



**La Fédération
des commissions
scolaires
du Québec**

**Mémoire présenté
au ministère des Transports du Québec**

**à l'occasion de la consultation
sur l'organisation et le financement des services de transport adapté
au Québec**

Document : 6130
Février 2001

PRÉSENTATION

La Fédération des commissions scolaires du Québec (FCSQ) existe depuis 54 ans. À la suite de la mise en place des commissions scolaires linguistiques, la FCSQ représente les 60 commissions scolaires francophones du Québec et la Commission scolaire du Littoral.

Parmi les principaux mandats qui lui sont confiés, la Fédération a comme objectif de défendre les intérêts de ses membres et de faire avancer la cause de l'éducation au Québec. La Fédération produit notamment, à la suite de consultations auprès des commissions scolaires, des mémoires, des avis, des recommandations et des propositions afin de soumettre leurs positions sur des projets concernant le système public d'enseignement.

Le présent mémoire expose la position de la Fédération des commissions scolaires du Québec sur l'organisation du transport adapté. Par le document de consultation intitulé *Transport adapté - Pour une meilleure accessibilité des services - Révision du cadre organisationnel et financier*, le ministère des Transports du Québec a invité les personnes et les organismes intéressés à faire part de leurs commentaires sur les modifications que le Ministère souhaite apporter au regard de l'organisation et du financement des services de transport adapté.

La FCSQ désire contribuer à cette consultation qui vise à assurer, le plus efficacement possible, la mobilité des personnes handicapées afin que celles-ci puissent avoir accès à leurs activités. En effet, les problèmes constatés dans les services de transport adapté doivent être surmontés. La recherche de solutions est une priorité pour tous ceux que le domaine du transport concerne. Compte tenu de l'importance des enjeux, la FCSQ tient à présenter le rôle que peuvent jouer les commissions scolaires dans la recherche d'une meilleure accessibilité des personnes handicapées à leurs activités. Les commissions scolaires ont la volonté de contribuer à une organisation efficace des services de transport adapté sans préjudice aux élèves handicapés.

Nous tenons à remercier le ministère des Transports d'avoir invité la Fédération des commissions scolaires du Québec à participer à cette consultation.

Introduction

Depuis le début des années soixante, le Québec a rendu l'école publique accessible à tous les jeunes, et ce, indépendamment de l'endroit où ils résident ou de la richesse de leurs parents. Le transport scolaire est un rouage essentiel à l'atteinte de cet objectif.

En vertu de la Loi sur l'instruction publique, tous les enfants du Québec ont droit aux services éducatifs, et ce, à compter du premier jour de l'année scolaire où il atteint son âge d'admissibilité jusqu'au dernier jour du calendrier scolaire où il atteint 18 ans, ou 21 ans dans le cas d'une personne handicapée au sens de la Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées.¹

Les commissions scolaires sont tenues d'admettre aux services éducatifs toutes les personnes de leur territoire qui y ont droit en vertu de la L.I.P.². Pour ce faire, l'état doit contribuer à financer la construction d'écoles, primaire et secondaire, ou prévoir le financement du transport scolaire pour permettre à tous les jeunes du Québec d'avoir accès aux services éducatifs. Cette accessibilité à l'école par le transport est assurée pour l'école la plus rapprochée de la résidence de l'élève selon les critères établis par la politique de transport de la commission scolaire³. L'élève peut fréquenter une autre école que celle située près de sa résidence pour des raisons de capacité d'accueil ou de vocation pédagogique.

En effet, à la demande d'un groupe de parents et après consultation du comité de parents, les commissions scolaires peuvent établir une école aux fins d'un projet particulier (arts-étude, sports-étude, vocation internationale, etc.). La commission scolaire peut déterminer les critères d'inscription des élèves à cette école.⁴

Pour les élèves handicapés ou en difficulté d'adaptation ou d'apprentissage, les commissions scolaires doivent adapter les services éducatifs aux besoins de ces élèves d'après l'évaluation qu'elles doivent faire de leurs capacités telle que prévue par la L.I.P.⁵. En effet, la commission scolaire est tenue d'adopter une politique relative à l'organisation des services éducatifs à ces

¹ Article 1 de la Loi sur l'instruction publique.

