



Parlement francophone bruxellois
(Assemblée de la Commission communautaire française)

Session 2009-2010

Réunion du lundi 15 mars 2010

Bulletin des interpellations et des questions orales

**Commission de l'Enseignement, de la Formation, de la Culture, du Tourisme,
du Sport et du Transport scolaire**

Sommaire

Pages

Questions orales

- *Les conséquences pour la Commission communautaire française de la future ordonnance régionale bruxelloise portant statut des agences de voyages de Mme Françoise Schepmans*
à M. Christos Doulkeridis, président du Gouvernement, ministre en charge du Tourisme..... 2
(Orateurs: Mme Françoise Schepmans, M. Christos Doulkeridis, ministre-président)
 - *L'absence de notification officielle de la suppression des chèques-sport de M. Jamal Ikazban*
à M. Emir Kir, ministre en charge du Sport..... 3
(Orateurs: MM. Jamal Ikazban, Emir Kir, ministre)
 - *Les conditions au sein des transports scolaires de Mme Isabelle Molenberg*
à M. Emir Kir, ministre en charge du Transport scolaire..... 4
(Orateurs: Mme Isabelle Molenberg, M. Emir Kir, ministre)
- Clôture*..... 6

Présidence de M. Vincent Lurquin, président

La réunion est ouverte à 14h07.

QUESTIONS ORALES

M. le Président.- L'ordre du jour appelle les questions orales

**LES CONSÉQUENCES POUR LA COMMISSION COMMUNAUTAIRE
FRANÇAISE DE LA FUTURE ORDONNANCE RÉGIONALE
BRUXELLOISE PORTANT STATUT DES AGENCES DE VOYAGES**

DE MME FRANÇOISE SCHEPMANS

**À M. CHRISTOS DOULKERIDIS, PRÉSIDENT DU GOUVERNEMENT,
MINISTRE EN CHARGE DU TOURISME**

M. le Président.- La parole est à Mme Françoise Schepmans.

Mme Françoise Schepmans (MR).- A l'origine, j'avais déposé une demande d'interpellation, de manière à pouvoir enrichir mon intervention avec des éléments du débat au Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale mais elle a été transformée en question orale. Quoi qu'il en soit, mon intervention sera légèrement amendée et raccourcie puisque la discussion sur l'ordonnance portant statut des agences de voyages est clôturée à la commission des Affaires économiques. Il me semblait toutefois important d'avoir quelques éclaircissements quant à la situation de la Commission communautaire française par rapport à ce projet d'ordonnance.

Comme vous le savez, les députés ont examiné et adopté en commission le projet d'ordonnance portant statut des agences de voyages. Ce dernier vise à assurer la transposition en droit interne de deux directives européennes. En outre, d'une part, il entend légiférer sur une matière qui est actuellement organisée sur la base de la loi du 21 avril 1965 et de ses modifications et, d'autre part, il vise à abroger cette dernière.

En Région de Bruxelles-Capitale, il y a toujours eu une forme d'instabilité juridique puisque la compétence relative au statut des agences de voyages est gérée sur une base communautaire. Ainsi, du côté francophone, le service tourisme de la Commission communautaire française assure l'application du statut des agences de voyages soumis à licence d'activité suite à un transfert de la compétence par la Communauté française et du côté néerlandophone, c'est Toerisme Vlaanderen qui assure cette mission pour la Communauté flamande.

Avec son texte législatif, la Région entend remettre de l'ordre. Les articles 2 et 5 du projet d'ordonnance sont très clairs à ce sujet puisqu'ils précisent que nul ne peut exercer l'activité d'agences de voyages moyennant autorisation et que cette dernière sera délivrée par un fonctionnaire désigné par le gouvernement.

Attendu que l'administration de la Commission communautaire française a toujours assuré cette mission, je souhaiterais savoir quelles sont les conséquences pour elle de ce projet régional? Un transfert des ressources humaines et des moyens financiers est-il prévu entre les institutions? Comment le transfert des archives et la période de transition vont-ils s'organiser au niveau des gestions en cours?

