

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

Des copies de cette recommandation ont été adressées au Ministre de l'Égalité des chances en Wallonie, à la Direction de l'Égalité des Chances en Wallonie (DGO5), au Ministre de l'Égalité des chances en Communauté française ainsi qu'à la Direction de l'Égalité des Chances en Communauté française.

Les auteurs de la recommandation :

Centre pour l'égalité des chances et la lutte contre le racisme Délégué général aux Droits de l'Enfant de la Communauté française.

Les constats :

La problématique des transports scolaires pour les enfants de l'enseignement spécialisé est récurrente depuis des années. Toutefois, malgré de nombreuses interpellations auprès des pouvoirs politiques concernés, la situation n'a encore jamais évolué d'un point de vue structurel.

Tant le Centre que le Délégué général aux Droits de l'Enfant ont été saisis de plusieurs signalements ces dernières années, en Région bruxelloise comme en Région wallonne, concernant les conditions de transport scolaire des enfants et adolescents atteints d'un handicap : longueur des trajets, temps d'attente, horaires, nombre insuffisant et manque de formation des accompagnants(1).

Qu'en est-il exactement ?

La principale plainte porte sur la longueur des trajets. Pour exemple, cette année, 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(2) . Pire, 20 % y passaient plus de trois heures et le trajet le plus long durait 7h45... ! Pour quelques 6 heures de présence à l'école et 3 heures le mercredi. Par ailleurs, 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. Solution réservée aux familles qui peuvent financièrement en assumer la dépense, le plus souvent d'ailleurs au prix d'une réduction du temps de travail d'un parent.

Il est important aussi de rappeler que ces conditions sont infligées à des enfants déjà largement fragilisés soit par un handicap, soit par des difficultés comportementales et/ou une souffrance psychologique.

Certains des enfants qui bénéficient de trajets d'une durée acceptable doivent, quant à eux, subir de tels temps d'attente qu'ils se retrouvent également en souffrance. Ainsi, pour effectuer un trajet de 2 X 50 minutes par jour, certains enfants sont tenus d'arriver à l'école 1h 20 avant le début des cours et d'attendre 40 minutes après la fin des cours. Le temps total d'attente de ces enfants en dehors des heures scolaires atteignant ainsi 4 heures par jour.

Par ailleurs, on constate également qu'il n'est pas rare que certains circuits arrivent systématiquement en retard à l'école. Ces retards variant de 40 à 60 minutes. Répétés et quotidiens, ils rendent très difficile le suivi d'une scolarité régulière.

Toujours en rapport avec les horaires, certains circuits commencent parfois très tôt et c'est ainsi que, toujours pour ceux du Brabant wallon par exemple, plus de 10 % des enfants concernés quittent leur domicile avant 7 heures du matin.

Un autre aspect important de la problématique a trait aux convoyeurs chargés de l'accompagnement des enfants dans les bus.

D'une part, on constate que leur nombre est globalement insuffisant. 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 inacceptable sur le plan de la sécurité.

D'autre part, leur formation est soit inexistante, soit insuffisante pour entourer et soutenir adéquatement ces enfants à besoin spécifiques 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.

De telles conditions, vécues quotidiennement par des enfants qui devraient, du fait de leur état physique, mental et/ou psychologique, bénéficier d'un maximum de confort et de facilités, sont reconnues par tous les 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.

Même si toutes les situations ne dégèrent pas de cette manière, les conditions du transport scolaires 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.

Analyse juridique :

Au regard des principes d'égalité et de non-discrimination :

Les situations décrites dans les constats qui précèdent se heurtent au principe de non-discrimination dont la mise en œuvre est organisée par des textes légaux nationaux adoptés tant au niveau des compétences de l'état fédéral que des entités fédérées. Elles peuvent en effet s'analyser en termes de discriminations directes et indirectes sur base du handicap.

La question des transports scolaires entre dans la catégorie juridique de la fourniture des biens et services au public dans le cadre de laquelle, le Décret de la Région wallonne du 6 novembre 2008 relatif à la lutte contre certaines formes de discrimination modifié par le décret du 19 mars 2009 prohibe toute discrimination directe et indirecte à l'égard des personnes avec un handicap.

Ce texte précise en effet que : « Dans les matières qui relèvent du champ d'application du présent décret, toute forme de discrimination est interdite, notamment la discrimination directe, la discrimination indirecte et un refus de mettre en place des aménagements raisonnables en faveur d'une personne handicapée. » art.15

Il prévoit également que : « Dans le respect des compétences exercées par la Région, le présent décret s'applique à toutes les personnes, tant pour le secteur public que pour le secteur privé, y compris les organismes publics en ce qui concerne :

(...) 9° la fourniture des biens et services qui sont à la disposition du public » (art.5§1).

