

Parlement francophone bruxellois
(Assemblée de la Commission communautaire française)



5 octobre 2021

SESSION ORDINAIRE 2021-2022

EXAMEN

**de l'audit prospectif du transport scolaire
organisé par la Commission communautaire française**

RAPPORT

fait au nom de la commission de l'Enseignement, de la Formation professionnelle,
des Personnes handicapées, du Transport scolaire, des Crèches,
de la Culture et du Tourisme

par Mme Joëlle MAISON

SOMMAIRE

1. Désignation de la rapporteuse	3
2. Exposé de M. Rudi Vervoort, ministre en charge du Transport scolaire	3
3. Exposé de M. Xavier Tackoen, administrateur délégué du bureau d'études Espaces-Mobilités.....	3
4. Discussion générale	9
5. Approbation du rapport.....	16

Ont participé aux travaux : Mme Clémentine Barzin, M. Martin Casier, M. Emmanuel De Bock, Mme Elisa Groppi, Mme Véronique Jamouille, M. David Leisterh, M. Pierre-Yves Lux, Mme Joëlle Maison, M. Ahmed Mouhssin, M. Mohamed Ouriaghli (président) et M. Kalvin Soiresse Njall.

Ont également participé aux travaux : Mme Françoise Schepmans (députée), M. Rudi Vervoort (ministre), ainsi que M. Xavier Tackoen (personne auditionnée).

Mesdames,
Messieurs,

La commission de l'Enseignement, de la Formation professionnelle, des Personnes handicapées, du Transport scolaire, des Crèches, de la Culture et du Tourisme a examiné, en sa réunion du mardi 5 octobre 2021 l'audit prospectif du transport scolaire organisé par la Commission communautaire française.

1. Désignation de la rapporteuse

Sur proposition de M. Ahmed Mouhssin, Mme Joëlle Maison est désignée en qualité de rapporteuse.

2. Exposé de M. Rudi Vervoort, ministre en charge du Transport scolaire

Le Gouvernement francophone bruxellois déploie une attention particulière face aux défis que représente le Transport scolaire. L'accord du Gouvernement prévoit notamment que :

« Un audit prospectif sera commandé. Une attention particulière sera, par ailleurs, accordée au développement d'un transport scolaire multimodal [et] accessible financièrement ».

C'est dans ce contexte qu'un marché relatif à la réalisation d'un audit a été attribué au bureau d'études Espace Mobilités.

Le rapport, ainsi que les annexes, ont été communiqués. Les députés ont pu voir que l'étude donne un aperçu assez complet des forces et des faiblesses du service.

Les enjeux sont évidemment essentiels puisqu'ils concernent des enfants porteurs de handicap.

Le ministre rappelle que la Commission communautaire française transporte 3.152 enfants porteurs de handicap dans 52 écoles d'enseignement spécialisé à Bruxelles.

Pour assurer cette mission, la Commission communautaire française organise quotidiennement deux cent vingt-quatre circuits via des transporteurs privés, mais engage également 219 accompagnateurs scolaires.

Face au défi démographique, la Commission communautaire française finance en moyenne trois circuits supplémentaires par an.

Néanmoins, et malgré ces efforts, les données informatiques de cette rentrée 2021 révèlent que près de 160 élèves passent encore plus d'1h30 chaque jour dans les bus.

Cet audit avait donc été commandé avec pour premier objectif de proposer une meilleure organisation du Transport scolaire et, *in fine*, permettre une diminution du temps de trajet des enfants.

Les principales conclusions de l'étude seront présentées aujourd'hui et seront suivies par un débat et quelques réflexions.

Le système tel que mis en place actuellement a peut-être atteint ses limites, compte tenu de la situation de la mobilité à Bruxelles.

La volonté de la Commission communautaire française reste de pouvoir offrir un service viable et de qualité. Il est donc important de s'interroger sur la vision que l'on souhaite donner au Transport scolaire, et la manière dont on prend mieux en compte, notamment, la problématique des enfants qui présentent un handicap sévère et qui ont besoin de solutions plus adaptées.

Le ministre tient à remercier M. Tackoen et son équipe qui ont produit un travail très riche.

Il convient de mettre en avant aussi la démarche participative, puisque toutes les pistes d'amélioration ont été discutées dans le cadre d'ateliers qui réunissaient l'ensemble des acteurs du Transport scolaire, qu'il s'agisse des accompagnateurs, des transporteurs, des parents, ou encore des écoles.

Ce qui caractérise ce rapport c'est qu'il a donc été largement alimenté par le terrain et accompagné aussi par les acteurs de la mobilité (à savoir la STIB) et de l'enseignement spécialisé.

3. Exposé de M. Xavier Tackoen, administrateur délégué du bureau d'études Espaces-Mobilités

M. Xavier Tackoen est heureux de venir partager les résultats de cette étude tout à fait passionnante parce qu'elle travaille à échelle humaine. Même si cela représente plus de 3.000 enfants, ce sont des réalités individuelles qui ont toute leur importance. Il remercie d'ores et déjà tous les acteurs qui ont participé à cette étude qui a été faite de manière très constructive dans la collaboration et la co-construction.

La commission a normalement eu accès au rapport de l'intervenant et, si ce n'est pas le cas, ils pourront s'y référer après sa présentation.

L'intervenant désire revenir sur certains éléments essentiels, aussi bien le diagnostic qui est un élément important, que d'objectiver si les choses fonctionnent bien, comme de s'intéresser à ce que l'on peut mettre en place. Là aussi, une enquête fort intéressante a été menée et a amené des éléments de diagnostic, mais elle s'est également voulue prospective et a une tendance à confirmer ou infirmer certaines des recommandations. C'est ce travail qui a conduit aux recommandations qui sont dans ce rapport.

L'équipe est composée de deux structures : Padam Mobility, qui est une société startup française plus technologique, est venue apporter un soutien sur les questions de simulation, de benchmarking et de comparaisons internationales et Espaces Mobilités, qui est une société basée à Bruxelles active depuis vingt-cinq ans en tant qu'entité privée afin d'aider les pouvoirs publics, les sociétés de transport et les entreprises privées dans leur stratégie de mobilité, avec un accompagnement pragmatique et en travaillant toujours au travers de dispositifs de construction.

Le bureau d'études a géré les projets, l'enquête, et tout ce qui sera vu par la suite, à l'exception des simulations qui se sont faites de manière concertée avec Padam Mobility et le reste des acteurs.

Cinq mois pour un audit court, ce n'était peut-être pas assez court, mais pour mobiliser ce nombre d'acteurs en période Covid, c'est relativement court. Les travaux ont débuté en janvier 2021 pour être finalisés en mai 2021, avec un petit peu de rapportage encore en juin 2021.

Dans les éléments-clés de l'étude, il y a tout d'abord : écoute du terrain, 20 entrevues, deux circuits accompagnés, conversations avec les accompagnateurs, plus de 400 réponses à une enquête, la simulation de trois clusters. Une fois certains entretiens réalisés, le bureau d'études a accompagné et a encore permis aux gens de s'exprimer mais, cette fois, de manière beaucoup plus réactive sur base de propositions concrètes afin de déterminer les atouts et les faiblesses dans le contexte bruxellois.

Tout cela aboutit à vingt-huit recommandations, dont certaines seront présentées aujourd'hui.

Il y a d'abord eu des entrevues au sein de la Commission communautaire française. Beaucoup de monde a été entendu, notamment au niveau des cabinets ministériels, mais également en dehors de ces organes, avec des gens impliqués, que ce soient des transporteurs, la STIB, le transporteur du transport

spécialisé, les syndicats, Bruxelles mobilité ou des fédérations représentant les parents et leurs enfants.