Le ministre Cerexhe a été interrogé sur cette question en commission des Affaires économiques mais il n'a pas pu me donner d'informations précises. Je souhaiterais donc pouvoir obtenir un éclairage de la part du ministre-président du Gouvernement.

Quel est l'état de la concertation entre notre institution et la Région sur ce dossier? Avons-nous été associés aux travaux et, partant, de quelle manière?

La Région entend créer un comité technique qui sera chargé de donner un avis sur les demandes d'autorisation pour exercer les activités d'agence de voyages. Dans un souci de complémentarité et d'efficacité, ne serait-il pas opportun que soient présents des représentants de l'administration du tourisme de la Commission communautaire française?

M. le Président.- La parole est à M. Christos Doukeridis, ministre.

M. Christos Doukeridis, président du Gouvernement, ministre en charge du Tourisme.- A l'heure actuelle, les autorisations - ou refus et retraits d'autorisation - d'exploiter une agence de voyages à Bruxelles sont délivrées soit par le fonctionnaire délégué au tourisme de la Commission communautaire française et les recours introduits auprès du ministre, soit par Toerisme Vlaanderen. A la Commission communautaire française, ces dossiers sont gérés par le service tourisme.

Toutefois, dans la foulée de l'adoption de cette nouvelle ordonnance par le Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale au printemps, cet état de fait sera modifié et les autorisations seront délivrées par la Région.

Un petit rappel du contexte légal et institutionnel des rétroactes s'impose. La loi du 21 avril 1965 et ses arrêtés d'application sont la base de la réglementation qui régit le statut des agences de voyages. A l'époque, cette compétence était nationale.

Lors des réformes institutionnelles de 1980, le tourisme, considéré comme matière culturelle, fut communautarisé. Même si ce qui avait trait à l'accès à la profession restait encore une compétence fédérale, le secteur relatif au statut des agences de voyages fut transféré à la Communauté française pour la partie francophone. On ignore pour quelle raison. Il faut supposer que la matière n'avait pas été perçue comme traitant d'un accès à la profession. La situation resta inchangée en 1993 lorsque l'accès à la profession en matière de tourisme devint une compétence régionale.

Lors du transfert de l'exercice de certaines compétences de la Communauté française vers la Région wallonne et vers la Commission communautaire française en 1993, le tourisme fit partie des matières transférées au titre de matière culturelle. Le secteur des agences de voyages passa donc soit à la Région wallonne, soit à la Commission communautaire française.

Toutefois, lorsque se manifesta la volonté de modifier les textes législatifs, le Conseil d'Etat rappela que, dans la mesure où les modifications du statut des agences de voyages portaient sur des aspects d'accès à la profession, il appartenait aux Régions de légiférer. C'est ainsi qu'un accord de coopération conclu entre Communauté flamande, Région wallonne et Commission communautaire française fin des années 90 ne put voir le jour.

Par la suite, aucune modification de la réglementation ne fut proposée. La Région de Bruxelles-Capitale n'a jamais repris ce secteur et les dossiers ont continué à être gérés au sein du service tourisme de la Commission communautaire française, les décisions étant prises par le fonctionnaire délégué au tourisme désigné par le gouvernement ou, en cas de recours, par le ministre en charge du Tourisme.

L'organe consultatif qui donne des avis en matière de reconnaissance est quant à lui un comité technique dont la composition est réglée par un décret de la Communauté française de 1988 et fonctionnant pour la Commission communautaire française et la Région wallonne.

Toutefois, il convient de relever qu'aucun recours ne fut introduit, basé sur l'incompétence de l'auteur de l'acte, dans le cas de refus ou de retrait des autorisations. Les organisations professionnelles n'ont jamais invoqué cet élément.

En 2005, la directive européenne 2005/36/CE relative à la reconnaissance des qualifications professionnelles est adoptée et doit faire l'objet d'une transposition en droit interne et notamment en matière de tourisme. Par la suite, la directive "services" est adoptée et doit aussi être transposée. Il est clair à ce moment que la seule entité habilitée à légiférer en Région de Bruxelles-Capitale est la Région. Commence alors un long parcours qui aboutit actuellement à l'adoption d'une ordonnance relative au statut des agences de voyages.

