



**COORDINATION DES ONG
POUR LES DROITS DE L'ENFANT**

Enfants en situation de handicap : le chemin vers l'école semé d'embuches

Analyse – novembre 2016

Dans ses Observations finales de 2014, le Comité des Nations Unies des droits des personnes en situation de handicap se disait préoccupé par l'insuffisance d'accessibilité à l'école pour les enfants en situation de handicap en Belgique. Cette accessibilité passe notamment par le transport scolaire, service organisé « 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 »ⁱ.

Qu'en est-il aujourd'hui ? Les autorités belges ont-elles réagi à cette mise en garde ? Le système belge des transports scolaires est-il si défectueux et pour quelles raisons ?

La problématique 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 spécialiséⁱⁱ) et la répartition des compétences (transport scolaire : compétence de la Commission communautaire française ou COCOF et de la Région wallonne ; enseignement : compétence de la Communauté française/Fédération Wallonie Bruxelles ou FWB).

De plus, il existe des différences de traitement en matière de transports en FWB entre Bruxelles et la Région wallonne. Ainsi, à Bruxelles, le transport scolaire est réservé exclusivement aux élèves de l'enseignement spécialisé alors qu'en Wallonie, il est accessible pour les élèves inscrits dans l'enseignement spécialisé (80%), mais aussi ceux inscrits dans l'enseignement régulier. C'est le Service Public de Wallonie (SPW) et la Société Régionale Wallonne des Transports (SRWT) qui gèrent le transport scolaire en Région wallonne alors qu'à Bruxelles, il s'agit de la COCOF.

En plus d'être complexe, l'organisation des transports scolaires pose de nombreux problèmes de sécurité, de bien-être, de santé, voire d'accès à la scolarité des enfants.ⁱⁱⁱ

Dans le présent document, la CODE étudie la situation de transport scolaire des 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. Enfin, ce document reprend certaines violations de droits qui découlent de la pratique avant d'exposer les recommandations de la CODE.

Que dit la loi ?

Au niveau international, l'article 2 de la Convention relative aux droits de l'enfant (ci-après Convention) protège les enfants contre toute forme de discrimination notamment liée à une incapacité. Les Etats parties, par le biais de l'article 23, reconnaissent que les enfants en situation de handicap « doivent mener une vie pleine et décente, dans des conditions qui garantissent leur dignité, favorisent leur autonomie et facilitent leur participation active à la vie de la collectivité » et que l'aide fournie se doit d'être adaptée à l'état de l'enfant et, dans la mesure du possible, gratuite. Cette aide doit également être conçue pour que les enfants « aient effectivement accès à l'éducation, (...) 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, (...). » (art.23).

La Convention des Nations Unies relative aux droits des personnes handicapées prévoit que « les États Parties prennent des mesures efficaces pour assurer la mobilité personnelle des personnes handicapées, dans la plus grande autonomie possible » (art. 20). En son article 24, il est également fait référence au droit à l'éducation pour les personnes en situation de handicap. Pour que ce droit soit concrètement applicable, les Etats Parties doivent veiller à ce que les personnes en situation de handicap « puissent, sur base de l'égalité avec les autres, avoir accès, dans les communautés où elles vivent, à un enseignement primaire inclusif, de qualité et gratuit, et à l'enseignement secondaire » et qu'« il soit procédé à des aménagements raisonnables en fonction des besoins de chacun »^{iv}. Dans ses principes généraux, cette Convention énonce aussi les principes de « respect de la dignité intrinsèque, de l'autonomie individuelle, y compris la liberté de faire ses propres choix » (art. 3.a) ainsi que la « non-discrimination » (b) et « l'égalité des chances » (e).

La Charte des Droits Fondamentaux de l'Union Européenne consacre également le droit de l'enfant à la protection et aux soins nécessaires à son bien-être et à la prise en compte de son intérêt comme considération primordiale dans tous les actes qui lui sont relatifs, qu'ils soient accomplis par des autorités publiques ou des institutions privées (art. 24).

Au niveau belge, la matière est une compétence régionale. En Région wallonne, la question des transports scolaires est régie par le décret du 1^{er} avril 2004 relatif à la mobilité et à l'accessibilité locales^v. Tandis que, pour la Région de Bruxelles-Capitale, les principes fondamentaux régissant la matière des « Transports Réguliers Spécialisés » sont essentiellement fixés dans l'arrêté-loi du 30 décembre 1946^{vi}.

Enfin, le décret de la Région wallonne du 6 novembre 2008^{vii} prohibe toute discrimination à l'égard des personnes en situation de handicap notamment en ce qui concerne la fourniture des biens et services à la disposition du public en ce compris le transport scolaire.