Concernant les ateliers, c'est le cœur du dispositif et de l'évolution du Transport scolaire de pérenniser l'atelier participatif. Le Bureau en a organisé quatre pendant l'audit. Le premier atelier avait comme thématique l'organisation des circuits. Il y a plus de 200 circuits en Région bruxelloise pour plus de 3.000 enfants. Le deuxième atelier a permis de parler d'autonomie afin de voir les possibilités et avantages à sortir une partie des enfants de ces fameux circuits. Le troisième atelier avait comme thème des enjeux de communication, de participation. Le dernier atelier était le plus transversal, parce qu'il a rebondi, il a co-construit, il a co-élaboré avec les accompagnateurs sur base des trois premiers ateliers. Finalement, ce sont les accompagnateurs qui sont sur le terrain au quotidien, qui sont dans les véhicules, qui sont en contact avec les écoles, les enfants, les parents, les transporteurs, les chauffeurs, etc. C'est lors de cet atelier qu'il a pu être constaté si les recommandations avaient du sens et si elles pouvaient être porteuses de changement.

La structure du diagnostic se compose de cinq piliers : le service du transport scolaire, l'enseignement les écoles, les circuits, les accompagnateurs et les transporteurs.

Le service du transport scolaire en tant qu'institution, en tant que département, en tant que pôle opérationnel, même si cela représente seulement huit personnes au quotidien, tous les soutiens des services centraux de la Commission communautaire française et surtout ces fameux 200 accompagnateurs qui font le transport scolaire au quotidien, représente un budget de 13 millions d'euros et 3.000 personnes. Ce sont également 2.300 abonnements de transport public pour une quarantaine d'implantations scolaires.

200 incidents et plaintes sont observés par mois en moyenne. C'est un élément interpellant, mais il faut voir ce qu'il y a derrière. Ce sont des éléments très opérationnels. La plupart de ces plaintes sont émises par les accompagnateurs. Il s'agit parfois d'un problème tout à fait extérieur au transport scolaire, comme une manifestation ou un effondrement de voirie. Il faut néanmoins continuer à monitorer afin que cela soit fait de manière tout à fait structurée.

Aujourd'hui, en Région bruxelloise, il y a 750 établissements scolaires, tous réseaux confondus, qui scolarisent 265.000 élèves environ. Cette croissance est très forte. Cela a été dit en introduction par le ministre Vervoort : le défi, c'est la croissance. On peut constater que la croissance de population s'essouffle un petit peu, mais la Région grandit encore de six personnes par jour. C'est ce qui est planifié entre 2020

et 2030. Au vu des ratios, cela fait malheureusement, avec les enfants à besoins spécifiques, une croissance inévitable. Il y a 10.000 enfants dans l'enseignement spécialisé, dont près de 8.000 dans l'enseignement spécialisé francophone. Cela représente quatre enfants sur 100 de la population scolaire. C'est plus qu'une goutte d'eau. C'est très important pour le défi de l'inclusion sociale dans les régions urbaines. La plupart de ces élèves habitent la région bruxelloise.

Sur le slide présenté par l'intervenant, on peut voir la répartition des écoles sur le territoire. On ne peut pas parler de cluster, on ne peut pas parler d'une concentration dans certains quartiers, c'est une réalité bruxelloise et cela concerne la plupart des communes, voire toutes. On peut apprécier la difficulté d'organiser un transport qui soit le plus efficace lorsqu'il faut amener des enfants de partout vers partout, ce qui est l'enjeu de cette étude.

L'évolution étant chronique, la question est de savoir si l'on continue toujours à augmenter le nombre de circuits, sachant qu'ils sont de plus en plus longs parce que la mobilité bruxelloise est celle d'une ville et d'une région en transition. On voit que les usages ont muté, positivement comme négativement avec le Covid, et que l'espace public évolue. Le transport scolaire a été le laissé-pour-compte du plan Good Move pendant une période. Ils ont travaillé sur une échelle macroscopique et se sont moins rendu compte de la réalité de certains secteurs. Il n'est pas trop tard, et cette étude vise justement à replacer, à donner de la visibilité et de la lisibilité à ce secteur, ce qui est fondamental pour le vivre ensemble.

Se pose également la question de l'évolution de l'enseignement. L'évolution, de manière intrinsèque, évolue avec le pacte d'excellence et la dimension des pôles territoriaux, etc. Il reste une forme de flou sur les impacts positifs ou négatifs potentiels de ces derniers.

Quels sont les impacts sur les circuits aujourd'hui ? Il y a deux cent vingt-quatre circuits de ramassage scolaire dont vingt-deux sociétés de transport. Ce n'est donc pas piloté par un seul opérateur. Il faut tenir compte de ce caractère qui génère de l'emploi local. Il y a dix circuits qui circulent en dehors de Bruxelles et quarante-quatre implantations scolaires desservies.

L'enjeu est d'aller vérifier les écarts-type, de déterminer quels enfants ne bénéficient pas d'une qualité de service acceptable, d'autant plus qu'ils sont à besoins spécifiques. On voit aujourd'hui que, pour 7 % d'entre eux, il y a plus d'1h30 de trajet le matin et le soir. C'est évidemment 7 % de trop. On peut rajouter les 30 et 22 % qui ont, eux aussi, entre 1h et 1h30 de trajet. C'est là qu'il faut se poser la question et passer

d'une réflexion généraliste à une réflexion beaucoup plus spécifique afin d'essayer d'isoler, d'identifier ceux qui souffrent le plus en fonction de leur profil et d'améliorer le système globalement. Aussi longtemps que ce système ne sera pas bon pour tout le monde, il ne sera bon pour personne.

Les accompagnateurs représentent 200 personnes qui ont vu leur statut fortement évoluer ces dernières années, même encore récemment avec le passage en contrat à durée indéterminée. Cela suit la courbe et il y a des enjeux de recrutement, de formation, d'évaluation, de profil de fonction avec 15 % de croissance des accompagnateurs les cinq dernières années. Deux tiers des accompagnateurs sont des femmes et la plupart avaient déjà souscrit un contrat à durée indéterminée. 85 % de ces accompagnateurs habitent en Région bruxelloise. Nous pouvons donc vraiment parler d'un emploi local et d'une dynamique tout à fait régionale.

Il y a vingt-deux sociétés de transport et plus ou moins 500 circuits de ramassage scolaire en Région bruxelloise. Il faut imaginer le nombre de minibus qui circulent à l'heure de pointe en matinée avec ceux des institutions européennes et d'autres écoles internationales de la Communauté, de la Région flamande et de la Commission communautaire française. Cela s'inscrit dans la durée. Aujourd'hui il y a des contrats de 10 ans passés avec les transporteurs, avec différents types de véhicules. Il est intéressant de voir les acteurs de terrain sur leur perception. Ils pensent que les temps de déplacement de leur véhicule vont augmenter. Il faut toujours nuancer l'impression de la réalité. Néanmoins, eu égard à l'évolution de la mobilité à Bruxelles, du travail à l'échelle des quartiers pour essayer de rééquilibrer les modes de transports, l'intervenant pense que les temps de déplacement se dégradent pour ce secteur particulier. Il faut être d'autant plus vigilant pour éviter que les politiques globales de mobilité n'impactent pas la vie et l'éducation des enfants qui en ont besoin.