² Articles 208 et 209 de la L.I.P.

³ Articles 4 et 239 de la L.I.P.

⁴ Article 240 de la L.I.P.

⁵ Articles 234 et 235 de la L.I.P.

élèves. La politique doit prévoir, d'une part, assurer l'intégration harmonieuse de l'élève handicapé ou en difficulté d'adaptation ou d'apprentissage dans une classe ou un groupe ordinaire de même qu'aux autres activités de l'école lorsque l'évaluation de ses capacités et de ses besoins démontre que l'intégration faciliterait ses apprentissages et sans que cela constitue une contrainte excessive ou ne porte atteinte aux droits des autres élèves. D'autre part, la politique doit prévoir, dans les cas où les élèves handicapés ou en difficulté d'adaptation ou d'apprentissage ne peuvent être intégrés, les modalités de leur regroupement dans des écoles, des classes ou des groupes spécialisés.

1. Le transport scolaire adapté et ses enjeux

La commission scolaire doit faire face à plusieurs enjeux en matière de transport scolaire adapté pour répondre aux besoins de l'organisation scolaire. La Fédération en a identifié quatre importants.

Premier enjeu : l'évolution de la clientèle du transport scolaire adapté

Les commissions scolaires connaîtront une diminution significative de leur clientèle au cours des prochaines années. Par exemple, entre 1999-2000 et 2003-2004, les effectifs scolaires diminueront d'environ 4 %. Même s'ils sont moins nombreux, les élèves sont dispersés sur le territoire et transportés sur de plus grande distance, cela aura pour conséquence de faire augmenter le coût du transport par élève.

Les prévisions de clientèle, fonction du nombre d'élèves inscrits à l'école, permettent au service de transport scolaire d'ajuster les circuits et d'optimiser l'utilisation des véhicules. Le service pédagogique et celui du transport doivent travailler en étroite collaboration pour apporter les ajustements nécessaires au fur et à mesure que des événements surviennent.

Paradoxalement, la clientèle des élèves handicapés et en difficulté d'adaptation et d'apprentissage a augmenté ces dernières années. En effet, les problèmes d'ordre physique et/ou psychique qui affectent les jeunes sont dépistés plus tôt qu'auparavant, les conséquences sont immédiates sur le transport scolaire. Avec la désinstitutionnalisation, plusieurs élèves avec des handicaps importants ou des difficulté d'adaptation et d'apprentissage graves vivent dans leurs milieux tout en requérant des services très spécialisés que peu de centres éducatifs

offrent. Pour le transport scolaire, cela signifie l'utilisation d'un plus grand nombre de véhicules adaptés.

De plus, de nouveaux services s'ajoutent. Depuis juillet dernier, des services éducatifs sont offerts aux enfants handicapés de 4 ans, ils peuvent s'inscrire à la maternelle 4 ans demi-temps. Des services de transport scolaire adapté doivent être prévus par la commission scolaire. Les horaires ne correspondent pas avec ceux des enfants handicapés de 5 ans car ils fréquentent la maternelle à plein temps. Dans les commissions scolaires en croissance de clientèle, des véhicules adaptés additionnels sont requis.

Les élèves handicapés et en difficulté d'adaptation et d'apprentissage anglophones sont en nombre encore plus restreint que ceux des commissions scolaires francophones et doivent avoir accès aux services éducatifs. Les problèmes qui sont énumérés ci-après sont donc amplifiés en raison de l'étendue des territoires des commissions scolaires anglophones et du nombre de leurs écoles.

Second enjeu : le choix du véhicule approprié

Depuis les années quatre-vingt, le gouvernement a favorisé le développement des services de transport adapté. Le transport adapté des élèves est partie intégrante du transport scolaire. En effet, même si les véhicules utilisés sont différents, les besoins des élèves handicapés sont les mêmes que ceux des autres élèves, ceux-ci doivent avoir accès à l'école régulière ou à des écoles spécialisées. Selon l'organisation scolaire, ces enfants peuvent aussi rencontrer le spécialiste dans un autre lieu (une autre école que celle fréquentée par l'enfant, un établissement de santé, etc.). Ces situations nécessitent l'utilisation de véhicules pour transporter les enfants d'un lieu à l'autre.