Et en pratique ?

Concrètement, en Région wallonne, pour pouvoir bénéficier du service de transport scolaire, les parents doivent remplir un formulaire de demande d'inscription auprès de l'école. Celle-ci transmet le dossier au Bureau régional qui vérifie si l'enfant rentre dans les conditions d'accès du transport scolaire. En cas de recours ou dérogation, une Commission Territoriale du Déplacement Scolaire (CTDS) examine les demandes et plaintes individuelles.^{viii} A Bruxelles, le dossier est transmis directement à la COCOF. C'est également la CTDS qui interviendra pour toute demande ou plainte.

Une fois que le dossier est accepté, le Bureau régional du Transport scolaire transmet le dossier à la Société régionale wallonne du transport (TEC) qui organise les circuits, en mettant tout en œuvre pour optimiser ceux-ci et réduire autant que possible la durée des temps de parcours. Ensuite, la TEC transmet la liste des élèves par circuit, le trajet ainsi que l'heure de passage au Bureau régional et aux transporteurs. Théoriquement, un convoyeur est affecté à chaque circuit incluant des enfants en situation de handicap afin d'assister et de surveiller les élèves pendant le trajet et aux points d'arrêts.^{ix}

Aujourd'hui, il existe 177 circuits à Bruxelles et 920 en Wallonie.^x Notons que des modifications interviennent constamment parmi les élèves bénéficiaires du transport scolaire ce qui implique des adaptations permanentes des itinéraires des bus et de leur capacité. De plus, il existe beaucoup d'enfants théoriquement inscrits mais qui n'utilisent pourtant pas ce moyen de transport. Pour organiser correctement la logistique, un système de feuilles de présence a été mis sur pied.

Les transports scolaires concernent donc beaucoup d'acteurs. Ce sont notamment les élèves, leurs parents (auxquels s'ajoutent les fédérations des associations de parents^{xi}), le personnel d'accompagnement (chauffeurs dépendant des sociétés d'autobus et convoyeurs dépendant des services publics : SPW en Wallonie, COCOF à Bruxelles), les gestionnaires administratifs (SPW, TEC pour la Wallonie et COCOF à Bruxelles), le personnel des établissements scolaires et enfin, les transporteurs (les sociétés d'autobus).

Il convient de préciser que tous les élèves de l'enseignement spécialisé ont le droit de bénéficier du transport scolaire, même s'il est normalement prévu que ceux inscrits dans des enseignements de type 1 (léger retard mental) ou 8 (troubles instrumentaux) fréquentent les lignes régulières de transport public dans un souci d'intégration.^{xii}

Problèmes

« 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. »^{xiii}

Ce témoignage illustre bien la réalité quotidienne très difficile vécue par de trop nombreux enfants en Fédération Wallonie-Bruxelles. Et ce alors que le décret du 6 novembre 2008 relatif à la lutte contre certaines formes de discrimination^{xiv} prohibe toute discrimination directe et indirecte à l'égard des personnes avec un handicap.

En matière de transport scolaire en Belgique, on assiste très clairement à une différence de traitement entre les enfants en situation de handicap et les autres. Même si la justification de cette différence de traitement due au handicap pourrait apparaître légitime à certains (trop peu d'écoles spécialisées et donc distances géographiques susceptibles d'être importantes entre le domicile et l'école), il y a une atteinte disproportionnée aux droits des enfants et les aménagements raisonnables sont encore loin d'avoir été mis sur pied. Cette différence de traitement peut donc être qualifiée comme discriminante vis-à-vis des enfants en situation de handicap.^{xv}

De nombreux griefs sont imputés aux conditions du transport scolaire des enfants et adolescents en situation de handicap : longueurs des trajets, temps d'attente, horaires, nombre insuffisant de transports et manque de formation des accompagnants.

La principale plainte porte sur la longueur des trajets. Pour exemple, en 2016, près de 50% des enfants usagers des transports scolaires passaient plus de 2h par jour dans les bus pour rejoindre une école du Brabant Wallon^{xvi}. Pire, 20% y passaient plus de 3h et le trajet le plus long durait 7h45^{xvii}. Ces trajets à rallonge seraient principalement dus aux conditions fixées dans les contrats conclus entre les sociétés de transport et les TEC. Les transporteurs sont en effet « payés en fonction de la capacité des véhicules et du kilométrage effectué »^{xviii} et ont donc tout intérêt à utiliser de grands bus et à effectuer de longs parcours. De plus, la durée des contrats étant importante, celle-ci ne permet pas d'aménager les conditions en fonction de la fluctuation des demandes des élèves et du marché (cahier des charges).^{xix}

D'autres témoignages viennent de parents qui trouvent regrettable qu'aucun moyen de transport ne soit assuré pendant les vacances pour les enfants en situation de handicap (notamment pour leurs séances de thérapie). Ou encore qu'à Bruxelles, le transport scolaire ne touche que les enfants de l'enseignement spécialisé (particularité qui peut constituer un frein à l'inclusion de ces enfants en enseignement ordinaire).^{xx} Pour les enfants en situation de handicap qui suivent des cours dans l'enseignement ordinaire, l'AViQ intervient toutefois dans les frais de déplacement sous forme d'indemnité kilométrique^{xxi}.

