

NON CLASSÉ

« L'école inclusive n'existe pas quand elle laisse des centaines d'enfants handicapés sur le bord de la route »

27 OCTOBRE 2021



Pour [APF France handicap](#) et l'OTRE, cette rentrée 2021 est en matière de transport scolaire adapté, l'exemple à ne pas suivre...

Le constat commun qui est fait par APF France handicap et les membres de la commission du Transports de Personne à Mobilité Réduite de l'OTRE est sans appel : « des milliers de familles ajustent encore leur organisation entre l'école et les activités périscolaires ».

119	Commerce de détail d'articles de sport en magasin spécialisé lorsqu'au moins 50 % du chiffre d'affaires est réalisé dans la vente au détail de skis et de chaussures de ski
120	Fabrication de matériel de levage et de manutention lorsqu'au moins 50 % du chiffre d'affaires est réalisé avec une personne morale qui exploite des remontées mécaniques au sens de l'article L. 342-7 du code du tourisme
121	Fabrication de charpentes et autres menuiseries lorsqu'au moins 50 % du chiffre d'affaires est réalisé avec une personne morale qui exploite des remontées mécaniques au sens de l'article L. 342-7 du code du tourisme
122	Services d'architecture lorsqu'au moins 50 % du chiffre d'affaires est réalisé avec une personne morale qui exploite des remontées mécaniques au sens de l'article L. 342-7 du code du tourisme
123	Activités d'ingénierie lorsqu'au moins 50 % du chiffre d'affaires est réalisé avec une personne morale qui exploite des remontées mécaniques au sens de l'article L. 342-7 du code du tourisme
124	Fabrication d'autres articles en caoutchouc lorsqu'au moins 50 % du chiffre d'affaires est réalisé avec une personne morale qui exploite des remontées mécaniques au sens de l'article L. 342-7 du code du tourisme
125	Réparation de machines et équipements mécaniques lorsqu'au moins 50 % du chiffre d'affaires est réalisé avec une personne morale qui exploite des remontées mécaniques au sens de l'article L. 342-7 du code du tourisme
126	Fabrication d'autres machines d'usage général lorsqu'au moins 50 % du chiffre d'affaires est réalisé avec une personne morale qui exploite des remontées mécaniques au sens de l'article L. 342-7 du code du tourisme
127	Installation de machines et équipements mécaniques lorsqu'au moins 50 % du chiffre d'affaires est réalisé avec une personne morale qui exploite des remontées mécaniques au sens de l'article L. 342-7 du code du tourisme
128	Intermédiaire du commerce en vins ayant la qualité d'entrepositaire agréé en application de l'article 302 G du code général des impôts
129	Commerçant de gros en vins ayant la qualité d'entrepositaire agréé en application de l'article 302 G du code général des impôts
130	Intermédiaire du commerce en spiritueux exerçant une activité de distillation
131	Commerçant de gros en spiritueux exerçant une activité de distillation

Pour les usagers et les entreprises, unis dans la même volonté, c'est toujours un casse-tête, mais les solutions existent et tout finit toujours par rentrer dans l'ordre...

Enfin, presque. Pour les familles ayant un enfant handicapé, les choses sont rarement simples. Avoir une scolarité quasi normale relève, malgré les progrès et la volonté de tous, d'un véritable combat. Ne parlons même pas des activités périscolaires. L'école inclusive, comme on aime à l'appeler, reste une utopie. Un élève sur deux en situation de handicap quittera sa classe avant ses 10 ans. Et les obstacles commencent dès le premier maillon, celui du transport. Or, pour certains enfants, sans transport, pas d'école. L'école totalement inclusive n'est malheureusement pas encore pour demain.