La commission a adopté à l'unanimité un projet d'ordonnance relatif au statut des agences de voyages. Ce projet est présenté par le ministre Cerexhe.

Concernant la concertation entre notre institution et la Région, ainsi que la manière dont nous avons été associés aux travaux, je précise que le travail en amont s'est fait au sein de la Commission communautaire française en collaboration avec un cabinet d'avocats et en concertation avec la Région wallonne afin d'obtenir un texte similaire de part et d'autre. Il s'agit d'un marché conclu à l'époque par Mme Huytbroeck pour la Commission communautaire française et M. Lutgen pour la Région wallonne. En parfaite concertation entre les deux institutions, M. Cerexhe a été associé au travail en cours et a ensuite repris le dossier.

(Rumeurs)

Votre question porte aussi sur le souci de complémentarité et d'efficacité des deux institutions et sur l'opportunité que des représentants de l'administration du tourisme de la Commission communautaire française soient présents dans le comité technique chargé de remettre avis sur les demandes d'autorisation pour exercer les activités d'agence de voyages. Le texte en cours d'adoption ne change rien à la répartition des compétences instaurée dans les lois spéciales mais rétablit de manière visible et concrète la compétence de la Région. A l'avenir, le fonctionnaire désigné par le gouvernement pour statuer sur l'octroi d'autorisation d'exercer l'activité d'agence de voyages devra être un fonctionnaire régional. De même, le ministre intervenant en cas de recours devra être le ministre du gouvernement régional. Quant au comité technique - instance d'avis - on voit difficilement comment celui-ci pourrait subsister dans sa forme francophone actuelle.

Par ailleurs, le ministre Cerexhe a affirmé son souhait de continuer à bénéficier de l'expertise des agents de la Commission communautaire française qui gèrent ce secteur selon une procédure ou un mécanisme encore à définir. Nous nous entretiendrons effectivement de la façon d'organiser la période transitoire afin de maintenir une continuité et la plus grande stabilité dans la gestion des dossiers. A cet effet, la présence de l'administration de la Commission communautaire française au sein du nouveau comité technique institué par l'ordonnance régionale pourrait être un plus. Il s'agit d'un des points que nous pourrions discuter dans le cadre de cette transition.

Il reviendra cependant au gouvernement régional de déterminer la composition de ce comité. Il va de soi également que de notre côté, nous veillerons à apporter le plus grand soin au transfert des archives utiles. Je n'envisage pas à ce

stade que cela nécessite un transfert de personnel ou de moyens financiers entre institutions.

M. le Président.- La parole est à Mme Françoise Schepmans.

Mme Françoise Schepmans (MR).- J'ai bien pris note du souhait de la Région de Bruxelles-Capitale de bénéficier de l'expertise de la Commission communautaire française en la matière puisqu'il s'agit d'une nouvelle fonction qu'elle devra créer. Nous serons attentifs à ce que ce soit effectivement et concrètement mis en oeuvre dans l'application de cette nouvelle ordonnance.

L'ABSENCE DE NOTIFICATION OFFICIELLE DE LA SUPPRESSION DES CHÈQUES-SPORT

DE M. JAMAL IKAZBAN

À M. EMIR KIR, MINISTRE EN CHARGE DU SPORT

M. le Président.- La parole est à M. Jamal Ikazban.

M. Jamal Ikazban (PS).- Je vous avais déjà interpellé en Assemblée plénière il y a peu, à la suite de la déclaration du nouveau ministre des Sports de la Communauté française, M. André Antoine, qui confirmait la décision de supprimer le crédit destiné au financement des chèques-sport au budget 2010.

Je sais que cette disposition ne dépend pas directement de vos compétences mais elle est primordiale pour les familles bruxelloises.

Je persiste donc à soutenir que la suppression pure et simple des chèques-sport va entraîner des conséquences dommageables, d'une part auprès des jeunes qui en bénéficiaient et qui du jour au lendemain seront privés de leur activité sportive et, d'autre part, pour la gestion de certains clubs sportifs qui risquent de voir les cotisations se réduire par une diminution du nombre de leurs adhérents. Je pense surtout aux clubs sportifs dont les actions se concentrent auprès des jeunes défavorisés qui se verraient injustement pénalisés mais aussi aux nombreuses familles déjà victimes directes de la crise actuelle. La suppression des chèques-sport n'aura pour elles que l'effet d'une nouvelle exclusion.