Les principaux enjeux de ce diagnostic sont repris au travers de douze enjeux qui sont : la croissance du nombre de circuits, l'incertitude liée au pacte d'excellence, la complexité face au nombre d'interlocuteurs (la Commission communautaire française, les accompagnateurs, les parents, les transporteurs, les chauffeurs, les écoles, les éducateurs et les enfants). À l'avenir, il faudrait beaucoup plus travailler à l'échelon de l'enfant et le mobiliser dans ce genre de processus, ce qui n'a pas été fait, les problèmes de capacité d'accueil des véhicules dans les écoles, les outils perfectibles pour la conception des circuits, le transport généraliste pour des besoins multiples (un enfant à besoins spécifiques n'est pas un autre), la congestion croissante à Bruxelles, les tarifs peu élevés pour les transporteurs, le peu de lieux d'échanges

formalisés au sein du secteur (que ce soit entre écoles-parents-enfants, mais tout simplement entre accompagnateurs et la Commission communautaire française), les impacts des normes environnementales, les outils de communication peu développés et la pression budgétaire inévitable, le corollaire de la croissance du nombre de circuits.

Il est toujours interpellant de faire des enquêtes, parce que l'on se demande ce qu'il va en ressortir. Tout d'abord, l'enquête a cartonné, grâce au fait que les écoles et les accompagnateurs ont joué le jeu. En moins de deux semaines, le Bureau a récolté les réponses de plus de 300 parents. Ils ont essayé d'éviter le fossé digital et plus ou moins 30 % des réponses ont été faites sous format papier remises par les écoles et par les accompagnateurs. Plus de 60 % des accompagnateurs ont remis leur avis, ainsi que pour les transporteurs.

Vous verrez dans les recommandations qu'il y a un travail gigantesque qui peut être mis en œuvre. Est-ce que le transport scolaire aujourd'hui, à Bruxelles, est mauvais ? La réponse est non. Cela ressort de manière claire dans toutes les enquêtes, dans toutes les analyses et dans toutes les rencontres qu'il y a pu avoir. 87 % des parents estiment qu'il est bon, voire très bon dans leur évaluation globale. Mais, derrière ces excellents chiffres, il ne faut pas cacher les 13 % de parents qui le trouvent mauvais. C'est à ce niveau que l'on peut constater que ce transport généraliste met sans doute de côté une partie d'enfants et leurs parents, qui se retrouvent avec un service moins qualitatif. C'est leur avis qu'il faut faire changer à l'avenir en améliorant la qualité des services.

Les écoles ont systématiquement rendu une évaluation plus mauvaise que les parents ou les accompagnateurs. C'est normal car elles sont le réceptacle des plaintes, de la fatigue et de l'usure des enfants après un trajet. Elles ont donc un ressenti plus négatif. Néanmoins, il y a quand même 79 % des écoles qui estiment que le transport scolaire est de bonne qualité.

Concernant les temps de parcours, les évaluations sont moins bonnes. Les écoles estiment que les temps de parcours sont vraiment problématiques. Il est intéressant d'analyser comment les acteurs perçoivent cela, alors que les accompagnateurs sont plutôt positifs sur les temps de parcours.

Les parents ne sont pas dans les véhicules alors que les accompagnateurs le sont. Ces derniers ont donc un ressenti et une notion de confort différente au quotidien concernant la qualité des véhicules.

Il y a un niveau très élevé concernant l'évaluation de la qualité de l'encadrement. Il y a évidemment des plaintes. Tout accompagnateur n'est pas extraordinaire, il faut travailler sur ce profil de fonction et son évaluation. Globalement, ce métier peut être félicité. Il est difficile et est exécuté dans des conditions qui changent tous les jours. 84 % des parents estiment que ces gens font un excellent travail.

La qualité du service de la Commission communautaire française obtient également des taux élevés.

Ces taux de satisfaction ont été comparés à ceux de la STIB, de la SNCB et du TEC. Le transport scolaire à Bruxelles à un taux supérieur à celui de la STIB qui est déjà en Europe, particulièrement élevé.

Tout cela est très bien, mais on ne peut pas se reposer sur les lauriers, parce que la mobilité à Bruxelles va beaucoup changer dans les prochaines années, et cela pour de nombreuses raisons. Tout d'abord, des raisons politiques, telles que la mise en œuvre du plan régional de mobilité Good Move, le plan vélo lancé par le Fédéral et tous les projets que les autres Régions ont dans les cartons. La mobilité va muter. Le Covid a donné un grand coup de pied dans la fourmière et, malheureusement, la rentrée ne montre pas qu'elle a toujours bougé dans le bon sens. Il y a, certes, une explosion du vélo mais également une explosion de retour à la voiture, même pour les courtes distances. Comme dans toute crise, ceux qui vont souffrir davantage, c'est ceux qui, déjà aujourd'hui, en souffrent le plus et pour qui les déplacements risquent d'être impactés de manière assez forte.

Les recommandations se font au travers de quatre volets, l'organisation et l'optimisation des circuits (on est dans le traditionnel mais on va essayer de moderniser, de digitaliser), l'accompagnement et l'autonomie des enfants (c'est sans doute le volet qui peut poser le plus de questions), la communication et la participation (cela doit enrober et le promouvoir) et les questions plus pragmatiques et opérationnelles de gestion et de financement.

Le bureau a sélectionné vingt-huit fiches d'actions qui reprennent chaque fois, de manière assez classique, le contexte, les objectifs, des éléments d'inspiration, l'avis des acteurs (à deux titres, leur avis lors de l'enquête, mais également lors des ateliers où tout ce qui s'est dit a été retranscrit), les propositions de mise en œuvre du bureau d'études avec un budget estimatif, les partenariats à proposer et une série d'indicateurs afin de voir comment les choses ont évolué d'ici deux ou trois ans.

Le volet A de la présentation porte sur l'organisation et l'optimisation des circuits. On y trouve chaque fois une infographie qui synthétise ce qui est prévu. Il ne

s'agit pas de prendre une action et de laisser toutes les autres de côté. Il faut tout faire. C'est pour cela que c'est regroupé au sein d'un volet. L'infographie montre une évolution, il est très important de commencer par le début.

Un élément fondamental est que les services de la Commission communautaire française et du transport scolaire disposent déjà d'une série d'outils, de logiciels tout à fait performants. Mais ils ont certainement des connaissances un petit peu faibles de leurs capacités d'utilisation. Ce fait est spécifique à beaucoup d'institutions en Belgique où la digitalisation reste encore malheureusement peu répandue. Il faut donc s'équiper d'un portail, avoir à cœur les connaissances pour essayer de voir de quelle manière les choses peuvent être changées.

Un portail SIG (système d'information géographique) est tout un ensemble d'outils qui est capable de localiser chaque école, chaque enfant, chaque type de handicap, savoir si l'enfant est seul dans le ménage (avec le respect de la vie privée). Ce système est très important parce que, au travers de l'analyse géographique, on se rend compte des réalités. Cet outil va servir à la planification, à l'opérationnalisation, à l'évaluation, à la correction. Il s'agit vraiment d'un outil central et il est primordial de mettre cela en place. Le département est déjà en train d'y travailler.

Un deuxième aspect important est de mutualiser davantage des circuits entre différentes écoles. De manière historique, un circuit est associé à une école, sauf rares exceptions. Cela a du sens parce que les enfants sont de la même école, parce que c'est beaucoup plus simple au niveau de la communication. Mais ce n'est plus possible dans une ville avec une mobilité de transition. Les infographies présentées sont tout à fait claires. Cela ne fonctionne pas parce que tout le monde sera associé au même circuit et cela allonge le temps de trajet pour tout le monde. Il faut pouvoir casser ce dispositif en l'adaptant au cas par cas, notamment, grâce à ces outils d'information géographique qui permettront d'affiner beaucoup plus les choses.

