant Wallon passaient plus de deux heures par jour dans les bus ! Pire, plus de 20% y passaient plus de trois heures, voire quatre heures, ce qui est bien sûr inadmissible pour des enfants. Par ailleurs, la Délégation Générale aux Droits de l'Enfant souligne que *« le nombre d'enfants serait certainement plus élevé si de nombreux parents n'assumaient pas eux-mêmes les trajets pour éviter une telle maltraitance à leur enfant »*[39]. Solution réservée aux familles qui peuvent financièrement en assumer la dépense, le plus souvent d'ailleurs au prix d'une réduction de temps de travail d'un ou des deux parents…D'autre part, il est également important de souligner que ces conditions sont infligées à des enfants qui sont déjà largement fragilisés soit par un handicap, soit par des difficultés comportementales ou psychologiques. Enfin, certains des enfants qui bénéficient de trajets d'une durée plutôt acceptable, doivent quant à eux subir de tels temps d'attente qu'ils se retrouvent également en situation de souffrance.

Par ailleurs, on constate également qu'il n'est pas rare que certains circuits arrivent systématiquement en retard à l'école[40]. Ces retards variant de 40 à 60 minutes. Répétés au quotidien, ils rendent dès lors très difficile le suivi d'une scolarité régulière. Pour terminer, et ce, toujours en rapport avec les horaires, certains circuits commencent parfois très tôt, ce qui oblige les enfants à quitter leur domicile avant 7h du matin…

→ *Quel statut pour les convoyeurs ?*[41]

Un autre aspect important de la problématique a trait aux convoyeurs qui sont chargés de l'accompagnement des enfants dans les bus. Premièrement, on constate que leur nombre est globalement insuffisant. En effet, si la Wallonie a 920 circuits, elle ne dispose que de 736 accompagnateurs[42]. Il y a donc un manque évident de moyens…De ce fait, le remplacement des absents ne peut être assuré et un accompagnement ne peut être organisé pour l'ensemble des circuits. En l'absence des convoyeurs, il revient donc aux chauffeurs d'assurer eux-mêmes la surveillance des enfants, ce qui est évidemment inacceptable sur le plan de la sécurité. Deuxièmement, leur formation est soit inexistante, soit insuffisante pour entourer et soutenir adéquatement des enfants qui ont des besoins spécifiques et qui sont particulièrement mis à mal par les conditions difficiles qu'ils subissent. En tout état de cause, la bonne volonté dont font montre la plupart de ces accompagnateurs est insuffisante pour pallier les besoins des enfants[43].

→ *Peut-on parler de maltraitance ?*[44]

Comme signalé ci-dessus, de telles conditions vécues quotidiennement par des enfants qui devraient, du fait de leur état physique, mental et psychologique, bénéficier d'un maximum de confort et de facilités, sont reconnues par beaucoup d'acteurs de l'éducation comme de réelles maltraitances. Ces conditions de transport engendrent par ailleurs parfois des conséquences dramatiques pour les enfants. En effet, tandis que certains enfants développent de véritables phobies scolaires, d'autres voient leur état de santé se dégrader au point d'engendrer des absences scolaires pour raisons médicales de plus en plus fréquentes. Presque chaque école connaît des enfants qui finissent par être déscolarisés faute de pouvoir supporter de telles conditions ![45]

La Ligue des Droits de l'Enfant parle aussi de maltraitance en la chiffrant *« à quelque 30% des enfants concernés et leurs familles »*[46]. Le Centre pour l'Egalité des Chances a dénoncé de longue date *« une véritable discrimination puisqu'il a été démontré que la durée moyenne des transports est deux fois moins longue pour les élèves de l'enseignement ordinaire que pour ceux de l'enseignement spécialisé »*[47]. Le Délégué Général aux Droits de l'Enfant pose le même constat déplorable et, avec le Centre pour l'Egalité des Chances, a adopté en 2012 une recommandation commune qui demeure aujourd'hui lettre morte : *« Afin que cette situation cesse, une transformation structurelle et profonde de*

38-39-40-41 www.dgde.cfwb.be : dossier transport scolaire
42 Idem. Voir également interview de Patrick Deblire, administrateur délégué de la société « Deblire. Autocars et Voyages ».
43-44-45 www.dgde.cfwb.be : dossier transport scolaire
46 Dossier de presse visible sur le site : www.liguedroitsenfant.be
47 www.dgde.cfwb.be : dossier transport scolaire

l'organisation des transports doit être mise en œuvre (…). Le futur contrat de gestion du TEC devrait inclure des critères qualitatifs et prévoir des sanctions en cas de non respect des obligations prévues dont une diminution significative du temps des transports par l'organisation des circuits dans des bus de moindre taille et via la fixation par décret d'une durée maximale de trajet. A l'instar des recommandations de l'AWIPH, conforté par les avis du Conseil Supérieur de l'Enseignement spécialisé, le Centre et le Délégué Général aux Droits de l'Enfants estiment que les trajets d'un enfant ne peuvent excéder 2 heures par jour (temps d'attente compris) ; le dégagement de moyens budgétaires permettant de respecter cette exigence de durée maximale des trajets et l'affectation d'un budget spécifique au transport scolaire des enfants handicapés ; l'amélioration de l'offre et de la formation des convoyeurs accompagnant les transports scolaires d'enfants avec un handicap ».[48]

