

«Il est grand temps d'ouvrir les robinets. On travaille avec une enveloppe fermée alors que le nombre de circuits augmente.» **Patrick DEBLIRE**

920 La Wallonie compte 920 circuits de transport scolaire. Mais seulement 736 accompagnateurs.

Le transport scolaire souffre : reportage dans le car de José

«L'humain débarqué depuis longtemps»

Manque de moyens, de formation et de communication entre les acteurs. Le transport scolaire souffre en silence.

● Caroline FIXELLES

Lundi, 7 h 30. Moins un degré au thermomètre. La neige tombe. José Gennart, 58 ans, chauffeur scolaire, est debout depuis 4 h 15. Son premier passager, il l'a embarqué à 6 h 15 à Dinant. Jimmy, 14 ans, n'arrivera pourtant à l'école qu'à 9 h. «*Il faut bien un premier*», reconnaît le chauffeur. José a délaissé le transport poids lourd il y a trois ans. «*Je ne voudrais plus faire autre chose*», assure-t-il, en regardant tendrement les enfants dans son rétro.

Au fond du car, certains se sont assoupis. Le réveil d'Aline, 16 ans, a sonné à 5 h 30 ce matin. «*Je dors dans le bus pour récupérer. Le soir, je rentre vers 18 h et je dois encore faire mes devoirs*», raconte la jeune fille. Âgés de 7 à 20 ans, tous fréquentent l'enseignement spécialisé. Handicap physique, mental, troubles du comportement, difficultés d'apprentissage, le transport scolaire est gratuit pour ces enfants. «*En contrepartie, les parents doivent choisir l'école adaptée la plus proche*», dit José qui s'arrête et ouvre la porte.

Manque d'accompagnateurs

Laura, 8 ans, monte, valise à la main. «*On ne démarre pas tant que tu n'as pas ta ceinture*, lance Stéphanie

Peeters, 26 ans, l'accompagnatrice. Aujourd'hui, des personnes comme Stéphanie, il n'en existe que 736 pour 920 circuits en Wallonie. Une situation qui indigné José. «*Je me suis un jour retrouvé seul. Une fille a reçu un coup de poing. Comment gérer cela tout en conduisant ?*»

Stéphanie est éducatrice de formation. «*C'est rare. Mon ancienne accompagnatrice était couturière*», note José. Aucun diplôme n'est en effet requis pour devenir accompagnateur de car scolaire. «*Une formation est prévue mais seulement quand on a un CDI, soit après 5 ans de CDD*», s'offusque Stéphanie.

Disputes, bagarres, grossièreté, l'éducatrice doit faire respecter l'ordre. «*Nous avons un bus assez facile*, souligne toutefois la jeune femme. *Parce que nous avons éjecté les trouble-fête.*» Et José d'acquiescer : «*Au début, certains se déplaçaient à leur guise dans le bus. D'autres donnaient des coups de cutter dans les sièges ou montraient leurs fesses à la fenêtre.*»

Des heures sans toilette

8 h 05. Le car arrive à l'Acinapolis de Jambes, point de correspondance pour 8 cars scolaires. «*Nous devons attendre tous les véhicules avant de dispatcher les enfants en fonction des écoles*», commente José. Soudain, l'annonce tombe : un bus est bloqué par la neige. Les enfants doivent s'armer de patience. Interdiction de sortir du car. «*En décembre, il nous est arrivé d'attendre sur le parking jusqu'à 20 h ! Il n'y a pas de toilettes dans le car et il n'est pas prévu que les enfants mangent ou boivent*», colère José alors que le ton monte dans le bus. C'est que, dans ce car de 11 m², certains sont assis depuis deux heures et ont la bougeotte.

Hourra ! Le dernier bus est enfin là. Les enfants sont sur le qui-vive. Un véritable ballet se joue entre les véhicules. En moins de deux minutes, les 200 élèves sont répartis dans les bus. Pour José, direction l'Institut Reumonjoie de Malonne. Mais un enfant manque à l'appel. «*Il ne vient pas. Il va acheter des chaussures avec sa mère*», explique un camarade. «*Manquer l'école, pour certains parents, c'est un détail*», soupire José.

