

La gestion du transport scolaire des élèves à besoins spécifiques en Région wallonne

Plus de 24.000 élèves de l'enseignement fondamental et secondaire bénéficient d'un transport organisé entre leur domicile et une école de la Communauté française située en Région wallonne.

Le droit au transport vers l'école la plus proche permet, conformément au pacte scolaire, de respecter le libre choix des parents si ceux-ci ne disposent pas, à une distance raisonnable, d'une école correspondant à leur choix.

Le coût de ce transport pour les finances wallonnes s'élève à 57 millions d'euros par an.

La Cour des comptes a examiné la gestion de l'octroi du droit au transport et de l'accompagnement des élèves par le service public de Wallonie (SPW). Elle a également examiné la mise en œuvre effective du transport, confiée au groupe TEC par le décret du 1^{er} avril 2004.

L'examen s'est concentré sur le transport des élèves à besoins spécifiques, régulièrement dénoncé depuis plusieurs années pour des conditions difficiles du transport scolaire de certains élèves, en particulier des durées de transport trop importantes.

La Cour des comptes constate qu'en mars 2018, 1.613 élèves supportaient une durée de transport quotidien supérieure à trois heures, voire à quatre heures pour 400 d'entre eux. Tous les élèves concernés fréquentent un établissement d'enseignement spécialisé.

Le gouvernement wallon explique ces temps de parcours excessifs principalement par la distance entre le domicile et les écoles pouvant accueillir les élèves à besoins spécifiques, car elles sont moins nombreuses. Ce lien entre distance et délai n'est toutefois pas formellement établi ; l'organisation du circuit en lui-même est aussi un facteur d'explication. Les TEC ont tendance à allonger les circuits au lieu d'en créer de nouveaux, en se fondant sur le financement par enveloppe fermée et l'impossibilité d'augmenter le nombre d'agents d'accompagnement.

Par ailleurs, la Cour des comptes relève des faiblesses dans plusieurs contrôles opérés par le SPW et les TEC, comme la fréquentation de l'école la plus proche, l'effectivité de la présence dans le bus et l'affectation à une ligne régulière. Améliorer ces contrôles pour limiter le transport uniquement aux élèves qui y ont droit et qui l'utilisent effectivement devrait permettre de diminuer la durée de certains trajets.

La Cour constate également que plusieurs articles du décret du 1^{er} avril 2004 n'ont pas fait l'objet d'un arrêté d'exécution. Plus de 8.000 élèves qui disposent, à distance raisonnable, d'une école correspondant à leur choix sont transportés sans conditions particulières liées à l'accessibilité de l'école alors que le pacte scolaire ne l'impose pas.

La Cour des comptes a identifié une quarantaine de circuits qui, sur la base des critères établis par le gouvernement, devraient être pourvus d'un accompagnateur mais qui ne le sont pas pour des raisons budgétaires. De plus, l'effectivité de l'accompagnement n'a pu être établie faute de données disponibles pour l'ensemble des circuits. Plus globalement, la réflexion en cours sur la qualité des services au sein des TEC n'intègre pas le transport scolaire.

Au vu des constats exposés, la Cour des comptes conclut à un manque certain de pilotage du transport scolaire. Elle recommande de redéfinir les rôles et tâches de chacun des acteurs (écoles, parents, TEC, transporteur, SPW et personnel d'accompagnement) pour aboutir à une meilleure cohérence des responsabilités en ayant pour objectif l'amélioration des durées de transport et de la qualité du service fourni aux élèves à besoins spécifiques.

Le ministre chargé de la Mobilité et des Transports a répondu en date du 13 février 2019 que le contrat de service public 2019-2023 entre la Région wallonne et l'opérateur de transport de Wallonie adopté par le gouvernement wallon le 31 janvier 2019 devrait répondre globalement aux recommandations de la Cour.