Même si toutes les situations ne dégénèrent évidemment pas de cette manière, les conditions du transport scolaire des enfants atteints d'un handicap sont fréquemment à l'origine de comportements tels que le manque d'attention, la fatigue extrême, la nervosité, le risque d'incontinence, l'absence de vie sociale après les cours, certaines somatisations voire même l'aggravation du handicap de l'enfant.[49]

Or, des solutions existent comme le souligne Christian Lieutenant, directeur de l'école L'Escale et de sa section secondaire Escalpade, membre de la commission subrégionale des transports scolaires en Brabant Wallon : « Quand le substitut du procureur du Roi de Nivelles, a ouvert en 2010 une information judiciaire pour faits de maltraitance, avec l'appui de sa hiérarchie, 500.000 Euros ont été débloqués, ce qui a permis d'organiser huit circuits supplémentaires en Wallonie, dont quatre en Brabant Wallon ».[50]

3.3. DES « TEMPS DE RÉACTION » TROP LONGS[51]

Le règlement actuel du transport scolaire autorise une forme de ralentissement de procédure qui peut poser de réels problèmes.

D'abord, les inscriptions toute l'année. En effet, les parents peuvent tout au long de l'année inscrire leur enfant dans les transports scolaires. Or, si le droit au transport scolaire est autorisé, le TEC va devoir assurer sa réalisation sans délai et quelle que soit la période… L'obligation de répondre rapidement à une demande qui peut arriver à tout moment peut entraîner de sérieux problèmes de logistiques qui auront des conséquences négatives aussi bien sur l'ensemble du circuit que sur les usagers. L'admission d'un nouvel enfant va avoir des répercussions sur le trajet, sur l'horaire et surtout sur la durée totale du trajet ! Ces modifications sont donc imprévisibles et beaucoup de parents s'en plaignent.

Ensuite, les sanctions à retardement. D'autres imprévus peuvent survenir dans le chef des gestionnaires du transport scolaire. Lorsqu'un enfant a un comportement inapproprié ou dangereux dans le car, une procédure de sanction sera lancée. Cela peut aller jusqu'à l'exclusion de l'élève des lignes de transport scolaire. La procédure disciplinaire est toutefois trop longue. Les délais nécessaires à la prise de décision favorisent l'émergence et l'entretien de deux sentiments contrastés chez l'enfant : d'une part, l'absence de réaction rapide à ses agissements va lui donner un sentiment d'impunité qui automatiquement lui permettra de maintenir ses mauvais comportements ; d'autre part, la sanction étant décalée dans le temps par rapport à l'acte auquel elle se rapporte, son application peut éveiller chez l'élève un sentiment d'injustice, celui-ci n'étant plus en mesure de rapporter cette sanction à l'incident qui en était l'origine…

3.4. UNE COMMUNICATION À AMÉLIORER[52]

Comme nous l'avons déjà signalé, une meilleure collaboration entre les différents acteurs est plus que nécessaire :

- Les premiers acteurs de terrain sont les chauffeurs et les accompagnateurs. Si des tensions existent entre eux, les enfants seront les premiers à en pâtir.

- Ensuite, les écoles. Si celles-ci transmettent les demandes d'inscriptions auprès des autorités administratives compétentes, la question est de savoir si elles s'impliquent assez dans une quelconque gestion de conflit.

- En troisième lieu, les parents. Ceux-ci ne remplissent parfois pas leur rôle correctement. Pour quelles raisons ? Il est important de souligner que les enfants transportés ne viennent pas tous d'un milieu favorisé. Les parents peuvent bénéficier du CPAS ou avoir de très sérieux problèmes personnels. Si des problèmes ont lieu dans le bus, les parents vont généralement écouter les dires des enfants sans tenir compte du point de vue du personnel roulant (chauffeur et accompagnateur). Les parents demandent alors des comptes sans chercher à vérifier la véracité des dires de leur progéniture.

- Enfin, il est également primordial qu'une bonne communication existe entre le SPW et les TEC. L'information doit également circuler entre ceux-ci et les acteurs de terrain dont le personnel roulant, les écoles, les transporteurs et les parents.