Les commissions scolaires ont recours à des véhicules réguliers modifiés, à des véhicules adaptés et aux berlines pour le transport des élèves handicapés ou en difficulté d'adaptation et d'apprentissage. Ces choix sont fonctions de plusieurs facteurs : handicap de l'enfant, temps de transport sur certains trajets, distance entre le domicile et l'école fréquentée, nombre d'enfants à transporter dans le secteur desservi, coûts de transport, etc.

Exceptionnellement, en milieu rural, en raison du manque de véhicules adaptés, les commissions scolaires peuvent devoir faire appel à des propriétaires ou organismes de transport adapté qui desservent une clientèle autre que scolaire.

Troisième enjeu : les points de services à desservir

En raison de l'étalement urbain, les élèves sont très dispersés sur le territoire; ils proviennent d'une multitude d'endroits. Le transport doit permettre l'arrimage entre les origines multiples des élèves et les services éducatifs qu'ils requièrent. Dans certaines commissions scolaires, les territoires sont immenses et le transport des élèves doit maintes fois traverser plus d'une MRC pour desservir ses écoles.

Les élèves handicapés ou en difficulté d'adaptation ou d'apprentissage ont les mêmes problèmes que les élèves réguliers quant à la dispersion de leurs lieux d'origine, auxquels s'ajoutent des destinations souvent très éloignées parce que les services spécialisés que leur état nécessite ne sont pas toujours situés à proximité des milieux de vie. En effet, dans certains cas, ces services ne sont offerts que dans les villes de plus grande taille, parfois situées en dehors du territoire de leur commission scolaire. De ce fait, les trajets sont longs, complexes à organiser et génèrent des coûts élevés pour une clientèle relativement restreinte en nombre.

La spécialisation et la multiplication des services d'enseignement adaptés à des situations particulières interpellent l'organisation des services de transport et exige une entente étroite entre ceux-ci et les directions des établissements. Le service dispensé à l'élève est amélioré si la communication entre les services concernés de la commission scolaire est fréquente et permet des ajustements aux différentes situations qui se présentent. L'expérience démontre que l'harmonisation et l'intégration des services du transport et de l'organisation scolaire permettent effectivement de modifier les circuits pour répondre aux besoins éducatifs des jeunes de façon optimale. De plus, le fait de pouvoir échanger permet à ces deux services de la commission scolaire de réaliser des économies non négligeables en termes budgétaires et en temps de transport.

Quatrième enjeu : l'horaire des élèves

Afin de minimiser les coûts, les commissions scolaires utilisent deux à trois plages horaires; à certains endroits, il y en a même cinq. Parfois, la longueur des déplacements rend impossible l'instauration de plusieurs plages horaires. La communication entre le service pédagogique et le service du transport est essentielle pour leur permettre l'adaptation du transport scolaire à diverses situations.

En premier lieu, les responsables de ces deux services de la commission scolaire ne peuvent modifier les horaires des écoles sans d'abord s'assurer de respecter les conventions collectives du personnel enseignant. En effet, les heures de début et de fin des classes s'établissent en lien avec le temps de présence en classe du personnel. Le service du transport scolaire doit également considérer diverses situations. Par exemple, certains élèves handicapés nécessitent un horaire de classe modulé en raison de leur capacité d'apprentissage; les services de transport adapté doivent alors être sur mesure. Un autre exemple : à la suite d'une chirurgie pour correction partielle d'un handicap, le transport scolaire adapté doit être établi en fonction d'un retour progressif de l'enfant en classe.

En vertu de sa politique relative à l'organisation des services éducatifs aux élèves handicapés et en difficulté d'adaptation et d'apprentissage, la commission scolaire doit assurer l'intégration harmonieuse de l'élève concerné dans une classe ou un groupe ordinaire. En conséquence, le service du transport scolaire doit faciliter cette intégration en permettant à l'élève handicapé ou en difficulté d'adaptation ou d'apprentissage d'entrer en classe en même temps que les élèves réguliers. D'ailleurs, la Commission des droits de la personne est vigilante afin de s'assurer qu'il n'y ait aucun cas de discrimination à l'endroit des élèves handicapés ou en difficulté d'adaptation ou d'apprentissage. Il est donc impensable de traiter ces élèves différemment des élèves réguliers.

