

**CONSEIL SUPERIEUR DE L'ENSEIGNEMENT SPECIALISE**  
**AVIS N° 124 - "TRANSPORTS SCOLAIRES"**

<i>Situation en Région Bruxelloise</i>	<i>Situation en Région Wallonne</i>
<p><b>1. Historique</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• En 1994, les débuts furent difficiles car l'administration était pauvre en moyens humains pour gérer la problématique des transports. Actuellement, les moyens humains restent inchangés mais l'informatisation permet une plus grande efficacité.</li> <li>• 2800 élèves empruntaient les services du transport scolaire.</li> <li>• Le budget était de 50 millions de francs (1.239.467 euros)</li> <li>• Actuellement : 4622 élèves de l'enseignement spécialisé (1925 abonnements pour les élèves de plus de 12 ans et 2257 élèves sur les circuits spéciaux) bénéficient du transport scolaire. 243 élèves wallons sont transportés vers des écoles bruxelloises ( impact de 23% sur le budget de la COCOF sans compensation de la Région Wallonne).</li> <li>• Le budget 2005 est de 4.968.000 €</li> <li>• 146 circuits spéciaux sont organisés dont 18 à partir de la Région Wallonne.</li> <li>• 132 convoyeurs sont employés pour l'accompagnement des élèves. 14 circuits dont le kilométrage est réduit, qui sont de courtes durées ou dont le nombre d'élèves est peu important ne disposent pas de convoyeur. Les écoles et les parents n'ont pas de demandes particulières d'accompagnement sur ces circuits.</li> <li>• Le Conseil Supérieur s'inquiète de l'intention manifestée par le Cabinet de Madame la Ministre Dupuis quant à une application stricte du décret concernant le droit au transport gratuit. Ces dernières années, les élèves de l'enseignement spécialisé secondaire qui utilisaient le transport public pouvaient fréquenter l'école</li> </ul>	<p><b>1. Historique</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Le transport scolaire a été transféré de la Communauté Française à la Région Wallonne depuis 1994 (accords de la Saint-Quentin).</li> <li>• En 1998, un nouveau décret avait été voté à la région Wallonne. Celui-ci posait des problèmes liés au fonctionnement.</li> <li>• Ce qui était nouveau dans ce décret, entre autres, c'était la répartition des fonctions : AUTORITE (M.E.T)-CONCERTATION (Commissions consultatives déconcentrées et centrale)-EXPLOITATION(T.E.C)</li> <li>• La fonction de concertation était le seul héritage du passé (Pacte scolaire)</li> <li>• Le décret du 1<sup>er</sup> avril 2004 a supprimé les fonctions d'autorité et de concertation. Il a conservé les aspects « Commissions de déplacement scolaire » et « administration ».</li> <li>- La fonction de concertation est assumée par le MET.</li> <li>- La fonction d'exploitation par les 5 TEC.</li> <li>- 1 Commission wallonne + 6 Commissions territoriales ont été mises en place..</li> <li>• Le seul héritage du passé (Pacte Scolaire) est donc à nouveau réduit et ce d'autant plus qu'au sein des Commissions apparaissent deux difficultés supplémentaires.</li> <li>- L'apparition de la notion de « déplacements scolaires » et de majorités différentes en fonction du sujet abordé au sein des Commissions.</li> <li>- L'équilibre rompu entre confessionnel et non confessionnel en fonction du décret Neutralité</li> <li>• Le transport scolaire concerne à la fois l'enseignement ordinaire et</li> </ul>