Il y a fort à parier que les communes vont avoir beaucoup de difficultés à expliquer aux parents la suppression des chèques-sport alors que certaines familles en jouissent depuis 2006. Certaines communes, soucieuses de perpétuer cette politique d'intégration par le sport, ne risquent-elles pas de devoir prendre en charge la totalité de l'intervention financière si elles en ont les moyens, ce qui n'est pas le cas de toutes les communes bruxelloises?

Outre ces dommages, je crains également du "cafouillage" auprès des services communaux compétents étant donné l'absence de notification officielle de la Communauté française à ce sujet. Si les chèques-sport sont supprimés, officiellement rien n'est dit. Le site de Sodexho - firme émettrice des chèques-sport - qui présente toujours la mesure relative aux chèques-sport ne comprend pas non plus d'indication quelconque à ce sujet. On peut rêver que la non-officialisation de la suppression augure le retour tout proche des chèques-sport ... Malheureusement, je pense que ce n'est qu'un rêve.

Avez-vous reçu une notification officielle de la Communauté française concernant la suppression des chèques-sport? Pour rappel aujourd'hui, aucune commune n'a été officiellement informée de cette suppression.

Quand les communes et les CPAS seront-ils informés?

B.I.Q. N°3 (2009-2010)

Pouvez-vous attirer l'attention du ministre Antoine, votre homologue à la Communauté française, à ce sujet?

Avez-vous déjà quelques informations à nous fournir pour faire que ce rêve du retour des chèques-sport devienne réalité?

M. le Président.- La parole est à M. Emir Kir, ministre.

M. Emir Kir, ministre en charge du Sport.- Je ne reviendrais pas sur les valeurs essentielles véhiculées et apprises par la pratique sportive, tant physiques que morales. Le sport est tout autre chose qu'un simple passe-temps. Des moyens considérables ont été développés à Bruxelles pour permettre l'accès au sport au plus grand nombre.

Comme vous le soulignez, la suppression du chèque-sport décidée par la Communauté française aura certainement des conséquences sur la fréquentation des clubs sportifs à Bruxelles et, par-là, sur leur gestion. Comme j'ai déjà pu le dire devant ce Parlement, cette mesure développée par M. Claude Eerdeken, alors ministre des Sports en Communauté française, et poursuivie par M. Michel Daerden, répondait à une réalité tant en Région wallonne qu'à Bruxelles.

Quelle est cette réalité? La crise n'a pas permis de résorber le chômage dans certains quartiers et les bénéficiaires des aides sociales sont de plus en plus nombreux. Si l'on ajoute à cela la flambée des prix du logement en vente comme en location, on comprend qu'une partie de la société se retrouve en situation de précarité sévère.

Dans ce contexte, qui peut encore offrir une cotisation sportive à son ou ses enfants? Qui peut leur fournir le matériel indispensable à la pratique d'un sport? Les chèques-sport rencontrent un réel besoin dans certains quartiers de la capitale. Ils pallient réellement le manque de moyens de certains ménages et constituent une bouée d'oxygène pour ces familles. Sur les 2 millions d'€ répartis entre la Wallonie et Bruxelles, 688.000 € ont été affectés aux jeunes à Bruxelles. Quelque 10.000 d'entre eux ont pu en bénéficier.

Le manque de moyens des clubs doit nous rendre particulièrement attentifs. Il convient d'évaluer la situation chaque mois car le danger, avec la suppression des chèques-sport, est que les clubs sportifs ne s'adressent plus qu'à une certaine couche de la population. Les chèques-sport relèvent en effet de la politique sociale du sport. Celle-ci soutient les familles moins nanties dans leur accès aux sports. Les conditions requises pour obtenir des chèques-sport sont en effet identiques à celles requises pour l'obtention d'une bourse d'étude. Cette aide est de loin supérieure à celle fournie par les CPAS. Elle a d'ailleurs permis à des milliers de familles de solliciter des moyens.