Les enfants arriveront finalement avec plus d'une demi-heure de retard. «*Personne ne s'inquiète, pas même l'école*», regrette le chauffeur. Devant les grilles, personne pour les accueillir. «*C'est ça le transport scolaire. Les acteurs ne parlent pas entre eux et se voient rarement. Une fois l'an, nous recevons un contrôleur du TEC, plus intéressé par les km réalisés que par le sort des enfants qui doivent se lever 3/4 h plus tôt. L'humain, ils l'ont débarqué depuis longtemps.*»

9 h 30, fin du premier round. José aura parcouru 135 km. La neige tombe toujours. Le chauffeur s'inquiète pour le retour. «*Et pourtant, je dois ramener les enfants chez eux.*» José parle alors de débrouille. «*Qui prévient les parents ? Nul ne sait. Heureusement, j'ai leurs numéros même si je ne suis pas censé les avoir...*»

Malgré tout, José aime son métier. L'homme, qui travaille 33 h/semaine, en est à son 10^e CDD. «*Les CDI pour nous, ça n'existe pas. Car mon chef devrait me mettre en chômage technique durant les congés.*» Des conditions de travail qui compliquent le recrutement de chauffeurs. «*Pas étonnant de retrouver des pensionnés au volant ! Et quand on sait que je suis payé moins que pour transporter des patates...*» ■

Transporteurs : 5 faillites en 2015

Le transport scolaire concerne 21 000 élèves en Wallonie. Il est sous-traité par les TEC à des entreprises privées. Pour Patrick Deblire, président de la commission du transport scolaire de la fédération des autocaristes, «il est grand temps d'ouvrir les robinets. On travaille avec une enveloppe fermée alors que le nombre de circuits ne cesse d'augmenter pour diminuer les temps de trajet des élèves». Les circuits wallons sont ainsi passés de 700 à 920 en moins de 10 ans.

Le transport scolaire coûte actuellement 50 millions € par an (autocars + accompagnateurs) à la Wallonie. Selon le président, augmenter le

budget permettrait d'engager des accompagnateurs supplémentaires (il en manque 200) et aux transporteurs de survivre. «Rien que l'an dernier, il y a eu 5 faillites en Région wallonne. Et déjà une en 2016», raconte Patrick Deblire. Le président plaide pour une révision du système tarifaire, vieux de 30 ans. Les transporteurs sont payés en fonction de la capacité des véhicules et du kilométrage effectué. «Aujourd'hui, les petits véhicules sont fortement utilisés. Or, pour ceux-ci, le transporteur est payé moins. Mais pour l'employeur, que le car soit grand ou petit, le salaire du chauffeur est pareil...»

Autre problème : les modifications

de circuits (un élève part ou arrive) qui peuvent être faites à tout moment, pouvant diminuer le kilométrage et influencer les recettes. «J'ai ici l'exemple d'un circuit pour lequel c'est le 20^e avenant depuis 2010 ! Dans certains cas, la recette a été divisée par 2 par rapport au contrat de base. Or, les contrats sont signés pour 10 ans.» Résultat : les petites entreprises familiales trinquent. «Elles tombent en faillite ou rejoignent les deux grands groupes de transporteurs (Keolis et Hansea, NDLR). Sur 1 894 véhicules en Flandre et en Wallonie, 994 leur appartiennent déjà. Or, n'avoir que deux interlocuteurs n'est jamais bon pour les affaires...» ■

Une structure à simplifier selon le MR

La dernière étude du centre Jean Gol, centre de réflexion du MR, se penche sur le transport scolaire. Elle dresse un bilan mitigé en Wallonie et formule des propositions. «Il faut tout d'abord simplifier l'organisation», indique Valérie De Bue, députée wallonne MR. Aujourd'hui, ce secteur est géré par le Service public de Wallonie (qui ouvre le droit au transport et engage

les accompagnateurs) et les TEC (qui organisent les circuits). «Ces tâches devraient être organisées au sein d'une même équipe», assure Valérie De Bue. Par ailleurs, la députée évoque la possibilité de réserver le transport scolaire à l'enseignement spécialisé (80 % des bénéficiaires aujourd'hui) et ce, face à une enveloppe fermée. Il s'agirait, à côté,

d'améliorer les lignes régulières du TEC pour l'enseignement ordinaire. En outre, il faudrait renforcer le contrôle : on recense 10 % d'élèves fantômes qui s'inscrivent mais ne prennent jamais le bus. Valérie De Bue compte interpeller le ministre de la Mobilité, Carlo Di Antonio. «On n'en parle pas assez. Or, les problèmes sont réels», dit-elle, sans exclure la possibilité de faire des propositions par la suite.