



Marie-Eve Carrier-Moisán, titulaire de la Chaire conjointe en études des femmes de l'Université d'Ottawa et de l'Université Carleton et professeure agrégée en anthropologie, Université Carleton.

Article co-signé
avec **Laurence Simard-Gagnon**,
professeure en travail social à l'Université du Québec
à Rimouski, campus de Lévis.

Transport scolaire adapté Pas si adapté que ça, après tout !

Le transport scolaire adapté et la scolarisation des élèves neurodivergents

Le transport scolaire adapté est un maillon important, voire une courroie d'accès à l'école pour les élèves handicapés ou en difficulté d'adaptation ou d'apprentissage (EHDA) qui, souvent, ne fréquentent pas leur école de quartier, parcourent de plus grandes distances que les autres élèves et dépendent du transport scolaire pour se rendre à l'école, matin et soir. Malgré l'importance du transport dans la vie des élèves HDAA, on n'en sait que très peu sur le rôle qu'il occupe dans l'accès à l'école de ces élèves. C'est pourquoi nous avons mis sur pied un projet de recherche qui vise à mieux comprendre comment l'expérience du transport scolaire adapté module l'accès à l'école des élèves

HDAA, et en particulier, des personnes neurodivergentes de la région de Québec, étant donné le contexte actuel de crise dans la scolarisation de ces élèves. Dans notre étude, nous portons attention autant à la structure de gestion du transport scolaire adapté qu'à ce qui se passe à l'intérieur du véhicule et aux expériences des chauffeurs et chauffeuses et des élèves qui s'y rencontrent. Nous constatons que le transport scolaire adapté est un lieu important de bris de service scolaire et qu'il tend à fragiliser l'accès à l'école des élèves neurodivergentes et neurodivergents. Mais d'abord : tentons de comprendre comment fonctionne le transport scolaire adapté au Québec, et les impacts de cette structure pour la scolarisation des élèves neurodivergents.

Structure de gestion du transport scolaire adapté

Au Québec, la gestion du transport scolaire adapté relève des centres de services scolaires (CSS), qui procèdent par appels d'offres ou par contrat de gré à gré auprès de compagnies de transport privées. Cette structure institutionnelle est séparée des autres services scolaires, ce qui veut dire, entre autres, que le personnel de conduite n'est pas salarié par les CSS, mais par des compagnies privées de transport. Les gestionnaires des secteurs du transport scolaire des CSS élaborent les trajets des élèves, une tâche qui s'avère très complexe, étant donné le nombre d'élèves à gérer par CSS, et les nombreux changements (déménagements, élèves en garde partagé, etc.). Les gestionnaires établissent les trajets et horaires de façon à limiter le plus possible la distance parcourue et ainsi réduire les coûts. Lors de l'élaboration des trajets, les différents profils et besoins des élèves HDAA ne font typiquement pas partie des considérations prises, comme nous l'explique ici une des personnes techniciennes au service du transport d'un CSS à qui nous avons parlé :

« De mon côté, non, j'regarde pas vraiment ça, [les profils des élèves]. Ben oui, à part si y'a une chaise roulante, c'est sûr que je le note aussi... Est-ce que, faut savoir si j'ai de la place dans la berline là. Mais sinon, non, j'pas vraiment au courant dans le fond. C'est plus la direction de l'école qui va parler avec le conducteur à ce moment-là, là des besoins particuliers des élèves.

Alors qu'il est évident pour cette technicienne qu'elle doit considérer le fauteuil roulant d'un ou d'une élève dans sa planification, il n'en va pas de même pour d'autres besoins tout aussi importants, qu'ils soient perceptuels, cognitifs ou sensoriels, comme la sensibilité au bruit ou au toucher, la durée du transport ou encore la proximité avec les autres élèves. Par ailleurs, l'objectif même du transport adapté par berline est surtout de fournir une solution pour transporter des élèves jugés trop dérangeants pour prendre l'autobus jaune, et non pas d'offrir une expérience de transport scolaire accessible et adapté, comme l'explique ici une ergothérapeute impliquée dans le transport scolaire :

« Tsé on les met en berline parce qu'ils sont pas en mesure de fonctionner dans un transport régulier, mais là ils sont collés à trois, ça crie, ça... Faque tsé au final, la plus value des fois je me questionne ben gros là. Oui, sont attachés, sont pas dans une bus jaune là mais vraiment c'est pas des milieux adaptés là.

Alors que le personnel de conduite est impliqué directement avec les élèves, il n'est que très peu outillé, informé ou formé pour intervenir auprès des élèves aux profils très variés qu'il transporte, comme nous le discutons ailleurs. Ce n'est pas lui qui décide des élèves qu'il transporte, des trajets, ou même de l'assignation des sièges, alors qu'il a la tâche complexe de devoir conduire les véhicules de façon sécuritaire, tout en assurant minimalement la gestion de comportements dérangeants ou dangereux. ►

Le transport adapté et les bris de services scolaires

Une grande partie des bris de service scolaire rapportés en lien avec le transport scolaire adapté découlent directement de cette structure de gestion : ce sont souvent les conditions matérielles du transport qui rendent le transport difficile. Comme le remarque une éducatrice spécialisée en classe TSA :

« Les gestionnaires y savent pas, y connaissent pas les élèves. (...) Tsé j'veux pas que moi mon élève perde un transport, parce qu'on condense trop dans le sien là, tsé quand on est rendu à 4 dans une berline c'est suffisant là. (...) Mais tsé des fois y en pas de solutions là. C'est vraiment plate là, mais des fois c'est ce trajet-là ou rien. (...) »

Le manque d'attention porté au profil et besoins des élèves, les longs trajets, la disposition des sièges, le nombre d'élèves à bord, les changements fréquents de parcours, du personnel de conduite, et d'élèves peuvent créer des conditions handicapantes pour les élèves neurodivergentes et neurodivergents. Une éducatrice raconte comment ces conditions matérielles du transport affecte la capacité d'un élève autiste à être présent en classe :

« Ça lui demande beaucoup parce que sont beaucoup à parler pis parce que la route prend une heure aussi, là. (...) Ça se peut qu'y arrive le matin pis qu'y soit déjà plus disponible là parce qu'il va être trop surchargé, trop de stimuli là. Faque tsé on condense les élèves mais c'est pas toujours idéal là. »

Notre étude met également en lumière plusieurs autres situations de bris scolaires en lien avec un mauvais arrimage entre différents services, ou encore, en lien avec des ressources humaines et matérielles limitées.

Enfin, nous notons beaucoup de situations de déscolarisation liées au transport scolaire qui sont dans l'ombre et non répertoriées dans les dénombrements du MEQ. Et pourtant, c'est la responsabilité des institutions scolaires de créer des conditions permettant à tous les élèves de pouvoir accéder à l'école. ■