Pour éviter que les clubs ne soient contraints de faire des choix, il importe de rappeler que les chèques-sport étaient une bonne initiative. Je n'ai pas été informé officiellement de la décision prise en 2009 par M. Antoine. Je me suis permis d'attirer son attention sur la situation à Bruxelles et je l'ai invité à organiser une concertation sur le sujet.

J'informerai le secteur sportif bruxellois ainsi que les communes et les CPAS dès que j'aurai connaissance des suites. Les acteurs du sport bruxellois nous ont fait part de leur préoccupation quant au manque à gagner futur induit par cette suppression dans les clubs. La cotisation annuelle s'élève environ à 200 €. Le chèque-sport permettait de réduire la cotisation de moitié. Dans certaines communes, l'échevin des Sports et le président du CPAS ont apporté un supplément.

C'est grâce aux pouvoirs publics que ces familles pouvaient avoir accès au sport. Les inscriptions dans les clubs sportifs se font au mois de septembre, au moment où les parents consentent des efforts importants pour la rentrée scolaire. D'où

l'importance de ce dispositif à nos yeux. Nous continuons à en parler avec notre collègue de la Communauté française. Je ne manquerai pas de revenir vers vous pour vous présenter les conclusions de nos travaux.

M. le Président.- La parole est à M. Jamal Ikazban.

M. Jamal Ikazban (PS)- Il est inadmissible qu'aujourd'hui, au mois de mars 2010, il n'y ait pas de notification officielle du ministre de la Communauté française auprès des communes. D'autant plus que cette opération est coordonnée soit par les communes, soit par les CPAS. Ces derniers ont la possibilité, lorsqu'ils commandent les chèques, de doubler leur valeur faciale. Ils doivent être officiellement informés sous peine de grever leur budget, d'autant plus que le site de Sodexo n'indique rien concernant un arrêt de l'opération. Cela témoigne d'une absence de prise de responsabilité de la part de la Communauté française et du ministre des Sports. Vous devriez insister plus fortement auprès de celui-ci pour qu'il notifie les décisions qu'il prend et qu'il a communiquées par l'entremise de la presse.

M. le Président.- La parole est à M. Kir, ministre.

M. Emir Kir, ministre en charge du Sport.- Mon collaborateur me précise que nous avons demandé au ministre la tenue d'une réunion sur le sujet. Par ailleurs, nous avons inscrit ce point à l'ordre du jour du prochain gouvernement conjoint qui aura lieu au mois d'avril. Ce sujet mérite en effet une publicité au niveau de l'ensemble du gouvernement puisqu'il s'agit d'une politique importante pour les familles.

LES CONDITIONS AU SEIN DES TRANSPORTS SCOLAIRES

DE MME ISABELLE MOLENBERG

À M. EMIR KIR, MINISTRE EN CHARGE DU TRANSPORT SCOLAIRE

M. le Président.- La parole est à Mme Isabelle Molenberg.

Mme Isabelle Molenberg (MR)- La problématique du transport scolaire des élèves fréquentant l'enseignement spécialisé est un problème récurrent. Tant à Bruxelles qu'en Wallonie, les familles sont confrontées à des situations difficiles liées à cette problématique. Les témoignages à cet égard sont légion et malheureusement les enfants en situation de handicap en sont les premières victimes. Le récent cri d'alarme lancé par les parents d'enfants fréquentant l'enseignement spécialisé, et dont la presse s'est fait l'écho, confirme les conditions déplorables du transport scolaire qu'ils qualifient de "dignes de la maltraitance".

Le temps de parcours constitue toujours un problème majeur. La Ligue des Droits de l'Enfant avait déjà vivement dénoncé cette situation, la qualifiant d'inhumaine. En effet, si pour un certain nombre d'enfants, le transport scolaire se passe bien, dans d'autres cas, les enfants sont contraints à des durées de déplacement de plus de cinq heures par jour. Certains quittent leur domicile avant 6h30 et ne rentrent pas avant 17h30 avec les conséquences que l'on sait, à savoir manque d'attention au cours, fatigue excessive, aggravation du handicap, apparition de problèmes psychologiques, problèmes d'incontinence lors de longs trajets faisant naître chez l'enfant un sentiment de honte et de culpabilité, problèmes de scolarité, absence de vie sociale, tensions lors des transports, etc.