Il s'agit là d'une petite révolution. Des simulations réalisées pour donner des résultats intéressants, mais qui ont également montré le problème de la donnée de base. Celle-ci n'était pas assez qualitative pour faire tourner des simulations. Cela a donné comme recommandation le fait d'améliorer la donnée entrante. Il est intéressant de voir l'avis des acteurs par rapport à cela. Les écoles ne vont pas du tout penser la même chose que les accompagnateurs. Ce n'est pas que l'idée soit bonne ou mauvaise, c'est qu'elle doit être accompagnée. Les parents qui sont favorables à cette recommandation sont prêts à changer. Ce sont les gens du terrain qui trouvent cela trop

compliqué. Progressivement, sur base d'initiatives pilotes avec des écoles qui sont plus favorables, avec un pool accompagnateurs ouverts à la question, il faut tester ces dispositifs, les évaluer et, surtout, voir si cela change les choses.

Un dernier élément important pour ceux qui utilisent régulièrement le transport public à Bruxelles ou ailleurs, est un outil de visualisation des véhicules. Peut-on admettre que, lorsque nous prenons les transports en commun, nous avons l'information en temps réel depuis 10 ans, alors que des parents attendent quarante-cinq minutes sur un trottoir ?

La réponse est évidemment non. Il est inadmissible qu'avec la technologie qui existe aujourd'hui, on laisse des parents avec une information parcellaire, d'autant plus que leurs enfants ont déjà des temps de parcours élevés et souvent des besoins spécifiques qui font que du temps en plus dans un transport peut poser problème. Ici, ce n'est pas la technologie qui prime, c'est la volonté de mettre en place ce genre de choses, et surtout la compréhension.

Aujourd'hui, on pilote le transport scolaire avec des outils trop artisanaux. Il faudrait pouvoir traquer les véhicules, dans le respect de la vie privée, pour avoir des indicateurs et pouvoir identifier et corriger ce qui ne fonctionne pas bien. Aujourd'hui, il existe des dispositifs avec des systèmes de tracking relativement peu onéreux qui permettent d'avoir un vrai outil de monitoring.

Tout le monde est très favorable à ce genre de mise en place. Cela aura des répercussions sur toute la chaîne. Les écoles pourront savoir que le bus va arriver avec du retard, les accompagnateurs ne seront pas harcelés par des parents qui veulent savoir où est le bus, cela aidera la Commission communautaire française qui pourra avoir un monitoring en temps réel de ce genre de choses. La digitalisation est un élément qui peut apporter de bonnes choses.

En synthèse de ce volet A, sur une matrice budgétaire et de temporalité, on peut voir différentes recommandations qui donnent un cadre de ce qu'il y a moyen de faire.

Le volet B qui concerne l'accompagnement et l'autonomie des enfants est pour l'intervenant le volet le plus important. Cela a été vu avec le Plan régional de mobilité Good Move, ce changement de paradigme de passer d'un plan infrastructurel où on mettra en œuvre une offre à un plan où on travaillera sur la demande de déplacements. Ici, la même chose est appliquée au niveau de l'autonomie des enfants. Ce qui est frappant dans la situation actuelle, c'est que tout le monde est dans le même panier.

Les types de handicap ont donc été analysés et il en est ressorti que, ce qui est fondamental, c'est que toute une série d'enfants aurait la capacité de s'affranchir d'utiliser des circuits. Ils pourraient se déplacer avec leurs parents, utiliser des transports publics avec leurs frères et sœurs ou amis, et peut-être bénéficier d'accompagnateurs non véhiculés.

Lorsque l'on fait la somme de ses enfants qui pourraient en bénéficier, on arrive à deux tiers des enfants. Cela montre le potentiel. Évidemment, l'objectif n'est pas de sortir deux tiers des enfants du transport scolaire, mais d'aller capter là-dedans du changement. On voit aussi, dans l'enseignement de type huit, que beaucoup d'enfants ont la capacité de se tenir correctement dans le transport public et ils représentent quasiment un quart des élèves du transport scolaire. Lorsque l'on sait que c'est le type qui est sans doute le plus en croissance dans les demandes du besoin de transport scolaire, on ne peut pas rester aveugle par rapport à cette réalité.

Par contre, il faut l'accompagner. Dans certains cas, les élèves de type huit représentent quasiment un niveau très élevé du nombre d'élèves dans le circuit. C'est une approche très spécifique qu'il faut mener. Si l'on veut travailler au Pacte d'excellence, à la cohésion sociale et faire de notre ville une ville qui soit réellement durable avec de la cohésion sociale, il faut travailler à l'autonomie des enfants.

Il n'y a pas mieux que le transport pour apprendre la vie de demain. La confrontation avec des véhicules, avec des gens, avec des questions de tarification, avec l'espace public et la nature, etc. en fait partie. Placer aujourd'hui une majorité d'enfants dans le transport scolaire est une erreur majeure dans le parcours d'autonomie de ces enfants.

Ils ne peuvent pas évoluer si on les laisse dans un transport. Pire, ils sont les plus impactés sur le plan environnemental puisque l'on subit beaucoup plus d'inhalations de polluant dans un véhicule qui reste en circulation toute la journée que lorsque l'on est sur l'espace public à pied ou à vélo. Il y a vraiment un enjeu qui concerne l'éducation des enfants à besoins spécifiques qui dépasse la question du transport et le transport, lequel peut être un puissant vecteur d'émancipation.

Il faut également favoriser l'autonomie parce que le transport généraliste coûte cher. Faire la même chose pour tout le monde est sous optimal. La vision du bureau d'études est qu'une partie des enfants, au moins 25 % avec un handicap suffisamment léger pour pouvoir être en autonomie, pourra être sorti du transport scolaire. Cette économie pourrait permettre d'être réinvestie dans le transport scolaire classique (enfants avec un handicap modéré), en visant une diminution

des temps de parcours et en mettant en place l'accompagnement sur le réseau de transports publics.

Pour les 20 % d'enfants qui ont un handicap sévère, il faut proposer un transport sur mesure, la Rolls-Royce du transport scolaire. La question ne doit pas se poser. Ces enfants ont déjà tellement de besoins par rapport à la vie qu'ils ne peuvent pas être condamnés à circuler dans de mauvaises conditions. Pour ces enfants, il faut essayer de viser un encadrement spécifique avec, peut-être, un accompagnateur pour deux ou trois enfants, des véhicules adaptés, etc. Derrière cette vision, se cachent six recommandations qui ont été évoquées.

Tout d'abord, organiser des circuits accompagnés sans véhicule. C'est le principe des Pédibus que l'on retrouve dans les écoles traditionnelles. Cela nécessite une formation spécifique, de travailler la question de l'espace public et de faire comprendre aux écoles que le chemin de l'école est un outil éducatif et pédagogique. Sur ce point, l'avis des acteurs est nuancé. Les parents ne l'imaginent pas encore très bien.

On va clairement à l'encontre des *a priori*. Même pour les accompagnateurs ce n'est pas évident. Néanmoins, il y a eu une mutation entre l'enquête et l'atelier avec les accompagnateurs. Il y a toute une série de défis à relever. S'il y a un besoin plus grand d'accompagnateurs, les coûts sont plus élevés. Cela peut dépendre également du climat ou du type de handicap. Cela nécessite aussi des infrastructures dans les écoles en termes de stationnement vélo, d'autre accueil, etc. Ce n'est pas facile à mettre en œuvre, mais c'est une voie à suivre.

La condition de faire muter le transport scolaire c'est d'améliorer la formation des accompagnateurs. Le transport scolaire organise déjà tout un éventail de formations qui sont très qualitatives. Mais aujourd'hui, en matière de formation, on peut aller beaucoup plus loin. La digitalisation a également montré que l'on peut organiser des séances à distance. Le fait que certains ont deux métiers est un frein dans la formation des agents et encore les mobiliser pour de la formation n'était pas évident.