De manière plus générale, les déplacements opérés par les transports scolaires restent logistiquement compliqués puisqu'il faut concilier les horaires d'un certain nombre d'enfants, résidant à des endroits différents et se rendant dans le peu d'écoles spécialisées disponibles. Néanmoins, il est de la responsabilité de l'Etat, conformément à ses obligations internationales, de prendre des mesures efficaces pour assurer la mobilité des enfants en situation de handicap.

De ce manque d'organisation découlent de nombreuses conséquences néfastes voire maltraitantes pour les enfants avec des durées de parcours beaucoup trop longues, des circuits inadaptés, un mélange d'élèves avec des profils trop différents (qui peut être une source d'angoisse tant pour les accompagnateurs que les enfants) et des retards répétés.

S'ajoutent à ces difficultés une réelle insécurité due au manque de formation de certains convoyeurs ou accompagnateurs. Certains s'en indignent : « La plupart des convoyeurs n'ont reçu aucune formation, surtout ceux chargés de s'occuper d'enfants aux handicaps moyens et sévères. Combien savent réagir en cas de crise d'épilepsie ? Ce cas n'est pas rare, mais régulier »^{xxii}. Mais le problème réside également dans le manque de convoyeurs. Ainsi, pour ses 920 circuits, la Wallonie ne dispose que de 736 accompagnateurs. En leur absence, ce sont les chauffeurs qui assurent la surveillance des enfants, ce qui pose évidemment de nombreuses questions sur le plan de l'accompagnement (formation) et en particulier de la sécurité.^{xxiii} De plus, certains véhicules ne sont pas aux normes et rendent les trajets dangereux.^{xxiv}

Enfin, concernant le système de feuilles de présence, certains relèvent un manque de communication entre le SPW et les TEC qui parfois ne disposent pas de ces documents pour gérer au mieux leurs circuits.^{xxv}

En manquant à ses obligations internationales, l'Etat belge cause de graves traumatismes aux enfants en situation de handicap, tant physiques (maux de dos, état de santé qui se dégrade, fatigue excessive qui empêche de se concentrer en classe ou entraîne l'impossibilité de poursuivre des traitements paramédicaux...) que psychiques (crises d'angoisse, phobies scolaires allant jusqu'à la déscolarisation pour certains) ainsi que de grandes difficultés à leurs familles.^{xxvi} Les chauffeurs potentiellement seuls et, quand il y en a, les convoyeurs qui manquent de formation, souffrent également des lourdes responsabilités qui leur incombent.

Recommandations

En 2010, le parquet de Nivelles lançait une information judiciaire pour faits de maltraitance dans le cadre du transport scolaire. Cette maltraitance résultait de l'organisation défailante de certains transports scolaires pour les enfants en situation de handicap, parfois obligés de passer quatre à six heures par jour dans un bus pour se rendre à l'école^{xxvii}. Cette information a finalement permis de faire réagir et d'organiser huit circuits supplémentaires en Wallonie.

Néanmoins, comme nous l'avons vu dans cette analyse et comme en attestent les nombreux témoignages recueillis par les associations et les signalements déposés auprès du Délégué général aux droits de l'enfant et/ou d'Unia, le Centre interfédéral pour l'égalité des chances, certains écoliers restent victimes d'un système maltraitant et discriminant.

Les conditions du transport scolaire des enfants en situation en handicap en Belgique ont de multiples conséquences sur leur santé, leur bien-être, leur scolarité,... alors qu'ils sont déjà largement fragilisés. De nombreux problèmes liés aux transports scolaires ne sont pas résolus. Que ce soit au niveau de leur logistique, des acteurs impliqués et de leurs formations ou même de certaines lourdeurs administratives, il reste de nombreux progrès à faire en la matière.