Un autre phénomène lié à l'horaire des écoles est la surveillance pendant les périodes d'attente. Les responsables doivent minimiser la surveillance des élèves à l'entrée et à la sortie des classes et pendant l'heure du repas du midi et prévoir le personnel requis.

2. La proposition du ministère des Transports du Québec : des ententes particulières

Le document de consultation pour la révision du cadre organisationnel et financier du transport adapté décrit l'évolution de la clientèle, des déplacements et des coûts du transport adapté. Le document souligne le rôle des principaux partenaires et les autres services ou programmes pour les personnes à mobilité réduite avant de présenter la problématique et les principes d'intervention.

Parmi ces principes, le ministère des Transports du Québec mentionne l'intégration optimale de la personne à la société lors de ses déplacements : « À l'instar des mesures visant à intégrer

la personne handicapée dans son milieu, dans des classes ordinaires, sur le marché du travail, etc., des efforts doivent être consentis afin que l'insertion se fasse également dans les transports.»⁶. Même si cet objectif est louable et qu'il soit important de le viser, les coûts d'insertion de la personne à mobilité réduite dans le transport comme dans ses autres activités peuvent s'avérer très élevés. En effet, comme le démontre la première partie de ce mémoire, les ajustements des services éducatifs pour répondre aux besoins de la clientèle handicapée ou en difficulté d'adaptation et d'apprentissage sont continus et nécessitent des ajouts de ressources.

Quant au nouveau cadre organisationnel et financier proposé pour le transport adapté, le ministère des Transports du Québec prévoit, dans sa phase 2, récupérer toutes les sommes consacrées au transport adapté par les autres ministères ou organismes et devenir le coordonnateur de l'ensemble des services de transport adapté au Québec⁷. Certes, la proposition fait exception du transport adapté du ministère de l'Éducation du Québec qui ferait l'objet d'ententes ultérieures. Cette solution nous paraît la meilleure en raison des particularités du transport scolaire et de ses enjeux, qui ont été exposés dans les pages précédentes.

Les commissions scolaires du Québec sont en accord avec la proposition d'ententes ultérieures dans la mesure où elles conserveront la maîtrise d'œuvre du transport scolaire adapté afin de desservir la clientèle scolaire handicapée ou en difficulté d'adaptation et d'apprentissage sans leur causer de préjudices par rapport aux élèves réguliers.

Comme le démontre la première partie de ce mémoire, il existe un lien étroit entre le transport scolaire et l'organisation scolaire qui permet d'offrir un service à moindre coût aux élèves qui doivent avoir accès aux services éducatifs. Ces échanges continus permettent des ajustements constants mais également des économies en temps de transport et en termes monétaires : respect des conventions collectives, demande croissante de services personnalisés pour les élèves handicapés et en difficulté d'adaptation et d'apprentissage, etc. Les services de transport scolaire adapté répondent très bien aux besoins des élèves et aux contraintes organisationnelles.

Toutefois, dans des situations particulières, il pourrait être avantageux pour une commission scolaire de faire appel aux divers organismes et propriétaires de transport adapté sur son

⁶ Document de consultation, page 14.

⁷ Document de consultation, page 17.

territoire. À l'inverse, des commissions scolaires sont disposées à conclure des ententes avec ces organismes ou propriétaires afin de répondre à certains besoins du milieu, toutefois la priorité devra demeurer le service éducatif à l'élève. Le ministère des Transports du Québec pourrait assouplir la réglementation actuelle pour faciliter ces modes de fonctionnement exceptionnels.

4. Conclusion

Les commissions scolaires sont des gouvernements locaux autonomes et responsables qui gèrent de façon efficiente le transport scolaire adapté en complémentarité avec l'organisation scolaire. La commission scolaire doit conserver la maîtrise d'œuvre du transport scolaire adapté pour offrir les services éducatifs appropriés aux élèves handicapés et en difficulté d'adaptation ou d'apprentissage sans que cela occasionne de discrimination par rapport aux autres élèves. La priorité des commissions scolaires est et demeure le service aux élèves.