Toutefois, vous rappeliez récemment que le temps de parcours est intimement lié au manque d'écoles spécialisées à Bruxelles. Il me semble essentiel qu'une action concertée soit entreprise à cet égard entre la Région wallonne, la Communauté française et la Commission communautaire française. Je souhaiterais savoir si vous envisagez d'instaurer une plus grande collaboration avec les entités concernées afin

de dégager des solutions significatives sur la problématique du transport scolaire. Des contacts ont-ils déjà eu lieu?

Je tiens également à pointer du doigt le comportement de certains chauffeurs qui aggrave les conditions déjà difficilement acceptables liées à la longueur des trajets. En effet, certains chauffeurs se permettraient de crier sur les enfants et se comporteraient de façon inappropriée en exigeant par exemple qu'ils nettoient le car en cas de problème d'incontinence ou de maladie. Que comptez-vous faire pour remédier à cette situation? Ne serait-il pas nécessaire de sensibiliser les chauffeurs à la problématique du handicap, à l'instar de ce qui est prévu, sur une base volontaire, pour les accompagnateurs?

M. le Président.- La parole est à M. Emir Kir, ministre.

M. Emir Kir, ministre en charge du Transport scolaire.- Le sujet est effectivement préoccupant et notre objectif est de permettre à tous les enfants porteurs d'un handicap de rejoindre leur école dans les conditions les plus confortables possibles et en toute sécurité. Nous n'ignorons pas que certaines familles vivent des situations dramatiques notamment enfant polyhandicapé, famille monoparentale, impossibilité de travailler pour certains parents, etc. C'est pourquoi, mon administration remplit sa mission en tentant de concilier efficacité et respect des obligations légales et des budgets.

Dans ce cadre, plus de 5.000 élèves bénéficient d'une manière ou d'une autre de l'intervention de la Commission communautaire française. Parmi eux, près de 3.000 enfants bénéficient du service gratuit de bus collectif. Vous insistez, Madame Molenberg, sur le temps de parcours parfois trop long qu'auraient à subir certains enfants. Comme je vous le disais en décembre dernier, d'après les informations communiquées par le secteur du transport scolaire de mon administration, le nombre d'élèves pris en charge avant 6h30 représente moins de 40 élèves sur un total de 2.835 élèves transportés.

La durée moyenne d'un trajet est de 90 minutes mais certains ne durent que 25 minutes. Certains élèves passent effectivement plus de trois heures par jour dans les bus scolaires mais il s'agit essentiellement des bus qui viennent de la province. La durée de certains trajets peut s'expliquer par des raisons étrangères à l'organisation du service de transport scolaire, à savoir densité du trafic ou distance entre le domicile de l'élève et l'école, laissée au libre choix des parents.

Il est donc vrai que les conditions de transport sont parfois difficiles et nous préoccupent. S'il était possible de répondre aux demandes de chacun, peut-être justifiées au regard du cas particulier mais périlleuses à l'égard du dispositif, mes services administratifs et moi-même le ferions sans hésitation.

Vous abordez le thème du manque d'écoles spécialisées à Bruxelles. Effectivement, c'est un des paramètres qui allongent les distances à parcourir. Plus il y a d'écoles, plus on a de chance d'en avoir une à proximité. Pour aborder cette matière, à l'instar de la précédente législature, j'ai inscrit le transport scolaire à l'agenda du prochain gouvernement conjoint de la Communauté française et de la Commission communautaire française, le 29 avril prochain. A cette occasion, nous ne manquerons pas de soulever la problématique du manque d'écoles spécialisées à Bruxelles.

Vous mettez également en exergue le comportement de certains chauffeurs qui auraient une attitude inappropriée à l'égard des enfants. Nous ne tolérons aucun abus ou comportement désobligeant. Cependant, les chauffeurs appartiennent à des sociétés privées désignées par marché public et il n'est pas aisé pour l'administration de leur adresser directement une injonction. Ceci étant, notre règlement est clair. Les prestataires de services sont conscients du public

qu'ils auront à transporter et des efforts qu'ils devront fournir pour s'y adapter.