Le volet C concerne la communication et la participation. Du regard du Bureau d'étude, c'est là qu'ils sont les plus critiques. Il y a un vrai déficit aujourd'hui au niveau du service du transport scolaire. On est dans un service qui dépend d'une entité plus importante, la Commission communautaire française, qui peut, certes, bénéficier des services centraux, mais les choses ne sont pas aussi bien organisées que ce qu'il faudrait. Il y a là une série de recommandations, notamment créer un guide didactique du transport scolaire.

On n'éduque pas et on ne mobilise pas les gens pour transport scolaire avec des circulaires reçues sur des stencils en début d'année. Personne ne lit une circulaire ou le règlement d'ordre intérieur d'une école, c'est malheureusement une réalité. Il faut attirer les parents avec des infographies, des vidéos, des tutoriels, des concertations, des évaluations ou des enquêtes. Il faut mobiliser les gens autour de cela. Le bureau d'études donne comme exemple le guide de la mobilité du transport scolaire de la commune de Leuze-en-Hainaut.

Le pendant de cela est la deuxième recommandation qui est de développer de nouveaux supports de communication avec des tutoriels. Par exemple, le TEC du Luxembourg a lancé une chaîne YouTube sur plein de choses, notamment le transport scolaire. Il y a quantité de choses à faire et c'est un magnifique outil pédagogique mais également de cohésion du groupe. Le fait d'aller faire des reportages, d'aller chercher des témoignages d'accompagnateurs, d'enfants ou de leurs parents, pourra créer cette dimension communautaire, cette appartenance à la communauté du transport scolaire qui est certainement tout aussi importante. Dans la communication, le champ des possibilités est infini.

On pourrait organiser une journée du Transport scolaire, cela se fait déjà en Flandre et en Wallonie, il n'y a plus qu'à embrayer et les transporteurs sont tout à fait prêts et trouvent l'idée séduisante.

Le dernier volet est celui de la gestion du financement. L'intervenant n'a sélectionné qu'une seule recommandation. C'est sans doute une erreur et il aimerait en évoquer une autre : l'anticipation des politiques environnementales en donnant un exemple concret et non en remettant en cause des politiques environnementales. Il faut bien comprendre les impacts qu'ont sur le secteur la question de la sortie du diesel ou des carburants fossiles.

La STIB a souvent l'occasion d'exprimer son avis sur la question, mais on n'entend moins les petits transporteurs qui n'ont pas voix au chapitre. Qu'ils aiment ou non cette politique environnementale, il faut comprendre son impact opérationnel. Aujourd'hui, la plupart des chauffeurs reprennent leur véhicule dans leur rue ou dans leur quartier. À partir du moment où ces véhicules devront être rechargés en électricité, ils devront trouver un endroit où les recharger la nuit.

Cela va engendrer une difficulté opérationnelle. Il faut vraiment travailler sur la politique d'infrastructure de recharge au travers de dispositifs de mutualisation. Par exemple, la RATP (opérateur de transports publics à Paris) ouvre ses dépôts de bus la journée pour permettre à d'autres acteurs de venir recharger leur véhicule. Quand on réfléchit à des futurs dépôts

de bus ou de tram, il faut penser à la mutualisation des moyens.

La dernière recommandation du Bureau d'étude est de renforcer l'équipe du transport scolaire. Même si l'équipe s'est déjà un petit peu renforcée, on voit que les besoins sont importants et changeants. On ne peut pas mettre en place l'autonomie des enfants sans avoir de nouvelles compétences. On a parlé d'outils digitaux. Aujourd'hui, ils font avec les moyens du bord et s'en sortent bien, mais il est compliqué d'utiliser un SIG, de piloter des entreprises technologiques qui vont proposer des outils de tracking, etc. Cela s'apprend. Il faut développer ce genre de compétence.

Toute la question de la communication, de la participation, du change management est également une compétence à faire évoluer ainsi que la question de la formation. Il y a une croissance de 15 % en cinq ans du nombre d'accompagnateurs. Il y a là des besoins inévitables en formations continues pour venir en complémentarité des deux autres compétences qui ont été mentionnées.

Dans le rapport, figurera la synthèse des recommandations avec les échéances imaginées par le Bureau d'étude, leur priorité, mais également ce que cela représente en termes de ressources, qu'elles soient humaines, techniques, budgétaires, financières ponctuelles ou permanentes.

Lorsque, chaque année, il faut rajouter des circuits, on constate que cela fait partie d'un équilibre budgétaire qu'il faut trouver. Il faut surtout y voir les effets indirects d'autonomie, de communauté du transport scolaire qui peut se renforcer et, surtout, de soutien aux autres politiques urbaines, notamment les politiques de mobilité.

4. Discussion générale

Mme Clémentine Barzin (MR) remercie M. Tackoen pour la présentation de cet audit. Le groupe MR avait, à plusieurs reprises, insisté sur deux aspects importants concernant le transport scolaire : le manque d'accompagnement et les temps de parcours. Le groupe prend connaissance, avec intérêt, des conclusions et recommandations de l'audit. Néanmoins, il regrette que cet audit était prêt en juin mais n'a été porté à la connaissance des parlementaires qu'en date du 30 septembre.

Par rapport à ce que M. Tackoen a expliqué en termes de recommandations, la députée insiste sur la mutualisation des circuits entre les différentes écoles. Elle aimerait savoir si ces options avaient été directement testées auprès des interlocuteurs parents et

enseignants. Sont-ils satisfaits ? Quelle est la temporalité de l'implémentation de ce genre de mesure ?

On peut imaginer que cela va demander davantage d'accompagnement. Cela est-il prévu ? Y a-t-il des besoins chiffrés en termes d'accompagnement supplémentaire pour un processus aussi révolutionnaire ?

Concernant la capacité de certains élèves de s'affranchir du Transport scolaire pour entrer dans une autre dynamique plus autonome, la députée demande quel est le niveau de concertation par rapport à ces options qui avaient été réalisées avec les parents et les enseignants. Quel est le niveau d'adhésion aujourd'hui ? Il y a effectivement différents niveaux de handicap et de sensibilité des parents par rapport à la sécurité de leur enfant.

Il y a également des questions en termes de prévisions, que ce soit en formation ou dans l'accompagnement. Plus on va vers une individualisation des besoins, plus il y aura un besoin d'accompagnement. Il faut donc prévoir des budgets et des équipements.

Globalement, quelle est la vision en termes de rationalisation par rapport à des coûts supplémentaires en termes qualitatifs pour l'accompagnement, la formation, les équipements et la sécurité, notamment s'il y a davantage d'autonomie ?

Alors que, aujourd'hui, on parle de manière transversale, la députée aurait trouvé intéressant d'entendre un représentant de la STIB pour aborder cette question en ce qui concerne le transport public.

Globalement, vingt-deux sociétés partenaires ont été citées pour le transport scolaire. Ces sociétés sont-elles exclusivement privées ? Y a-t-il une proportion qui s'occupe plus d'un territoire ou d'un autre ? La STIB intervient-elle et dans quelles proportions ? Est-ce une difficulté à laquelle l'audit a été confronté ?

M. Ahmed Mouhssin (Ecolo) remercie M. Tackoen pour son excellent exposé qui était très complet, à tel point qu'il était difficile de poser des questions. Ce sont donc 70.000 euros extrêmement bien investis. Il y a là à la fois une analyse de la situation actuelle, comme des propositions concrètes, où M. Tackoen y souligne les points d'attention. Le député a rarement vu une étude aussi bien réalisée. Le député remercie également le ministre de l'avoir présenté dans les délais dans lesquels il s'était engagé.

Le député a été le plus attentif sur le point « autonomie ». 13 % des parents ont un avis favorable, ce qui veut dire qu'il y a une très grande inquiétude. C'est là où il y a une marge de manœuvre si l'on veut faire une transition. Sur les questions de mobilité, il

est fort probable que les politiques régionales permettront une meilleure mobilité à moyen terme. Le député n'est pas convaincu que le fait de rouler à 30 km/h participe à la congestion. Au contraire, cela pourrait participer à décongestionner Bruxelles dans le futur. La prise en compte des voies non franchissables de la STIB sera intégrée dans la révision du code de la route, ce qui permettra d'améliorer la situation. Le député n'a peut-être pas toujours la même analyse que M. Tackoen.