Parmi ses recommandations, la CODE recommande tout d'abord de réduire la durée des trajets et d'en augmenter le confort pour les enfants en situation de handicap. Pour ce faire, il convient de modifier la durée des contrats avec les sociétés de transport, les conditions qu'ils contiennent et qui rallongent les trajets, ainsi que d'améliorer l'organisation des transports scolaires en « prévoyant 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 »^{xxviii} (2h par jour maximum pour les professionnels du secteur) ainsi qu'en dégagant un budget spécifiquement affecté au transport scolaire des enfants en situation de handicap.

Deuxièmement, la CODE recommande de créer des formations adéquates pour les accompagnateurs de transports scolaires. Depuis peu, la COCOF en organise (notamment pour les problèmes de violence physique des enfants autistes), mais la Région wallonne tarde à lui emboîter le pas.

Il est également nécessaire d'améliorer la communication entre tous les acteurs responsables du transport scolaire des enfants en situation d'handicap : chauffeurs, accompagnateurs, écoles, parents. Tout cela dans l'intérêt supérieur de l'enfant (art. 3 de la Convention relative aux droits de l'enfant).

En effet, une bonne entente dans le binôme chauffeur/convoyeur permettrait d'éviter les angoisses, stress et autres conséquences dommageables pour l'enfant. Améliorer la communication entre l'école et les parents, entre les parents et les accompagnateurs et entre les accompagnateurs et l'école permettrait à chacun d'être plus informé sur la vie quotidienne de l'enfant et de pouvoir cerner au mieux ses besoins. Pour que cet échange soit possible, il convient de créer des espaces de rencontre entre ces différences protagonistes afin d'améliorer leur compréhension mutuelle.

Des exemples de bonnes pratiques et d'initiatives existent déjà.

En Flandre, depuis l'adoption du « M-decreet », les enfants en situation de handicap sont inscrits dans une école ordinaire et c'est à l'établissement scolaire de mettre en place les aménagements nécessaires. Les enfants ne sont orientés dans le spécialisé que si l'intégration n'a pas été concluante. Cette solution permet aux enfants d'intégrer une école ordinaire à côté de chez eux et de diminuer le nombre d'enfants dépendant des transports scolaires.^{xxix}

Le Collectif Accessibilité Wallonie-Bruxelles, association de fait se composant de 16 ASBL intéressées par les questions d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite, a lancé une campagne intitulée « 2025 Accessible » réclamant la mise sur pied d'un grand chantier de l'accessibilité dans tous les domaines (y compris l'enseignement) et à tous les niveaux de pouvoir^{xxx}.

Au niveau politique, Bruxelles, la Wallonie et la Fédération Wallonie-Bruxelles ont lancé le premier plan transversal « autisme » fin avril 2016 afin d'améliorer le soutien aux personnes atteintes et à leurs proches, par le biais de mesures concernant notamment le transport scolaire^{xxxi}.

La CODE recommande d'étendre ces différentes initiatives afin d'assurer un accès non discriminant à l'enseignement pour les enfants en situation de handicap et de leur permettre de bénéficier des mêmes chances que les autres comme le prévoit l'ensemble des conventions internationales ratifiées par la Belgique.

Cette analyse de la Coordination des ONG pour les droits de l'enfant (CODE) a été réalisée par Fanny Heinrich. Elle représente la position de la majorité de ses membres.

La CODE est un réseau d'associations ayant pour objectif de veiller à la bonne application de la Convention relative aux droits de l'enfant en Belgique. En font partie : Amnesty international, l'Association Française Dolto, ATD Quart Monde, BADJE (Bruxelles Accueil et Développement pour la Jeunesse et l'Enfance), Le Forum – Bruxelles contre les inégalités, le Conseil de la Jeunesse, DEI (Défense des enfants international) Belgique section francophone, ECPAT (End Child Prostitution and Trafficking of Children for sexual purposes) Belgique, FAMISOL, la Ligue des droits de l'Homme, la Ligue des familles, Plan Belgique, le Réseau Wallon de Lutte contre la Pauvreté, le Service Droit des Jeunes (SDJ) Bruxelles, ainsi que UNICEF Belgique. La CODE a notamment pour objet de réaliser un rapport alternatif sur l'application de la Convention qui est destiné au Comité des droits de l'enfant des Nations Unies.

De plus amples informations peuvent être obtenues via notre site www.lacode.be. Voyez aussi notre page Facebook « Coordination des ONG pour les droits de l'enfant ». Avec le soutien de la Fédération Wallonie-Bruxelles

ⁱ « Transport scolaire », *Portail de la mobilité* sur <http://mobilite.wallonie.be>.

ⁱⁱ « L'organisation générale de l'enseignement », *Portail de l'enseignement en Fédération Wallonie-Bruxelles* sur <http://www.enseignement.be>.