3.5. LES REVENDICATIONS DES TRANSPORTEURS[53]

Par transporteurs, nous entendons les compagnies de car assurant la fourniture du matériel roulant ainsi que le personnel de conduite (chauffeur), en vertu du contrat passé avec les TEC, en vue d'assurer le transport scolaire. Pour ces compagnies, le transport scolaire ne constitue qu'une activité parmi les autres. Leurs contraintes se résument à respecter leurs engagements contractuels en matière de transport scolaire, d'assurer la viabilité financière de leurs activités mais également de coordonner les activités liées au transport scolaire avec les autres activités de l'entreprise. Ces sociétés sont régulièrement confrontées à quatre types de problèmes dont la question du contrat, la question de la réglementation du travail des chauffeurs, la question de la coordination entre les intervenants et celle du statut des accompagnateurs par rapport aux chauffeurs :

- La question du contrat : plusieurs difficultés apparaissent dans la forme du contrat signé entre les sociétés de transport et les TEC dont :

  → La durée du contrat : celle-ci est fixée à 10 ans mais les sociétés de transporteurs la trouvent trop longue. En effet, sur une telle durée, les conditions dans lesquelles doit être exécuté le contrat peuvent évoluer et un contrat qui, au départ, pouvait être intéressant, peut l'être de moins en moins au cours du temps. En outre, en Wallonie, les TEC font un appel d'offres auprès des sociétés de transport sur base d'un cahier des charges qui est établi par le SPW. Or, ce cahier des charges existe depuis 1999 et n'a jusqu'à présent, plus été mis à jour ! Cela entraîne de réels problèmes pour les transporteurs qui doivent alors se reporter sur d'anciens critères qui n'ont parfois rien à voir avec la réalité actuelle.

  → Des conditions contractuelles favorables pour tous les types de véhicules : en Région wallonne, les transporteurs sont payés en fonction de la capacité des véhicules et du kilométrage effectué. On ne favorise donc pas les petits cars. On peut supposer qu'un car de grande capacité rapportera plus qu'un car de petite capacité car plus de personnes transportées et plus de kilomètres parcourus. Donc, estiment les transporteurs, lorsqu'ils utilisent des cars de petite capacité, ils y perdent car ils ne gagnent pas assez pour couvrir leurs frais. Le type de matériel roulant utilisé peut également varier dans le temps. Ainsi, compte tenu de changements survenus du côté de la demande, le transporteur doit parfois passer d'une situation où il fournit un gros car à celle où seul un petit car est nécessaire, changement qu'il considère comme problématique vu les conditions du contrat qui ne prévoient pas ces modifications en matière d'investissement.

  → Les modifications des circuits : ces modifications peuvent avoir des effets problématiques en matière d'investissements dans le chef de la société de transport. Supposons qu'un circuit pour lequel le transporteur a investi dans l'achat d'un nouveau véhicule soit supprimé car les enfants sont désormais pris en charge par les lignes publiques, cela va engendrer chez le transporteur le sentiment d'avoir été floué sans possibilité d'amortir les frais !

- La question de la réglementation du travail. Cette question est effectivement très importante car il n'existe pas de réglementation commune à tous les transporteurs en matière de gestion du personnel et de règlement de travail. Chacun a des critères propres pour la sélection des conducteurs. Du point de vue de la gestion du car, les exigences sont également différentes d'une compagnie à l'autre, ce qui aura des répercussions sur la maintenance et la propreté du car.

48-49 www.dgde.cfwb.be : dossier transport scolaire
50 TORREKENS (Michel), art.Handicap : la galère des transports scolaires, dans Le Ligueur, 30 avril 2014.
51 DEBROUWERE (Marie), LANNOY (Pierre), Action de recherche sur la sécurité dans les Transports Scolaires de la zone de Charleroi, METICES, Institut de Sociologie, ULB, Bruxelles, 2009, p.28-29.
52 Ibidem, p.30-31.
53 Interview de Patrick Deblire, administrateur délégué de la société « Deblire. Autocars et Voyages ». Cette interview complète fort bien l'analyse de l'ULB (en référence ci-dessous).
DEBROUWERE (Marie), LANNOY (Pierre), Action de recherche sur la sécurité dans les Transports Scolaires de la zone de Charleroi, METICES, Institut de Sociologie, ULB, Bruxelles, 2009, p.32-34.