Par contre, il partage son point de vue en ce qui concerne l'autonomie. Le Bureau d'études a pu rencontrer beaucoup d'acteurs. Ceux-ci ont pu identifier quels étaient les principaux freins de la part des parents. Ce sont eux qui, à un moment, laissent leurs enfants aller à l'école non accompagnés. Est-ce l'inquiétude ? Est-ce l'habitude ? Dans la présentation, le mot confort a été présenté entre guillemets. Le député désire entendre M. Tackoen sur ce point-là précisément.

Il y avait également la comparaison avec les plans qui sont élaborés dans les écoles traditionnelles. On voit qu'il y a des freins. Le député n'a pas l'impression qu'il y ait un grand succès, mais que c'est souvent un public bien particulier, des parents bien informés, en général dans des quartiers où la sécurité des piétons et des vélos est assurée. Par rapport au profil socio-économique des personnes qui utilisent le transport scolaire, le bureau d'études a-t-il été en mesure d'effectuer une analyse pour savoir s'il y aurait une adhésion à ces différents plans ?

Concernant la collaboration avec les opérateurs des transports publics, le député a remarqué que des propositions ont été faites. Le bureau d'études fait état de propositions très concrètes, ce qui permettra d'interpeller 10 autres ministres en dehors du ministre Vervoort. Le député désire néanmoins savoir si le bureau d'études a eu l'occasion de voir si ce qu'il a proposé pour Bruxelles pouvait se faire en collaboration avec la STIB. Ils ont une série de propositions qui sont des pratiques d'autres villes, d'autres communes, et, parfois, d'autres pays. Ont-ils pu avoir des discussions plus concrètes avec des acteurs bruxellois ?

M. Mohamed Ouriaghli (Président) précise que, dans la convocation, il est bien indiqué que la commission se tient de manière mixte avec un encouragement de prise de parole en présentiel. Les députés étaient donc invités à venir dans l'hémicycle s'ils le souhaitaient.

Mme Joëlle Maison (DéFI) s'apprêtait justement à présenter ses excuses par rapport à cela. Elle aurait aimé être présente physiquement car il est plus

agréable d'intervenir, d'écouter et d'interagir dans ces circonstances-là.

La députée remercie M. Tackoen pour son excellent rapport. Comme l'a souligné Mme Barzin, les députés l'ont effectivement reçu il y a quelques jours sous la forme de deux documents très volumineux. Elle estime que M. Bakounine a merveilleusement bien résumé les enjeux. Néanmoins, elle désire intervenir assez brièvement sur différents volets évoqués.

Il est évident que ce rapport doit mûrir pour chacun des parlementaires. Il devra, comme l'a dit M. Mouhssin, faire l'objet de questions parlementaires parce qu'il faut s'en imprégner. Bien que les députés aient désormais une vision globale après l'avoir lu ou avoir écouté la présentation, il faudra creuser certaines questions. Ce rapport est extrêmement bien structuré et il y a énormément d'informations.

Le volet A est le volet qui intéresse le moins la députée. Il échappe un petit peu au contrôle parlementaire, puisqu'il s'agit d'améliorer la nation actuelle avec des applications et des mutualisations. Même s'il y a toujours des réticences au changement, la députée trouve que c'est une bonne idée. Il est normal que les accompagnateurs ou les écoles soient un petit peu réticent à changer le système dans lequel les enfants sont inscrits depuis un certain temps. La question des bandes bus est très importante à éclaircir. D'après la lecture du rapport, il semble qu'il y ait une certaine opacité par rapport à cette utilisation des bandes bus qui peuvent être utilisées dans certains cas, et dans d'autres non. Il est très important de pouvoir savoir ce qu'il en est et la députée compte évidemment interroger la ministre de la mobilité à cet égard.

M. Tackoen n'a également pas abordé oralement dans sa présentation le sujet de la règle des deux kilomètres. La règle qui s'applique pour le moment est celle d'un kilomètre, ce qui signifie qu'il n'est pas possible de bénéficier du transport scolaire lorsque l'on habite à moins d'un kilomètre de l'école. Dans le rapport, il est envisagé d'étendre ce périmètre à deux kilomètres, avec une éventualité d'accompagnement, ce qui serait intéressant pour tous les motifs cités dans le volet B.

Concernant le volet B qui parle d'autonomie et d'inclusion, l'inclusion et une question qui est très chère à la députée. Elle considère que les adultes et les enfants porteurs de handicap ainsi que les personnes dites normales ne doivent pas évoluer dans une société où ils évoluent de manière parallèle, mais il doit être, au contraire, étroitement imbriqués dans leur vie. Le transport est un élément tout à fait fondamental de leur vie.

Les chiffres qui sont cités sont très importants. Effectivement, pour les types 8 (ce sont les « dys », les enfants qui souffrent de dyspraxie, de dysphasie, de dyslexie, de dysorthographe), à l'instar des questions d'inclusion dans l'école, il y aurait de faire beaucoup mieux et davantage en termes d'autonomie et d'inclusion.

La Commission communautaire française affecte un budget de treize millions d'euros au transport scolaire de ces enfants porteurs de handicap, encadrés par des accompagnateurs, en vue de contribuer à leur autonomisation dans la société.

M. Tackoen précise dans son rapport que, seuls 20 % des enfants porteurs d'un handicap sévère seraient contraints d'utiliser le transport scolaire. Il y a là une marge de progression très importante par rapport à la situation actuelle. Cette marge ne doit évidemment pas aboutir à des changements brutaux. La députée voit tout l'intérêt d'un accroissement de l'autonomie et de l'inclusion des enfants porteurs de handicap dans la société, que ce soit à pied, en rang Pédibus, avec des accompagnateurs ou éventuellement leurs parents, dans les transports publics ou à vélo.

Le nouvel article 22^{ter} de la Constitution est une belle opportunité symbolique, mais également législative, textuelle, constitutionnelle, pour pousser à cet accroissement à l'autonomie des enfants porteurs de handicap.

Concernant le volet C, communication et participation, il est vrai que les communications qui émanent de l'école laissent souvent à désirer en termes d'attractivité. Seul le personnel directement impliqué, les directions d'école et certains enseignants lisent ce type de communication. Des nouveaux supports seraient, à cet égard, tout à fait bienvenus. Dans quelle mesure ce rapport pourrait-il être présenté en commission de la mobilité ? Ce serait peut-être redondant, mais la ministre et les commissaires de la commission de la Mobilité souhaiteront probablement intéressés à lire ce rapport et en discuter.

Ce que M. Tackoen évoque par rapport à l'exemple de la France et de la RATP, dans le volet D gestion et financement, est très intéressant. Il y a eu une discussion en commission de mobilité au sujet des 11.000 bornes de recharge, des 22.000 points de recharge qui devraient, rien que pour les voitures particulières, être implantés dans l'espace public bruxellois, semi-public ou privé, d'ici 2035. Les bus du Transport scolaire obéissent aussi à ce type de besoin. Il faudra alors trouver une solution. L'exemple de la RATP qui prête ses entrepôts est un bon exemple. Une mutualisation des moyens sera évidemment indispensable.