On pourrait penser que conduire un enfant handicapé de son domicile à son établissement scolaire est simple. C'est faux. C'est une mission très différente de celle d'un taxi ou encore moins d'un VTC. Il faut des conducteurs formés au handicap, capables de réagir quand un enfant est en crise sur la route. Il faut des véhicules bien équipés qui offrent sécurité et confort. Il faut un conducteur-accompagnateur par enfant, qui sera le même tout au long de l'année, bienveillants, sensibles au handicap et qui souhaitent construire un lien avec des jeunes. C'est une mission d'intérêt général. D'ailleurs, ce sont, majoritairement, les Conseils Départementaux qui financent ces prestations dans le cadre de leur mission d'organisateur des transports publics d'élèves en situation d'handicap. Cette mission a un coût. Et comme souvent, les moyens financiers ne sont pas à la hauteur des ambitions affichées. C'est une politique d'inclusion au rabais qui se dessine, où la question du prix devient prédominante. Après 20 années d'existence, le secteur du transport des personnes en situation de handicap est en voie d'uberisation.



APF France handicap et l'OTRE constatent une forte dégradation de la qualité des prestations qui sont faite par des entreprises non spécialisées. Pour bien comprendre la situation, il faut savoir que les marchés publics

de transport de personnes handicapées et l'un des rares secteurs où les candidats ne sont pas tenus de démontrer leurs capacités à accomplir les tâches confiées.

De cette incongruité naissent des situations ubuesques. Une entreprise peut être sélectionnée avec 100 licences de transport pour réaliser 650 circuits. Un simple bon de commande de véhicules sert à certifier l'existence d'un parc automobile suffisant. Et personne ne vérifie avant la rentrée scolaire qu'il y a suffisamment de conducteurs, de licences ou de voitures. Ces entreprises, qui ont tout misé sur le prix, sont défaillantes à la rentrée. A chaque rentrée, des centaines de familles se retrouvent sans solution de transport, livrées à elles-mêmes. Elles doivent trouver dans l'urgence des solutions de dernière minute. C'est, bien souvent un drame pour les familles qui se joue : un enfant qui ne peut plus aller à l'école, un parent qui doit renoncer à travailler pour assurer le transport.

Pourtant, les solutions existent. Certaines sont simples et appliquées par des collectivités qui ont fait face à des enfants laissés sur le bord de la route. D'abord, il faut renverser la logique des marchés publics. Le prix, qui constitue jusqu'à 60% des notes, ne doit plus être le critère déterminant des appels d'offre. Sinon, cela encouragera des entreprises low-cost, mais sans expérience et sans critère de qualité (conducteurs formés, nombre d'accompagnateurs par enfant...), à investir le créneau des marchés publics avec comme seul argument des prix bas. Il faut que les donneurs d'ordre soient vigilants à l'essentiel. Ils doivent s'assurer que les entreprises retenues aient les capacités financières pour assurer un service de qualité et qu'elles aient les licences et les véhicules nécessaires pour assurer la totalité des transports. Des contrôles de police doivent permettre notamment de vérifier la validité des licences qui sont quelques fois photocopiées et distribuées à des conducteurs dans l'illégalité. Enfin, ces entreprises ne doivent pas s'affranchir du droit du travail et doivent offrir des conditions dignes à leurs salariés et respecter à minima la mesure phare de la convention collective : l'obligation de reprise des contrats des chauffeurs en cas de changement de prestataire.

Et si rien ne change ? Eh bien, on aura créé un nouvel eldorado du low-cost. On aura découragé les entreprises qui prennent à cœur leur mission. Qui forment leur personnel à la fois à l'accompagnement des enfants en situation de handicaps et à l'écoconduite. Qui optent pour des véhicules neufs offrant les meilleures notes en matière de sécurité et limitent leurs émissions de CO2. On aura surtout acté que l'école inclusive est un mirage. Parce qu'en refusant un transport de qualité, sur la durée, à ces enfants et à leurs familles, on contribue à alimenter l'idée qu'ils sont différents. Qu'on leur fait l'aumône d'un service qui leur est dû. On bafoue ainsi le principe d'égalité qui devrait toujours primer.

Prosper TEBOUL

Directeur général d'APF France handicap

Jean-François PECH

Président de la commission TPMR de l'OTRE

[Lire la tribune sur News Tank Mobilités](#)