- La question de la coordination des intervenants : cette question a également été signalée plus haut. La principale difficulté du transport scolaire réside dans la complexité de la coordination des différents intervenants. Ce problème concerne surtout la Wallonie. Il faut d'abord trouver le bon interlocuteur, ce qui n'est pas nécessairement facile. Un transporteur ne sait par exemple parfois pas vers qui se tourner lorsqu'un problème survient…[54] La complexité crée aussi de l'inertie et une forme d'obstacle à toute prise de décision importante. Toutes les composantes doivent être d'accords pour prendre toute décision, ce qui prend beaucoup de temps…

- La question du statut des accompagnateurs par rapport aux chauffeurs pose également problème[55]. La plupart des transporteurs évoquent l'importance du rôle du personnel d'accompagnement ainsi que de la relation qu'il entretient avec les chauffeurs. Autrement dit, assurer la présence d'un binôme adulte au sein de chaque véhicule apparaît comme une demande centrale. Or, le personnel d'accompagnement est perçu par les transporteurs comme recevant un salaire plus avantageux que la plupart des chauffeurs, consécutivement aux modalités de son calcul alors que, toujours selon les transporteurs, rien ne pourrait justifier cette différence, le personnel d'accompagnement n'ayant pas nécessairement plus de responsabilités que le chauffeur…

3.6. ET LES ÉCOLES ?[56]

Il apparaît que les directions d'écoles n'ont pas de positionnement clair par rapport au rôle qu'elles ont à jouer dans la problématique du transport scolaire. Les écoles sont pourtant les premiers acteurs vers lesquels les parents se tournent. Ce sont les écoles qui inscrivent les enfants et ce sont elles qui servent d'interfaces entre l'administration (en l'occurrence les TEC et le SPW) et les parents. Or, dans les faits, les écoles ne disposent pas souvent des informations nécessaires pour aider les parents… En outre, elles ne disposent pas de moyens directs pour influencer l'organisation ou le déroulement du transport scolaire.

L'investissement des écoles dans le transport scolaire peut donc se résumer à deux attitudes possibles mais extrêmes :[57]

- La première est la frustration de ne pas pouvoir faire plus en matière de gestion du transport scolaire.

- La seconde attitude est le désengagement total.

Ces deux attitudes peuvent paraître, comme signalé plus haut, extrêmes mais révèlent la complexité du positionnement des écoles dans la problématique du transport scolaire. Les chefs d'établissements relatent très souvent plusieurs points que nous pouvons citer ici :[58]

- Une nécessaire formation du personnel roulant : comme mentionné précédemment, les écoles souhaitent que les *« acteurs de terrain »* soient formés. En effet, si le personnel d'accompagnement n'est pas formé, comment peut-il encadrer des solutions explosives que les écoles seront alors de toute façon amenées à désamorcer ?

- L'état du matériel : les écoles se plaignent parfois de l'état des véhicules qui ne répondent pas aux normes de sécurité.

- Une réglementation trop rigide: les directions d'écoles se plaignent souvent de la rigidité de certaines règles dont par exemple l'interdiction de boire ou de manger dans le car…Dans ce type de situation, et en particulier pour des enfants en difficultés psychologiques faisant des trajets longs, comment leur demander d'être calme pendant le trajet ? C'est tout bonnement impossible.

- Augmenter les cars de petites capacités: cette demande a un rapport direct avec l'ensemble des problèmes rencontrés dans l'organisation du transport scolaire. En effet, les directions d'écoles estiment pour le bien-être de l'enfant qu'il faut augmenter le nombre de cars afin de permettre d'avoir des circuits plus petits en terme de distance et de durée avec un nombre plus réduit d'élèves. En d'autres termes, il faut développer l'organisation de circuits plus courts par le biais d'un nombre plus important de cars de tailles réduites mais plus confortables pour les enfants.

54-55 Interview de Agnès Scherbam, responsable du transport scolaire à la COCOF.

56 TORREKENS (Michel), art.Handicap : la galère des transports scolaires, dans Le Ligueur, 30 avril 2014.

57-58 DEBROUWERE (Marie), LANNOY (Pierre), Action de recherche sur la sécurité dans les Transports Scolaires de la zone de Charleroi, METICES, Institut de Sociologie, ULB, Bruxelles, 2009, p.44-47.

- Assurer une communication régulière entre l'école et le personnel roulant: comme signalé précédemment, on déplore un manque réel de communication entre les différents acteurs. Or, les directions d'écoles souhaiteraient être tenues au courant des événements importants qui se sont produits durant le transport des enfants non pas par simple curiosité mais aux fins d'apporter un suivi adapté dans ses murs. Inversement, le personnel roulant est rarement en rapport avec les parents, ce qui est dommage. Les parents sont donc obligés de se tourner auprès de l'école qui ne connaît pas toujours les détails des conditions de transport…

3.7. LE POINT DE VUE DES PARENTS SOUS-ESTIMÉ

Que pensent les parents de l'organisation du transport scolaire ? Comme mentionné précédemment, la longueur des trajets est très souvent invoquée par les parents comme l'un des principaux problèmes[59]. Des enfants en difficulté peuvent avoir beaucoup de mal à supporter des conditions de transport souvent difficiles, ce qui génère de mauvaises relations entre les parents et les autres acteurs.