<p>de leur choix, dans la mesure où le prix de l'abonnement scolaire est un montant fixe pour l'ensemble du territoire de la région bruxelloise. Cette possibilité risque de leur être supprimée, alors qu'elle n'entraîne aucune modification budgétaire.</p>	<p>l'enseignement spécialisé.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Nombre d'élèves concernés : 29.849 (13.801 élèves de l'enseignement spécialisé)</li> <li>• Nombre de circuits : 931</li> <li>• Budget global : + ou - 29.769.000 euros + 75.000 euros pour les germanophones.</li> </ul>
<p><b>2. <u>Durée des trajets et problématiques des distances</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Au niveau des transporteurs, la région a privilégié le temps plutôt que le kilométrage pour leur indemnisation. En effet, les transporteurs sont indemnisés par tranche forfaitaire de 10 km, avec un minimum de 70 km à Bruxelles-Capitale et selon le kilométrage réel et la capacité du véhicule en province ( prix fixé par tranche kilométrique de 10 km)</li> <li>• La majorité des bus qui circulent pour des circuits relativement courts ne dépassent pas 20 places.</li> <li>• Des problèmes réels subsistent principalement pour les écoles accueillant des enfants et adolescents présentant des déficiences visuelles et auditives (enseignements de type 6 et 7). Il faudrait réfléchir à l'offre d'enseignement, à la répartition géographique des établissements et à quelques points centraux de ramassage (neutres). Le Conseil Général de l'enseignement spécialisé pourrait entamer une réflexion sur cette problématique.</li> <li>• Un groupe de travail « durée des circuits » a été mis en place en collaboration avec les directeurs des établissements scolaires. Une école « Test » a été sélectionnée dont le résultat a été probant (gain de 15 à 45 minutes sur la longueur des trajets). Le modèle ayant produit ses effets, l'administration va l'étendre à d'autres écoles.</li> <li>• Une problématique d'offre d'enseignement de type 3 existe dans la région bruxelloise ce qui entraîne une incidence sur les transports scolaires obligés d'organiser des circuits vers le Brabant wallon, voire le Hainaut.</li> </ul>	<p><b>2. <u>Durée des trajets et problématiques des distances</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• La situation n'a guère évolué depuis 2002. Ce qui peut inquiéter, c'est le transfert progressif de l'exploitation dans les 5 TEC. En effet, si jusqu'il y a peu, la majorité des TEC montraient de la bonne volonté en reprenant les circuits tels quels et en étant attentif à cette problématique en cas de restructuration ( leur dotation était liée à l'augmentation des coûts par tranche de 5%), le débat actuel sur leur prochain contrat de gestion envisagerait : <ul style="list-style-type: none"> <li>- de ne prévoir qu'un seul article budgétaire et de ne plus gérer financièrement le transport scolaire des lignes publiques. On peut craindre un transfert des dépenses d'un vers l'autre. Sera-ce vers le transport scolaire ?</li> <li>- de voir le budget global limité à une enveloppe fermée ne permettant plus de revoir les montants en fonction des dépenses effectuées.</li> </ul> </li> <li>• Les transporteurs soulèvent le problème de la tarification des circuits scolaires particulièrement aigu dans l'enseignement spécialisé vu l'éloignement du domicile par rapport à l'école. Actuellement, ce sont souvent des bus de grande capacité qui circulent ,ce qui provoque un accroissement conséquent de la durée des trajets. Plus la capacité est grande plus le tarif au kilomètre est élevé ce qui freine l'utilisation de bus à capacité réduite. Les transporteurs voudraient sortir le coût des chauffeurs hors des tarifs. Un groupe de travail du MET devrait se réunir pour poursuivre la réflexion.</li> <li>• L'accroissement du nombre de petits circuits (kilomètres et capacité) provoque un manque de soumission de la part des transporteurs qui préfèrent des contrats d'un an (gré à gré) plus rentables. Cependant, ces contrats ne sont pas soumis aux mêmes critères que ceux du cahier de charges des circuits soumis au décret (qualité des véhicules,...)</li> <li>• Les transporteurs devraient disposer d'un cahier de charges des transports scolaires reprenant les données techniques indispensables pour l'achat de nouveaux véhicules.</li> </ul>

- A propos de la grosse problématique de la durée des trajets, la Commission Wallonne a demandé au MET de pouvoir disposer de la liste de l'ensemble des circuits gérés par les 5 TEC afin d'en faire une analyse détaillée. Cette demande, sans réponse à ce jour, devrait permettre d'identifier les circuits qui posent problèmes et de dégager des solutions concertées avec les différents utilisateurs (établissements scolaires,...).