Les travaux préparatoires de ce décret évoquent expressément, parmi la fourniture de biens et services au public, le transport scolaire visé à l'article 4 de la loi du 29 mai 1959(3) . Il s'agit en effet de compétences dont la Communauté française a transféré l'exercice à la Région wallonne et à la COCOF(4) .

Les situations décrites ayant trait notamment à la durée des trajets peuvent s'analyser en discriminations directes sur base du handicap : en effet, au sens du décret wallon : « Il y a discrimination directe quand une personne est traitée de manière moins favorable qu'une autre personne dans une situation comparable, en raison d'un des motifs protégés (comme le handicap) et que cela ne se justifie pas ». Ou, autrement dit, toute distinction directe constitue une discrimination directe, à moins que cette distinction directe ne soit objectivement justifiée par un but légitime et que les moyens de réaliser ce but soient appropriés et nécessaires.

Or, les constats formulés précédemment sont notamment étayés par un recensement qui, en 2007, « avait permis d'évaluer le temps de transport moyen à 24 minutes par trajet pour les enfants de l'enseignement ordinaire et à 60 minutes pour ceux de l'enseignement spécialisé. (...) L'enquête de 2007 avait également démontré que 12% des élèves restaient plus de 90 minutes par trajet dans le bus et que 3% avaient un trajet de plus de deux heures. (...) En 2010, il est vrai que les allongements des temps de parcours se multiplient. (5)»

La différence de traitement entre les enfants atteints d'un handicap et les autres est donc avérée.

La justification de cette distinction de traitement repose sur la nécessité de concentrer les parcours afin d'en réduire les coûts et à la plus grande dispersion des écoles du spécialisé.

Si cette distinction est légitime, se pose toutefois la question de savoir si les moyens mis en place pour atteindre cet objectif n'entraînent pas une atteinte disproportionnée aux droits mis en cause par la mesure de distinction.

Or, si l'on analyse les conséquences de la longueur des trajets et des temps d'attente ainsi que des difficultés liées aux horaires sur la santé physique et mentale de ces enfants, on ne peut que conclure à la disproportion de la mesure prise.

Outre ce constat de discrimination directe, les situations décrites précédemment peuvent également s'analyser en terme de discriminations indirectes basées sur le handicap en ce qu'elles constituent un refus de mettre en place des aménagements raisonnables pour les personnes handicapées.

Au sens du décret wallon du 6 novembre 2008, les aménagements raisonnables s'entendent comme des « Mesures appropriées, prises en fonction des besoins dans une situation concrète, pour permettre à une personne handicapée d'accéder, de participer et progresser dans les domaines pour lesquels le présent décret est d'application, sauf si ces mesures imposent à l'égard de la personne qui doit les adopter une charge disproportionnée.» (art.4- 13°)

Très concrètement, en termes de transports scolaires, les enfants avec un handicap ont besoin, au titre d'aménagements raisonnables, de conditions de voyage adaptées à leur handicap. Ces conditions impliquent spécifiquement :

d'avantage de surveillance, d'accompagnement ;

des trajets qui ne soient pas excessivement longs, pour éviter une fatigue physique et mentale excessive dans le chef de ces enfants mais aussi parce qu'ils nécessitent des soins qui ne peuvent être reportés pour des raisons d'hygiène, médicales et de confort minimum.

Pour rappel, le Gouvernement wallon, dans sa déclaration de politique régionale, s'est engagé en juin 2009, à « étoffer une offre de transport de sorte qu'un élève ait un temps de trajet le plus raisonnable possible pour se rendre dans son école » et de « renforcer l'offre de services de transport PMR afin de permettre aux personnes en situation de handicap d'avoir une vie sociale au même titre que tout un chacun. »

Par ailleurs, les situations décrites précédemment entrent en contradiction avec le prescrit de certains textes européens ou internationaux.

En effet, au niveau européen, de telles situations contreviennent à plusieurs articles de la Charte des Droits Fondamentaux de l'Union Européenne.

Certains trajets, particulièrement longs et sans accompagnement, peuvent pour certains enfants, parce qu'ils en souffrent physiquement et mentalement, constituer un mauvais traitement et entrer en contradiction avec les articles 4 et 24 de la Charte qui prévoient respectivement l' « Interdiction de la torture et des peines ou traitements inhumains ou dégradants » et le droit de l'enfant à la protection et aux soins nécessaires à leur bien-être, (...) et à la prise en compte de son intérêt comme considération primordiale dans tous les actes qui leur sont relatifs, qu'ils soient accomplis par des autorités publiques ou des institutions privées.