Les parents ne forment cependant pas une entité homogène et il est certain que des parents sont très satisfaits de l'organisation actuelle du transport scolaire. Le but ici n'est donc pas d'affirmer que tous les parents critiquent les conditions du transport scolaire. Toutefois, il est clair que le transport scolaire concerne une partie importante de ménages socialement démunis.

59 Art. Rentrée scolaire : les conditions de transport influencent la réussite des enfants, dans Le Vif, 26 août 2010.

4. DES TÉMOIGNAGES ÉDIFIANTS : PARENTS, CONVOYEURS, ENSEIGNANTS, DIRECTEURS D'ÉCOLES, ...

« Mon fils se lève chaque jour à 6h25, le bus le prend à 7h10 et il ne rentre pas avant 17h30. ***Soit des journées de plus de dix heures...*** *Après quoi, il lui reste encore la logopédie trois jours par semaine, puis juste le temps de manger avant de se coucher à 19h30 tellement il est fatigué, épuisé!* ***Même pas le temps de jouer ou de se poser*** *»*[60]. Une maman.

« Je trouve cela scandaleux la façon dont on traite nos enfants handicapés. Pourquoi n'ont-ils pas le droit d'avoir les mêmes avantages qu'une autre personne? Ma fille de 12 ans passe ***plus de six heures dans le car chaque jour****, et cela, depuis plus de quatre ans. Elle se lève à 5h du matin et rentre à 18h30 (...). Le pire dans tout cela, c'est que durant les vacances scolaires aucun moyen de transport n'est assuré, ce qui la prive de ses thérapies et c'est une très grande source d'angoisse pour elle!»*[61]. Une maman.

« Notre circuit est le champion toutes catégories confondues: ***records de longueur en kilomètres et en temps****,* ***complexité d'itinéraires*** *que nous avons dû adapter au fur et à mesure selon les avis de prises en charge, arrivant au compte-goutte, durant le premier mois de l'année scolaire. En écrivant ces quelques lignes, je suis conscient des retombées qui pourraient me valoir des sanctions disciplinaires de la part de mon employeur car je n'ai jamais l'habitude de mâcher mes mots, et mon manque de diplomatie m'a déjà valu des remontrances de la part de la hiérarchie »*[62]. Un convoyeur.

« Pour prendre l'exemple de nos élèves, certains doivent se lever trop tôt pour être prêts pour le passage du bus. Il y a des prises de médicaments, il y a des enfants qui nécessitent des attelles, etc... Ils arrivent à l'école à moitié endormis, parfois pratiquement à jeun car la règle dit qu'il est interdit de boire et manger dans les bus (...). Certains enfants vivent de ***véritables traumatismes physiques*** *(énurésie, maux de dos, fatigues excessives)* ***ou psychiques*** *(comportements dépressifs ou agressifs, phobies scolaires). Cela les met dans des situations d'insécurité, en plus de conditions de transport difficile (véhicules non conformes au niveau de l'accessibilité, manque de ceintures, etc...) »*[63]. Un directeur d'école.

« Je suis une enseignante spécialisée à la retraite et devenue grand-mère. ***Je suis INDIGNÉE****, comme citoyenne, comme enseignante, comme grand-mère de bientôt 4 petits-enfants qui un jour prendront, je le leur souhaite, le chemin de l'école... Cette situation est indigne de nos sociétés évoluées, elle est totalement discriminatoire vis-à-vis des enfants différents!* ***Les droits de l'enfant ne sont pas respectés!*** *200 enfants sont concernés par cette mauvaise qualité de transport, c'est beaucoup trop! Il n'y aurait qu'un seul enfant qui souffrirait de cette négligence dans notre pays, que cela vaudrait la peine de se battre pour lui! Il y va de la sécurité de base dont ont besoin les enfants pour grandir et pour s'aventurer dans l'apprentissage! Je me souviens d'un autocar qui avait été adapté et modifié pour le transport vers l'école spécialisée où je travaillais à Ottignies...* ***Une vraie poubelle et sans chauffage!*** *Je me suis souvent demandée comment se passait le contrôle technique de cet engin... Parfois, l'accompagnatrice absente n'était pas remplacée, malgré la durée excessive du trajet d'un élève qui venait de Genappe. Autre aberration: le transport scolaire refusait de charger le fauteuil roulant d'un élève s'il n'était pas présent (seule solution trouvée par les parents pour conduire eux-mêmes leur fillette, en voiture ordinaire et lui éviter de longs trajets insupportables).* ***D'autres parents n'ont pas pu inscrire leur enfant dans l'école spécialisée de leur choix****, à cause du même système de transport scolaire (obligation d'inscrire l'enfant dans l'école la plus proche!).* ***Où est donc la liberté de choix qui est garantie par le Pacte Scolaire?*** *Elle n'existe pas à mon sens pour l'enseignement spécialisé...»*[64].