### **3. Sécurité au niveau des cars**

- Au niveau du matériel roulant : grâce au cahier des charges et aux contrôles mis en place, la qualité du matériel s'est fortement améliorée. Des experts visitent régulièrement les cars pour vérifier l'état de ceux-ci. Actuellement, tous les cars sont impeccables. Aucun véhicule n'a plus de 5 ans au moment de la signature du contrat ,y compris pour les contrats de gré à gré (auxquels s'appliquent les mêmes conditions que celles du cahier de charges).
- Un contrôle mobile des transporteurs est réalisé par un agent de la STIB. Ceci s'avère particulièrement efficace
- Les ceintures sont obligatoires sur les nouveaux cars. Il faut cependant réfléchir à l'adaptation de celles-ci par rapport à la taille des élèves (notamment dans l'enseignement maternel). Qui porte la responsabilité du port de la ceinture ? Théoriquement, c'est le personnel d'accompagnement. Cependant, le code de la route prévoit qu'on ne peut se déplacer dans un car en mouvement, ce qui n'est pas sans poser de problèmes au personnel d'accompagnement.

### **3. Sécurité au niveau des cars**

- L'exploitation des transports scolaires étant entièrement effectuée par les Tec, c'est à eux que revient le devoir de sanctionner en cas de problème, notamment au niveau de la sécurité. Les plaintes sont régulièrement suivies d'effets.
- Très souvent les véhicules sont en très bon état. Cela vient des critères retenus dans le cahier de charges lors des soumissions.
- La problématique de la ceinture de sécurité reste partiellement non résolue.
  - Quels modèles retenir : à deux ou à trois points ?
  - Qui porte la responsabilité du bouclage des ceintures dans le bus ?
- Le Met a pris de nombreuses initiatives dans le domaine de la sécurité :
  - Organisation de journées « SECURITE » en mars 2002.
  - Création d'un règlement particulier pour le personnel d'accompagnement.
  - Création d'un contrat du bon utilisateur ( adopté en mai 2004) et distribué en septembre à l'ensemble des élèves transportés, aux établissements scolaires, aux transporteurs, à l'IBSR et aux écoles de Bruxelles qui en font la demande.
- Trois dossiers sont encore à l'étude :
  - Problème des abords des établissements scolaires (sécurité de la montée et de la descente des élèves, proposition en discussion des feux de sécurité aux bus, des panneaux lumineux agréés à l'arrière du bus).
  - Les prises en charge au domicile (présence des parents ).
  - La sécurité sur les zones de transfert( potentiellement dangereuses) :Une liste de consignes à respecter a été établie.