ⁱⁱⁱ Etude 2016 « Le transport scolaire des enfants de l'enseignement spécialisé », 2016, *Centre Jean Gol* sur <http://www.cjg.be>.

^{iv} Art. 24 §2 de la Convention relative aux droits des personnes handicapées cité par Centre pour l'égalité des chances et la lutte contre le racisme et Délégué général aux droits de l'enfant, « Recommandation au Ministre de la Mobilité concernant l'organisation et les conditions des transports scolaires des enfants et adolescents en situation de handicap en Région wallonne », *DGDE* sur <http://www.dgde.cfwb.be>

^v Décret du 1^{er} avril 2004 relatif à la mobilité et à l'accessibilité locales, *M.B.*, 13 mai 2004, *M.B.*

^{vi} Arrêté-loi du 30 décembre 1946 relatif aux transports rémunérés de voyageurs par route effectués par autobus et par autocars, *M.B.*, 20 janvier 1947.

-
- ^{vii} Décret du 6 novembre 2008 relatif à la lutte contre certaines formes de discrimination *M.B.*, 19 décembre 2008.
- ^{viii} « Le transport scolaire des enfants de l'enseignement spécialisé », *op. cit.*
- ^{ix} « Transport scolaire », *Portail de la mobilité* sur <http://mobilite.wallonie.be>.
- ^x « Le transport scolaire des enfants de l'enseignement spécialisé », *op. cit.*
- ^{xi} FAPEO, Fédération des associations de parents de l'enseignement officiel : www.fapeo.be ; UFAPEC, Union francophone des associations de parents de l'enseignement catholique : www.ufapec.be.
- ^{xii} « Le transport scolaire des enfants de l'enseignement spécialisé », *op. cit.*
- ^{xiii} J. LAFFINEUR et C. LIEUTENANT, Communiqué « Transport scolaire dans l'enseignement spécialisé : les droits fondamentaux des plus faibles ne sont toujours pas respectés ! », *Groupe de travail Inter-réseaux sur le transport scolaire en Brabant wallon* sur www.transportscolaire.be.
- ^{xiv} Décret du 6 novembre 2008 relatif à la lutte contre certaines formes de discrimination *M.B.*, 19 décembre 2008.
- ^{xv} Centre pour l'égalité des chances et la lutte contre le racisme et Délégué général aux droits de l'enfant, « Recommandation au Ministre de la Mobilité concernant l'organisation et les conditions des transports scolaires des enfants et adolescents en situation de handicap en Région wallonne », *DGDE* sur <http://www.dgde.cfwb.be>
- ^{xvi} *Ibidem.*
- ^{xvii} *Ibidem.*
- ^{xviii} « Le transport scolaire des enfants de l'enseignement spécialisé », *op. cit.*
- ^{xix} Échange avec J. LAFFINEUR, 12 novembre 2016.
- ^{xx} DGDE, « Recommandation relative à l'accès aux transports scolaires organisés par la Commission communautaire française en Région bruxelloise pour les élèves handicapés en intégration permanente totale fréquentant l'enseignement Ordinaire », *DGDE*, www.dgde.cfwb.be
- ^{xxi} Y.-M. VILAIN-LEPAGE, « Mobilité et handicap : comme sur des roulettes ? », 7 septembre 2016, *Le Ligueur*, www.laligue.be.
- ^{xxii} « Handicap : la galère des transports scolaires », 11 Août 2014, *Le Ligueur*, www.laligue.be.
- ^{xxiii} « Le transport scolaire des enfants de l'enseignement spécialisé », *op. cit.*
- ^{xxiv} J. LAFFINEUR et C. LIEUTENANT, *op. cit.*
- ^{xxv} « Le transport scolaire des enfants de l'enseignement spécialisé », *op. cit.*
- ^{xxvi} J. LAFFINEUR et C. LIEUTENANT, *op. cit.*
- ^{xxvii} ... et sans que cela ne soit exceptionnel... Comme précisé plus tôt, des pics de 7h45 de trajet par jour pour un seul enfant ont été recensés !
- ^{xxviii} « Recommandation au Ministre de la Mobilité concernant l'organisation et les conditions des transports scolaires des enfants et adolescents en situation de handicap en Région wallonne », *op. cit.*
- ^{xxix} « Mobilité et handicap : comme sur des roulettes ? », *op. cit.*
- ^{xxx} Voyez <https://sites.google.com/site/cawabasbl/2025-accessible>
- ^{xxxi} M. PREVOT, « Plan Transversal Autisme - Une politique commune forte entre la Wallonie, Bruxelles et la Fédération Wallonie-Bruxelles », 25 avril 2015, Gouvernement wallon sur prevot.wallonie.be.