60 *Voir dossier Groupe de Travail Inter-Réseaux sur le transport scolaire en Brabant wallon dans www.transportscolaire.be*

61-62-63 *Voir dossier Groupe de Travail Inter-Réseaux sur le transport scolaire en Brabant wallon dans www.transportscolaire.be*

64 *Voir dossier Groupe de Travail Inter-Réseaux sur le transport scolaire en Brabant wallon dans www.transportscolaire.be*

5. QUELLE EST LA SITUATION EN FLANDRE OU DANS LES PAYS LIMITROPHES ?

5.1. EN FLANDRE ?[65]

En Flandre, les enfants ont droit au transport scolaire s'ils doivent parcourir au moins 4, 12 ou 20 kilomètres pour atteindre l'école de leur choix philosophique la plus proche, ceci en fonction du niveau d'enseignement. Dans l'enseignement spécial, le transport est entièrement gratuit ; dans l'enseignement normal, les élèves ou leurs parents doivent payer un ticket modérateur égal au tarif de la société régionale de transport. Depuis septembre 2001, le transport scolaire en Flandre est organisé par De Lijn, ce qui induit que De Lijn est devenue la société responsable des contrats conclus entre les transporteurs professionnels et le Département de l'Enseignement. Les transporteurs professionnels sont liés par un contrat d'une durée de 5 ans qui peut être prolongé.

Toutefois, le transport d'élèves atteints d'un handicap a aussi fait l'objet de recommandations dans la partie néerlandophone du pays. Le transport scolaire d'élèves présentant un handicap en Flandre est organisé par le Service du transport scolaire du Département de l'Enseignement et par le Service Exploitation de De Lijn. Malgré la bonne volonté de ces deux services, il reste de nombreux problèmes qui entraînent des situations parfois pénibles pour de nombreux enfants handicapés et leurs parents. Ces problèmes sont très souvent similaires à ceux qui prévalent à Bruxelles ou en Wallonie en termes de duret de trajet, d'ajustement de budget au nombre d'enfants, d'implication des écoles et des parents dans l'organisation des trajets ou d'ancrage structurel de la formation des convoyeurs au sujet du handicap.

5.2. EN FRANCE ?[66]

En France, une différentiation doit être faite entre la région Ile de France et les régions hors Ile de France.

Hors de la région Ile de France, les transports scolaires sont considérés comme des services réguliers publics. Le terme *« transports scolaires »* fait référence à la fois aux transports organisés pour les élèves qui empruntent les lignes régulières ou des circuits spéciaux et à l'organisation mise en place pour assurer le transport des élèves et étudiants handicapés. Le service des transports scolaires constitue à ce titre un service public administratif dont l'accès est soumis au respect du principe d'égalité. En terme d'organisation, c'est au département que revient la responsabilité de l'organisation et du fonctionnement de ces transports, lequel consulte à leur sujet le conseil départemental de l'éducation nationale. La compétence en matière d'organisation des transports scolaires peut être exercée par d'autres entités. Le département ou l'autorité compétente pour l'organisation des transports urbains peut en effet déléguer tout ou partie de l'organisation des transports scolaires, par voie de convention, à des organisateurs dits secondaires. Ces organisateurs secondaires peuvent être des communes, des établissements publics de coopération intercommunale, des syndicats mixtes, des établissements d'enseignement, des associations de parents d'élèves ou des associations familiales.

Dans la région Ile de France, c'est le décret du 7 janvier 1959 qui précise que *« les transports scolaires sont des services réguliers publics. Ils peuvent être créés pour assurer à titre principal, à l'intention des élèves, la desserte des établissements d'enseignement »*. Les services publics à la demande organisés en faveur des élèves et des étudiants handicapés en vue de leurs déplacements vers les établissements scolaires ou universitaires sont assimilés à des transports scolaires. Un établissement public dénommé Syndicat des transports d'Ile de France (STIF) est chargé de l'organisation des transports publics de personnes en Ile de France. Il est constitué entre la région d'Ile de France, la ville de Paris, les départements des Hauts de Seine, de la Seine Saint-Denis, du Val de Marne, de l'Essonne, des Yvelines, du Val d'Oise et de la Seine et Marne. Sont supportés par le STIF, les frais de transport individuel des élèves et des étudiants handicapés vers les établissements scolaires et les établissements universitaires rendus nécessaires du fait de leur handicap.

65 www.fbaa.be

66 www.developpement-durable.gouv.fr

POUR UN TRANSPORT SCOLAIRE MIEUX ADAPTÉ AUX BESOINS DE NOS ENFANTS

1. CONSTAT

La problématique du transport scolaire préoccupe le Mouvement Réformateur depuis déjà très longtemps. Comme signalé plus haut, les parlementaires réformateurs ont été et sont particulièrement attentifs à cette question qui touche nos enfants. Citons **Florence Reuter** qui s'est profondément investie dans cette thématique depuis déjà de nombreuses années. Citons également **Valérie De Bue** qui s'intéresse de près aux questions relatives à la mobilité de nos enfants.