Ce qui implique que dans la recherche de la proportionnalité entre les impératifs budgétaires et organisationnels des trajets en question, il y a lieu de considérer l'intérêt de l'enfant comme supérieur à toute autre considération.

L'intérêt supérieur de l'enfant est une notion essentielle mise en avant dans la Convention Internationale des Droits de l'Enfant en son article 3. : « Dans toutes les décisions qui concernent les enfants, qu'elles soient le fait des institutions publiques ou privées de protection sociale, des tribunaux, des autorités administratives ou des organes législatifs, l'intérêt supérieur de l'enfant doit être une considération primordiale ».

Par ailleurs, ces situations entrent également en contradiction avec la Convention des Nations Unies relative aux droits des personnes handicapées ainsi que son protocole facultatif ratifiée par la Belgique et entrée en vigueur le 1er août 2009.

Dans ses principes généraux (art.3), la Convention énonce en effet les principes de « respect de la dignité intrinsèque, de l'autonomie individuelle, y compris la liberté de faire ses propres choix » ainsi que la « non-discrimination » et « l'égalité des chances ».

Dans ses Obligations générales (art.4) elle stipule par ailleurs que les Etats Parties « s'engagent à :

(...) b) Prendre toutes mesures appropriées, y compris des mesures législatives, pour modifier, abroger ou abolir les lois, règlements, coutumes et pratiques qui sont source de discrimination envers les personnes handicapées ;

d) Prendre toutes mesures appropriées pour éliminer la discrimination fondée sur le handicap pratiquée par toute personne, organisation ou entreprise privée ; »

Propositions :

Le Centre et le Délégué général aux Droits de l'Enfant demandent :

afin que cette situation cesse au plus vite, qu'une transformation structurelle et profonde de l'organisation des transports soit mise en œuvre. En Région wallonne, le nouveau contrat de gestion des TEC étant négocié à l'automne, le moment est propice pour y inclure les modifications nécessaires. Le futur contrat de gestion du TEC devrait inclure des critères qualitatifs et prévoir des sanctions en cas de non respect des obligations prévues ;

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 (avis 113 et 124), le Centre et le Délégué général aux Droits de l'Enfant 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.

Référence(s) légale(s) et / ou jurisprudence :

Décret du 6 novembre 2008 relatif à la lutte contre certaines formes de discrimination modifié par le décret du 19 mars 2009.

Convention des Nations Unies relative aux droits de l'homme des personnes handicapées.

Charte des Droits fondamentaux de l'Union Européenne (2000/C 364/01).

Convention Internationale des Droits de l'Enfant

Autres (ex. renvoi vers autres fiches, expériences, biblio, partenaires...) :

Le [Groupe de travail inter réseaux transport scolaire en Brabant wallon](#) reprend toute la législation, les articles de presse, les constats et des propositions.

[La Ligue des Droits de l'Enfant](#) a constitué un dossier de presse ainsi que des témoignages concernant le transport scolaire des enfants handicapés en Région wallonne.

Personnes de contact :

Au Centre pour l'Égalité des Chances :

Véronique Ghesquière 02/212.31.46 - veronique.ghesquiere@cntr.be

Nathalie Denies 02/212.30.81 - nathalie.denies@cntr.be

Après du Délégué général aux droits de l'enfant :

Karin Van der Straeten 02/223.36.99 - karin.vanderstraeten@cfwb.be

[1] La saisine du Centre pour l'égalité des chances dans les dossiers relevant des compétences de la Région wallonne se justifie par le protocole de collaboration conclu entre le Centre et la Région wallonne en vue de l'application du décret du 6 novembre 2008 relatif à la lutte contre certaines formes de discrimination modifié par le décret du 19 mars 2009.

[2] Chiffres avancés par le Groupe Inter-réseaux des directions d'écoles spécialisées en Brabant Wallon

[3] Projet de décret modifiant, en ce qui concerne le champ d'application, le décret du 6 novembre 2008 relatif à la lutte contre certaines formes de discriminations, en ce compris la discrimination entre les femmes et les hommes en matière d'économie, d'emploi et de formation professionnelle, Commentaire des articles, Doc Parl. P.W., sess 2008-2009, n° 923/1 p. 3.

[4] Art 3 du décret II du 19 juillet 1993 attribuant l'exercice de certaines compétences de la Communauté française à la région wallonne et à la Commission Communautaire française.

[5] Réponse de Monsieur Philippe Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité à une question écrite du 02/02/2010 de Monsieur Daniel Senesael (Session 2009-2010, Année 2010, Numéro 555(2009-2010) 1