<p><b>4. <u>Catégorisation</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>On ne parle plus actuellement que d'école la plus proche. Les notions de transport de commodité et d'écoles non catégorisables n'existent plus depuis le décret sur la Neutralité.</li> </ul>	<p><b>4. <u>Catégorisation</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Pour l'enseignement spécialisé, la notion de transport de libre choix reste la seule généralement admise. Dans certains cas, des dérogations rendent le transport payant. La seule nouveauté est la disparition de l'enseignement non catégorisable depuis le vote du décret Neutralité. Cela simplifie les notions mais établit une concurrence nouvelle entre les réseaux de la Communauté et ceux des Communes et Provinces.</li> </ul>
<p><b>5. <u>Les convoyeurs</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>La majorité des circuits sont dotés d'un personnel d'accompagnement (des difficultés subsistent pour le recrutement et donc certains circuits n'en sont pas pourvus actuellement).</li> <li>Un projet pilote de formation à l'enfant avec spécialisation par type d'enseignement ( 2 X 3 jours) a été suivi par 40 convoyeurs . Aucune formation n'est obligatoire mais elle est gratuite pour les membres du personnel..</li> <li>Lors de l'engagement, l'administration évalue les connaissances du candidat par rapport à l'enfant et son expérience de travail avec des groupes d'enfants..</li> <li>On peut constater la difficulté à engager un personnel de qualité. Dans ce cas, Les écoles peuvent désigner un convoyeur de remplacement.</li> <li>Le personnel d'accompagnement est rémunéré selon les durées réelles de ses prestations et pour un minimum de 3 heures par jour ( barème niveau 3).</li> </ul>	<p><b>5. <u>Les convoyeurs</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Le personnel d'accompagnement dépend directement de l'autorité ( MET)</li> <li>La formation du personnel d'accompagnement est rendue obligatoire (3x2 jours par an). Les aspects communication, gestion de conflits et gestes qui sauvent en sont les axes principaux. Cette année, 150 convoyeurs bénéficieront de cette formation. Les transporteurs sont demandeurs pour une participation des chauffeurs afin d'améliorer la collaboration avec le personnel d'accompagnement.</li> <li>Les convoyeurs sont payés selon le barème de niveau 4.</li> <li>les Chargés de mission ont toujours regretté que la mission d'accompagnement des convoyeurs dans leur travail journalier ne soit pas confiée aux diverses commissions. Cela aurait permis d'emblée un meilleur contact avec les écoles. Actuellement, l'autorité remplit ce rôle de manière administrative et a mis en place une procédure de gestion des conflits. Cette procédure est lourde et a parfois pris des options allant jusqu'à l'interdiction d'emprunter le bus sans l'accord des établissements concernés.</li> <li>Les GSM annoncés en 2002 sont devenus une réalité pour chaque membre du personnel d'accompagnement.</li> </ul>
<p><b>6. <u>Autres observations</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Le libre choix s'exerce jusqu'à la deuxième école (Uniquement dans l'enseignement fondamental (enseignements de type 1 et 8)</li> <li>L'abonnement est valable 12 mois sur les lignes publiques</li> <li>Les élèves relevant des types 1, 3 et 7 dans l'enseignement secondaire</li> </ul>	<p><b>6. <u>Autres observations</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Certains bus ne disposent pas d'un élévateur alors que la nécessité s'en fait sentir.</li> <li>Des élèves fréquentent des classes expérimentales (autistes, polyhandicapés, aphasiques/dysphasiques) et leur prise en charge ne</li> </ul>

<p>sont sur le transport public (sauf dérogation justifiée par le chef d'établissement)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Les élèves des types 1 et 8 au niveau fondamental bénéficient des circuits spéciaux (ils peuvent aussi bénéficier d'abonnements) sans restriction.</li> <li>• Gratuité des transports en commun pour les élèves jusqu'à 12 ans.</li> <li>• Absence des parents à l'arrivée de l'enfant au domicile : les convoyeurs ont reçu le conseil de le conduire au bureau de police ce qui pose problème d'ordre psychologique pour l'élève concerné.</li> <li>• Les chauffeurs devraient disposer d'un C.A.P européen (certificat d'aptitude) avec obligation de se former (en discussion : 36 heures par période de 4 ans). Les chauffeurs devraient avoir accès aux simulateurs de conduite nouvellement installés sur le territoire belge ( 1 en Flandre et 1 en Wallonie).</li> </ul>	<p>peut être effective que sur des circuits existants et sans possibilité d'extension.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Le droit au transport est octroyé par l'administration ce qui pose problème lorsqu'une hésitation se fait sentir et provoque des litiges où les enfants sont souvent pris en otage. La Commission territoriale dispose bien d'un droit de recours mais celui-ci n'est pas suspensif.</li> <li>• Absence des parents à l'arrivée de l'enfant au domicile : les convoyeurs ont reçu le conseil de le conduire au bureau de police ce qui pose problème d'ordre psychologique pour l'élève concerné. Le MET a interpellé le Ministre de l'intérieur à ce sujet.</li> <li>• le transfert de l'exploitation au TEC a nettement amélioré le traitement des dossiers des transporteurs (factures,...). La prise en main par l'administration du MET a permis une gestion informatique qui, actuellement au point, permet un sérieux gain de temps et une facilitation du travail. Ces deux améliorations sont non négligeables.</li> <li>• Les chauffeurs devraient disposer d'un C.A.P européen (certificat d'aptitude) avec obligation de se former (en discussion : 36 heures par période de 4 ans). Les chauffeurs devraient avoir accès aux simulateurs de conduite nouvellement installés sur le territoire belge ( 1 en Flandre et 1 en Wallonie).</li> </ul>
<p><b>7. <u>Capacité</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 1 enfant = 1 place</li> </ul> <p>Obligatoire depuis le 1/1/2005. Actuellement, il y a encore quelques bus en surcharge .Cette problématique fait l'objet d'une étude de l'administration.</p>	<p><b>7. <u>Capacité</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Un enfant = une place et une ceinture de sécurité. Ce n'est évidemment vrai que pour les services spéciaux, car les enfants transportés en lignes publiques n'ont pas de ceinture et sont trop souvent en place debout. Les TEC n'ont pas les moyens de dédoubler toutes les lignes publiques et laissent s'entasser des élèves sur certains circuits en toute insécurité.</li> </ul>