Comme nous l'avons vu, l'organisation du transport scolaire pose certains problèmes en raison de la quantité importante des acteurs impliqués mais également en raison de certains excès administratifs qu'il serait nécessaire de remettre en question. De nombreux points de tension doivent en conséquence être considérés comme les cibles prioritaires de réflexions et de mesures futures.

Au vu des différents entretiens que nous avons pu organiser avec les acteurs impliqués dans cette problématique, il semble que ceux-ci soient particulièrement motivés dans leur activité respective tout en soulignant en même temps l'importance d'apporter de nombreuses améliorations pour l'avenir. Un des éléments qui apparaît comme primordial est la nécessaire collaboration et communication de tous les intervenants. Si l'un de ceux-ci s'affaiblit, c'est alors toute la chaîne qui ne fonctionne plus. Les problèmes liés à la règlementation encadrant l'organisation du transport scolaire sont également trop importants. Enfin, que dire de la formation du personnel roulant ou des conditions de transport ? De très nombreux efforts restent encore à faire et pour cela, le Mouvement Réformateur souhaite y remédier.

2. QUELLES SOLUTIONS ?

Nos propositions peuvent se définir selon 6 directions :

- SIMPLIFIER
- FINANCER
- COMMUNIQUER
- CONTROLER
- FORMER
- RESPONSABILISER

2.1. UNE SIMPLIFICATION ADMINISTRATIVE

→ *Simplifier le fonctionnement même des TEC*

En ce qui concerne les TEC, le Mouvement Réformateur s'est exprimé à de nombreuses reprises à ce sujet. Le Mouvement Réformateur souhaite évidemment réduire le nombre de TEC qui s'élève à 5 avec la SRWT faisant office de faitière soit 85 administrateurs et 11 directeurs généraux et directeurs généraux adjoints alors que De Lijn ne compte que 11 administrateurs et 6 directeurs généraux tout en transportant le double de passagers. Cette simplification du fonctionnement même des TEC permettrait de laisser au transport scolaire, la place qu'il mérite au sein de l'administration. Le fonctionnement de ce duo pose question en comparaison à ce qui se passe à Bruxelles où une et même structure se charge de coordonner le tout…

→ *Créer une cellule dédiée au sein d'une seule et même administration*

Il n'est tout de même pas logique qu'une administration (le SPW) se charge du recrutement des accompagnateurs alors même qu'une autre (les TEC) se charge de l'organisation des circuits… Ces deux tâches devraient être organisées au sein même d'une seule et même équipe et ce, par le biais d'un budget spécifique résultant de la refonte des TEC mentionnée plus haut.

2.2. ALLOUER PLUS DE BUDGET A L'ENSEIGNEMENT SPECIALISE

→ *Un transport scolaire pour l'enseignement spécialisé uniquement*

Comme il l'a déjà été dit, le transport scolaire concerne en Wallonie aussi bien les enfants de l'enseignement spécialisé que ceux de l'enseignement ordinaire. Les élèves de l'enseignement spécialisé représentent 80% des élèves utilisant le transport scolaire. Ce dernier devrait être réservé exclusivement, à ces enfants de l'enseignement spécialisé. En effet, le transport des élèves de l'enseignement spécialisé serait mieux financé au sein d'une cellule administrative dédiée et simplifiée. Il faut donc sortir l'enseignement spécialisé du système d'enveloppe budgétaire fermée ! Quant aux TEC *« classiques »*, ceux-ci se doivent d'allouer plus de moyens à leurs lignes *« régulières »* aux fins de satisfaire les enfants de l'enseignement ordinaire.

2.3. UNE MEILLEURE COMMUNICATION AUPRES DU PUBLIC ET ENTRE LES ACTEURS

→ *Fournir une information intelligente*

Fournir une information intelligente aux usagers en insistant sur des éléments clés dont l'importance du respect des horaires ou les principales consignes de comportements dans le car. Le site web devrait également être amélioré en insistant sur un design plus adapté au public.

→ *Etre plus réactif aux demandes des usagers et des écoles*

L'accès à l'administration devrait être simplifié via un numéro ou un service unique permettant aux parents et/ou aux écoles de n'avoir qu'un seul interlocuteur administratif.

→ *Mieux contrôler les accompagnateurs et les chauffeurs*

Les parents doivent être mieux informés des contrôles qui ont lieu auprès du personnel roulant. En effet, les parents ont trop souvent l'impression qu'il existe un réel laisser-aller au sein de l'administration et que ce laisser-aller est la cause directe des nombreux dysfonctionnements du transport scolaire. Les contrôleurs des TEC ou du SPW en Wallonie devraient montrer aux parents qu'ils existent bel et bien !