En cas de comportement inadapté et désobligeant du chauffeur - que nous réprouvons catégoriquement et qui est intolérable dans les bus du transport scolaire - il existe une procédure de plainte que tout bénéficiaire peut activer s'il l'estime nécessaire. Un formulaire de plainte est disponible dans chaque école desservie par les bus ainsi que sur le site internet de la Commission communautaire française. Il est également possible de déposer plainte par téléphone ou par courriel auprès de l'administration. Une fois la plainte déposée, l'administration est alors chargée de mener son enquête auprès des acteurs concernés, c'est-à-dire la direction de l'école, l'accompagnateur et le transporteur.

Ensuite, une fois les faits clairement établis, l'administration répond à la plainte. Elle intervient auprès du transporteur pour qu'il mette fin au comportement inadéquat. La plupart du temps, cette simple médiation entre les parties permet de résoudre le problème. Si les faits se reproduisent, l'administration peut casser le contrat et désigner un nouveau transporteur. Cela s'est déjà produit avec une société dont les prestations ne correspondaient pas à ce que l'on attendait d'elle.

Pour enclencher une telle procédure, il faut des plaintes dûment motivées. Si des chauffeurs se sont mal comportés et que les parents nous en avertissent, nous ferons ce qu'il faut pour rétablir une situation normale. Croyez bien que nous ne permettrons aucun abus ou comportement désobligeant dans les bus scolaires. Je tiens malgré tout à saluer le travail de l'ensemble des chauffeurs qui assument le transport scolaire dont la plupart fournissent un travail très correct dans un contexte qui n'est pas toujours facile compte tenu de leur charge de travail.

Nous sommes conscient des difficultés que peuvent connaître certains parents. Nous mettons tout en œuvre pour fournir le service le plus performant possible, soit offrir un trajet court, confortable et sécurisé à tous les enfants.

Il est un autre aspect qui nous tient très à cœur et que nous voudrions développer au cours de cette législature. Nous souhaitons éviter une concurrence entre les réseaux d'écoles et faire en sorte que les parents puissent inscrire leur enfant dans l'école la plus proche. Nous sommes conscients de certaines susceptibilités qui existent au niveau des réseaux mais souhaitons, ainsi que mes collègues de la Communauté française, pouvoir dépasser celles-ci. Le fait de raccourcir certains trajets pourrait nous permettre de dégager des moyens.

M. le Président.- La parole est à Mme Molenberg.

Mme Isabelle Molenberg (MR).- J'ai pris note de la date du gouvernement conjoint.

M. Emir Kir, ministre en charge du Transport scolaire.- Et vous viendrez certainement au parlement pour m'interroger sur les conclusions de nos travaux.

Mme Isabelle Molenberg (MR).- Bien entendu. J'espère que la cause de Bruxelles sera entendue par rapport au manque d'établissements scolaires de façon générale, et en particulier d'établissements spécialisés.

Par ailleurs, dans le cadre de la reconduction des marchés publics concernant les sociétés avec lesquelles vous travaillez, je vous suggère d'insérer une clause particulière prévoyant la formation des chauffeurs ou en tout cas une information qui pourrait être donnée à ceux-ci. En effet, ces chauffeurs sont parfois pleins de bonne volonté mais très démunis quant aux réactions adéquates à mettre en œuvre face à des enfants en

B.I.Q. N°3 (2009-2010)

situation de handicap. Cette obligation d'information pourrait être communiquée dès le lancement de l'appel de marché public.

M. le Président.- La parole est à M. Emir Kir, ministre.

M. Emir Kir, ministre en charge du Transport scolaire.-

C'est une bonne idée de faire une séance d'information et de donner des explications. Je rappelle toutefois que 75% à 80% de nos bus ont déjà des accompagnateurs et qu'il y a donc déjà un travail d'accompagnement qui est réalisé.

CLÔTURE

M. le Président;- Mesdames et Messieurs, l'ordre du jour étant épuisé, la réunion de la commission de l'Enseignement, de la Formation, de la Culture, du Tourisme, du Sport et du Transport scolaire est levée.

La réunion est levée à 14h58.