## Recommandations du Conseil Supérieur :

### A Bruxelles :

1. A l'instar de ce qui s'est fait en R.W, il faut réaliser un code de bonne conduite impliquant les élèves, les familles, les transporteurs, les convoyeurs et les établissements scolaires.
2. Le Conseil Supérieur souhaite que la proposition de Madame la Ministre Dupuis concernant les remboursements ne soit pas mise en application vu qu'elle n'aurait aucun impact budgétaire.

### En Wallonie :

3. R.W : Augmenter le nombre de petits cars.
4. R.W : Revoir le mode de subventionnement des transporteurs.
5. R.W : Il serait intéressant d'insister pour que l'on puisse utiliser en région wallonne des véhicules de catégorie 3 tels que ceux utilisés par des ASBL qui organisent des transports scolaires.
6. Toujours en Région Wallonne, autoriser, par dérogation, le transport des élèves de T1 et T8 par ramassage plutôt que par transports publics.

### Dans les deux régions :

7. Il faut absolument diminuer le temps de transport là où les enfants sont pris en charge avant 7h du matin. En s'alignant sur les normes AWIPH, la durée d'un trajet aller-retour ne devrait pas excéder 2h.
8. Permettre la composition d'un "pool" suffisant de convoyeuses lors des absences des titulaires (faire appel, à titre exceptionnel et volontaire, à des membres du personnel des établissements scolaires, à des parents, ...). A Bruxelles, les enseignants et convoyeurs de remplacement doivent être déclarés préalablement et disposer d'un contrat. En Région Wallonne, un pool de convoyeurs suppléants existe.
9. Il faut fixer les responsabilités des surveillances lors des correspondances (tant à l'école qu'ailleurs)
10. Les pouvoirs publics devraient prendre des initiatives pour améliorer le problème de l'offre d'enseignement.
11. Améliorer la transmission des décisions au niveau des dérogations d'âge (administration de l'enseignement spécialisé) car cela engendre des problèmes au niveau de l'organisation du transport en cours d'année. Dossiers clôturés au 15/7 et au 28/8 au maximum.
12. Mettre en place les dispositions de l'avis N° 5 de la Commission Consultative Bruxelloise francophone du service de Transport Scolaire. La Commission demande une signalisation plus visible aux abords des écoles avec la pose de panneaux A23 munis de lumière clignotante, la modification du code de la route en incluant l'obligation de la pose, sur les véhicules effectuant du ramassage scolaire, d'un panneau avec un enfant en noir sur fond jaune muni de lumière clignotante en cas de déchargement. Cette adaptation du panneau augmentera la visibilité des véhicules (pour information, à Bruxelles, le personnel d'accompagnement est tenu par le contrat de travail de porter un gilet fluo.
13. Dans certains cas, établir des zones "30 km".
14. Prévoir une meilleure communication entre les services des Transports et les familles (règlement de transport, numéro de téléphone et de GSM,...)
15. Garantir la sécurité tenant compte de l'âge et des besoins des élèves.
16. Inviter les directions d'établissement à encourager l'utilisation des transports publics pour les élèves des types 1 et 8 dans l'enseignement fondamental chaque fois que possible.

### En annexe :

- enquête de la Ligue des droits de l'enfant sur la problématique des transports scolaires.
- Statistiques du transport scolaire en Région Wallonne.
- Transport scolaire : l'affaire de tous (convoyeurs, convoyeuses mode d'emploi). Fascicule wallon
- Objectif Bus sympa (pour les élèves en région wallonne).