Concernant l'impact du pacte d'excellence, M. Tackoen n'a pas vraiment abordé le sujet. Quelqu'un du cabinet de Mme Désir l'a-t-il accompagné dans l'élaboration de cet audit ? Quelles sont les craintes et les appréhensions ? L'ambition des pôles territoriaux est d'avoir plus d'inclusion. Lorsque l'on interroge Mme Désir, il y a aujourd'hui 4,2 % des enfants qui fréquentent l'enseignement spécialisé sur le total de la population scolaire. L'idée serait, d'ici 2030, d'aboutir à 3,7 % des enfants. Ce n'est pas une révolution, loin de là. Quels sont les appréhensions de M. Tackoen par rapport au pacte d'excellence ?

Enfin, s'agissant de la situation actuelle (volet A), pour ces enfants qui, aujourd'hui, prennent le bus (et certains d'entre eux jusqu'à 1h30), y a-t-il moyen d'améliorer de manière qualitative ce transport scolaire ? Pour ces 20 % d'enfants porteurs de handicap sévère qui ne pourraient pas échapper un transport qui leur est spécifiquement dédié, serait-il imaginable de pouvoir faire intervenir des artistes, des apprentis-sages, ou de la musique pendant ce temps de transport scolaire ? Cela améliorerait considérablement la qualité de ce transport scolaire.

Mme Elisa Groppi (PTB) remercie M. Tackoen pour sa présentation claire et complète. Le transport scolaire est un service particulièrement important en tant que service public, service offert aux enfants et surtout aux enfants à besoins spécifiques dont on parle aujourd'hui. La durée du transport a vraiment un impact lourd sur les enfants. Il y a toute la question du droit au repos et du droit aux loisirs qui est soulevée dans cette thématique. La députée remercie M. Tackoen d'avoir mis en avant, lors de cette présentation, une partie des recommandations qui sont dans son rapport.

Elle trouve qu'il est très bien de penser à des circuits plus rationnels, à faire un travail d'inter-écoles. Il est nécessaire de mettre à disposition des écoles des outils afin de pouvoir collaborer. Il y a également toute la question des accompagnateurs et de leur formation, mais également de leur travail. Le retour que la députée a eu de certains accompagnateurs est le problème des horaires. Il s'agit principalement d'horaires coupés, très tôt le matin, et tard le soir. Les contraintes sont les contrats précaires, et les accompagnateurs mal payés. Il y a tout un enjeu à creuser de ce côté-là afin d'améliorer l'encadrement des enfants.

M. Tackoen a uniquement abordé le transport domicile/école. Est-ce que le rapport couvre aussi les transports durant la journée, tels qu'une activité scolaire, une sortie culturelle ou l'accompagnement à la piscine. C'est également un enjeu important que de pouvoir se déplacer pendant la journée scolaire.

À qui appartient les parcs de bus ? Qui gère l'entretien de ceux-ci ? Y a-t-il plusieurs organes publics ou privés qui les possèdent ?

La députée a été frappée par l'argument qui dit qu'environ 60 % des jeunes pourraient s'en sortir dans le transport public ou par des moyens autres. Elle apprécie que l'argument de l'autonomie soit abordé, mais aussi qu'il soit possible d'accompagner les enfants, que ce soit dans les transports publics ou avec des Pédibus, mais cela génère de nouveaux points d'attention. Si on dirige les enfants vers le transport public, cela signifie la nécessité d'améliorer ses transports publics en termes de temps d'attente et de fréquence. Le matin, dans certains quartiers, les bus sont bondés. Ceci est déjà lourd pour un enfant qui n'est pas porteur de handicap. C'est un point d'attention que la députée voulait vraiment souligner.

La réalité est telle que beaucoup de parents sacrifient du temps personnel pour conduire leur enfant en voiture. Il ne faut pas les taxer davantage. Il faut plutôt aller vers plus de service public.

La députée trouve que les Pédibus sont de très bonnes initiatives et tient à souligner la volonté du bureau d'études de faciliter l'autonomie et l'inclusion. Il n'y a pas de raison que les enfants porteurs de handicap soient exclus de la société. Au contraire, on peut envisager des transports collectifs avec des enfants en inclusion parmi les enfants ordinaires.

Malheureusement, les Pédibus viennent souvent d'initiatives locales qui dépendent de la bonne volonté ou de la motivation de professeurs et de parents qui mettront cela en place. Comment étendre ces initiatives de qualité afin qu'elles soient également accessibles là où elles n'existent pas pour le moment par manque de parents impliqués dans la construction de ce genre d'initiative.

Quel est le plan du Gouvernement par rapport au transport scolaire des enfants à besoins spécifiques ?

M. Xavier Tackoen remercie les députés pour leurs questions, tant sur le fond que sur la forme. Il est toujours agréable de voir que tous les gens qui ont œuvré à cet audit peuvent se féliciter. C'est vraiment un travail collectif et il en profite pour remercier tous les gens au sein de la Commission communautaire française et au sein des cabinets ministériels car cela a été une belle aventure humaine. Cela se ressent. Il ne faut pas arriver dans quelque chose d'inutilement polémique. On sait que les choses ne sont pas parfaites, mais il a été démontré qu'elles étaient loin d'être complètement imparfaites et qu'il y a des pistes concrètes d'amélioration.

L'intervenant essaiera d'être le plus concis et le plus complet possible par rapport aux différentes interpellations. Plusieurs personnes ont relevé cet intérêt de rationalisation, de mutualisation des circuits, mais, en même temps, se pose la question des freins et du soutien à ces recommandations. Il est manifeste que lorsque l'on apporte quelque chose aux gens sans contrepartie, les gens sont favorables.

Le tracking des véhicules en est un exemple. Cela ne change rien au quotidien et c'est simplement un confort pour les gens. Dès que cela nécessite une potentielle réorganisation de la vie familiale, de l'organisation des écoles, c'est d'un coup la douche froide, et beaucoup moins de gens sont motivés. Cela a été signalé par le fait que 13 % des parents y sont favorables. C'est énorme. Lorsque l'on commence avec un noyau dur de 13 % de favorables, cela veut dire que ce sont eux qui sont prêts à lancer une dynamique.

Pour répondre à Mme Barzin, il n'est pas possible d'évaluer les impacts de telles politiques. Ce n'est d'ailleurs pas tout ou rien. Il n'a pas été dit que, pour la rentrée 2022-2023, tous les circuits allaient être rationalisés et mutualisés et que 30 à 35 % des enfants seront passés en autonomie. Il est impossible de le dire et ce n'est pas la manière de travailler de l'intervenant. Il ne travaille que par l'expérimentation. La mobilité n'est pas une science exacte, ni une approche topdown. Il faut travailler avec la demande de déplacements et accompagner les gens.

Cela va-t-il coûter plus cher ? Dans une période de transition, les coûts augmentent parfois. Mais, à terme, les coûts directs, et surtout indirects, diminuent. Lorsque l'on parle d'inclusion sociale, cela a des coûts pour la vie entière d'un enfant. Aucune analyse socio-économique n'est capable de chiffrer cela. Tout ce que l'on sait, c'est qu'on a le sentiment que c'est positif.

Concernant les Pédibus et leur succès très relatif, le problème est celui du volontariat dans les écoles. Ici, nous sommes dans un cadre tout à fait différent. Il y a un transport organisé qui est financé par la collectivité, qui est professionnalisé. C'est ce transport que l'on veut faire muter vers un transport qui va changer de méthode et qui va intrinsèquement diminuer ses coûts étant donné que le nombre de véhicules, de chauffeur, de consommation énergétique et de tous les entretiens seront diminués. C'est là qu'il faut aller chercher des économies. Elles ne se manifesteront pas en deux ou cinq ans. C'est illusoire. Au mieux, elles vont essayer de stabiliser un budget en croissance. L'objectif de l'audit n'est pas de récolter ou de récupérer trois ou cinq millions d'euros, mais d'éviter l'emballlement budgétaire.