2.4. AMELIORER LES CONTROLES

→ *Contrôle des demandes*

Comme mentionné précédemment, tout au long de l'année, les écoles reçoivent des demandes pour le transport scolaire, ce qui a pour conséquence de modifier parfois les circuits. Or, les TEC et le SPW sont tenus à l'heure actuelle de gérer ces changements dans les 48 heures, ce qui est beaucoup trop court. Il est donc important d'augmenter la durée de traitement des demandes d'entrée dans le transport scolaire jusqu'à 3-5 jours

→ *Contrôle des usagers*

Il est également important de mieux contrôler les usagers car comme mentionné plus haut, il y a de plus en plus d'usagers fantômes. Comment ? En prévenant les contrevenants que le droit au transport scolaire peut être retiré en cas de manquement répété aux conditions préalablement convenues.

2.5. DEVELOPPER UNE VRAIE POLITIQUE DE FORMATION

→ *En termes de recrutement*

Comme signalé précédemment, les parents mais aussi les écoles se plaignent souvent du manque de formation des accompagnateurs. Ceux-ci sont très souvent sans diplômes et ne sont pas à même de gérer un bus rempli d'enfants en difficulté. Il est donc nécessaire de les former, voire de « *mieux* » les recruter sur base de critères spécifiques. Une augmentation des exigences de recrutement de ce type de personnel est plus que nécessaire au vu des sérieux problèmes qui peuvent parfois se poser…

→ *En termes de formation dite « continue »*

Le personnel roulant (aussi bien les chauffeurs que les accompagnateurs) doit avoir des formations régulières. Comment réagir aux comportements ? Comment anticiper une conduite parfois risquée en raison d'enfants particulièrement « *remuants* » dans le bus ? Ces formations sont plus que nécessaires !

2.6. RESPONSABILISER LES ECOLES

→ *Renforcer le rôle des écoles*

Comme il a déjà été signalé, l'école se trouve souvent en porte à faux dans le fonctionnement même du transport scolaire entre d'un côté le SPW qui a la responsabilité administrative et de l'autre les TEC qui ont la responsabilité des circuits. Or, l'école se doit de jouer un rôle plus important à l'avenir. Pourquoi dès lors ne pas confier la gestion du transport scolaire aux écoles mêmes ou, dans une moindre mesure, reconnaître officiellement la part prise par l'école dans l'organisation du transport scolaire ?

Si cette idée peut paraître excessive, elle est jugée tout à fait réaliste pour beaucoup de chefs d'établissements scolaires. Une autre idée serait de responsabiliser les accompagnateurs au sein même de l'école. En d'autres termes, il pourrait être proposé aux membres du personnel d'accompagnement qui le souhaitent de compléter leurs horaires de travail dans les écoles.

BIBLIOGRAPHIE

1. OUVRAGES, MONOGRAPHIES TRAVAUX

DEBROUWERE (Marie), LANNOYE (Pierre), *Action de recherche sur la sécurité dans les transports scolaires de la zone de Charleroi*, METICES, Institut de Sociologie, ULB, Bruxelles, 2009.

2. ARTICLES DE PRESSE

- DE SCHUTTER (Tom), art. *Le décret relatif au transport et aux plans de déplacements scolaires dans www.uvcw.be*, avril 2004.
- PIERARD (Alice), art. *Analyse : Le Transport scolaire dans l'enseignement spécialisé : un parcours semé d'embûches*, dans Analyses UFAPEC, 2011.
- TORREKENS (Michel), art. *Handicap : la galère des transports scolaires*, dans Le Ligueur, 30 avril 2014.
- Art. *Rentrée scolaire : les conditions de transport influencent la réussite des enfants*, dans Le Vif, 26 août 2010.

3. DOSSIERS DE PRESSE, SITES INTERNET

- *www.mobilite.wallonie.be*
- *www.transportscolaire.be*
- *www.ufapec.be*
- *www.fapeo.be*
- *www.dgde.cfwb.be*
- *www.cocof.be*
- *www.liguedroitsenfant.be*
- *www.fbaa.be*
- *www.developpement-durable.gouv.fr*

- *Communiqué de presse FAPEO en date du 28 mai 2014 : Le Transport scolaire, on a raté le coche !*
- *Communiqué de presse UFAPEC en date du 23 août 2012 : Transports scolaires, une situation au point mort !*

4 SOURCES ORALES – INTERVIEWS

- Interview d'Agnès Scherbam, responsable du Transport scolaire à la COCOF
- Interview de Patrick Deblire, administrateur délégué de la société « Deblire. Autocars et Voyages »

Centre Jean Gol

Avenue de la Toison d'Or 84-86
1060 Bruxelles

02.500.50.40
info@cjg.be

facebook.com/centrejeangol ***@CentreJeanGol***

www.cjg.be