L'intervenant ne peut pas affirmer que cela va fonctionner. Cela dépendra des moyens, surtout humains, qui y seront mis. Si ces moyens y sont mis, cela fonctionnera. C'est une question humaine, ce n'est pas la technologie ou du décret. Il s'agit de réellement prendre les gens par la main et leur montrer, sur base de petits succès, le témoignage de quelqu'un qui dit que son enfant a récupéré le sourire en ne passant qu'une demi-heure dans les transports scolaires plutôt que 1h45. Ce témoignage, dans les deux ou trois ans, fera des petits. On le voit dans les écoles traditionnelles, où ce qui cartonne aujourd'hui est le vélo cargo ainsi que le vélo allongé. Il y a un effet d'entraînement. C'est la vraie mobilité et c'est celle qu'il faut travailler.

Concernant les avis de la STIB et des transporteurs, le bureau d'études a tenté l'évaluation au travers d'une enquête prospective. Cela a été un choix de ne pas faire une enquête unique que de diagnostic diluée dans la mare des recommandations. Ils ne savaient même pas si cela se retrouverait dans le rapport final. Il est difficile de faire sentir à des parents toute la nuance dans un questionnaire qui comporte quinze questions. Désormais, il faut travailler avec une échelle beaucoup plus locale, avec des écoles qui en veulent, des accompagnateurs, etc. Lors des ateliers, nombreux sont ceux qu'ils souhaitent être accompagnateur pilote lors de ces démarches. L'intervenant propose de se retrouver dans deux ans, lorsque les premières expérimentations auront été lancées. Sur la base de ces expérimentations, il sera possible d'examiner quel est le potentiel de mutation des élèves. C'est ainsi que la croissance des cinq prochaines années sera compensée.

La STIB et les transporteurs ont été associés au même titre. Il y a une journée spéciale sur l'accessibilité organisée à la STIB le 3 décembre. Il est convenu que cette étude pourrait y être présentée. Les choses sont bien engagées, au même titre que cela a été mentionné, la commission régionale de mobilité en a pris les devants. La secrétaire de la CRM est bien au courant de l'étude. Il y a eu un sondage afin de connaître la raison pour laquelle la Commission communautaire française n'est pas représentée à la CRM (celle-ci a tout à fait revu sa composition), alors que la Fédération belge des autocaristes est présente. Les autocaristes représentent les autocars de tourisme, les autocars événementiels, mais aussi ceux du transport scolaire.

Si la Commission communautaire française est présente, la Vlaamse Gemeenschapscommissie doit l'être également. La question se pose de savoir si l'on doit être présent tout le temps. L'intervenant laisse le soin aux pairs de discuter entre eux et avec leurs homologues de cette opportunité. Il a pris connaissance

de cet audit et il n'a pas de doute sur le fait que cela fera l'objet, tôt ou tard, d'une présentation.

Concernant les impacts du pacte d'excellence, c'est l'inconnu. Le bureau d'études pensait clôturer le débat avec cet audit. En réalité, ce n'est qu'un début, car le pacte d'excellence est, par essence, mouvant et évolutif, qui vient trancher la question des rythmes scolaires, du changement pour les vacances scolaires, etc. L'intervenant est très heureux de découvrir les chiffres de 4,2 % qui tendraient vers 3,7 %. C'est là qu'il y a un vrai chantier de changement. C'est un magnifique chantier transversal entre l'éducation, le vivre ensemble, la ville, la Région, ses infrastructures et c'est là qu'il faut viser l'excellence.

Elle doit également faire partie de cette inclusion sociale, comme le font les pays plus avancés en matière d'inclusion sociale, notamment les pays nordiques, qui intègre les personnes handicapées et ne font pas de circuits parallèles. C'est une des raisons pour laquelle ils travaillent leur espace public avec le principe d'accessibilité universelle afin qu'il n'y ait pas de circuits.

Cet audit a forcé le fait d'analyser qualitativement ou quantitativement les impacts. Il peut y avoir des impacts positifs, tels que permettre à certains enfants de trouver une école plus proche de chez eux et, inversement, il pourrait y avoir plus d'implantations scolaires. Il est en effet déjà difficile d'organiser 200 circuits qui vont dans quarante-quatre écoles. S'il faut en desservir 200, le système risque grandement de saturer. Cela n'arrivera pas puisque une des recommandations est la mutualisation des circuits. Tout se tient. Le bureau d'études a essayé de mettre en place des jalons, des mesures qui doivent être testées maintenant afin d'être déployées dans le futur. L'intervenant insiste sur le fait qu'il ne faille pas les déployer sans les tester.

Concernant la formation des accompagnateurs, la notion de profil de fonction est fondamentale. Il a été évoqué un transport scolaire généraliste, mais il y a également des accompagnateurs généralistes. Nous ne nous trouvons plus dans une approche géographique de compétences. Il ne faut pas affecter des accompagnateurs selon leur lieu de résidence. S'il s'agit d'un parcours qui va transporter des personnes autistes, il faut quelqu'un qui ait une affinité avec ce trouble. Par contre, il y a quelqu'un qui sera peut-être plus à même de porter une voiturette dans un véhicule. Il faut travailler là-dessus. Quelqu'un qui a quinze ans d'expérience ne vaut pas quelqu'un qui a deux ans d'expérience. Il pourrait y avoir des formateurs d'accompagnateurs. Il faut travailler en valorisant leurs compétences propres, et non dans une réflexion purement salariale ou d'ego.

Le transport pendant la journée n'a pas été abordé dans l'étude. Bien qu'abordé légèrement, le bureau d'études n'a pas identifié celui-ci comme un enjeu majeur. La Commission communautaire française gère certains transports pendant la journée ou le transport vers des excursions. Certains transporteurs ont un contrat-cadre avec certaines écoles pour ce genre de prestations pendant l'année.

Au niveau de l'entretien des bus, tout cela est fixé par des cahiers de charges avec les transporteurs. Les cahiers de charges sont prévus pour une durée de 10 ans. La Région bruxelloise est stricte sur la qualité de service des transporteurs, notamment au niveau des véhicules. Ceux-ci sont généralement de bonne qualité. Comme ils sont destinés à être utilisés pendant 10 ans, les véhicules en fin de vie sont évidemment de moins bonne qualité. Globalement, pour les avoir bien analysés pendant toute la période, ils sont d'un niveau de confort encore assez élevé.

L'intervenant applaudit cette initiative d'améliorer de manière qualitative le confort des bus avec des activités connexes. C'est une excellente idée. Il est vrai que le bureau d'études avait pensé avoir une recommandation permettant d'améliorer la vie dans le bus. Beaucoup d'accompagnateurs ont signalé que le règlement leur interdit d'utiliser leur propre téléphone, qu'ils ne peuvent pas faire de bruit dans certains bus où l'on impose le silence, etc. Le bureau d'études ne s'est pas attaqué à cela. C'est pour cette raison que l'intervenant trouve cette proposition très intéressante. Là aussi, c'est amener de la joie dans le bus. Aujourd'hui, il s'agit d'un endroit assez stérile. Effectivement, si l'on reste 1h30 dans le bus, autant rentabiliser son temps. Avant la crise sanitaire, Colruyt a exploité des bus pour ses employés, nommés « Kantoorbus ». Ceux-ci ont eu un taux d'évaluation très positif car les employés valorisaient leur temps de déplacement comme un temps de travail. Travailler de cette manière-là est une idée très riche.

Concernant la question de M. Mouhssin, l'intervenant est très optimiste sur la mobilité bruxelloise. Sans cela, il n'en ferait pas son métier au quotidien. Mais qu'est-ce que la mobilité ? Est-ce la congestion ? Est-ce la progression du vélo ? Est-ce le nombre de personnes à bord du transport public ? La mobilité est une notion assez vaste. Elle ne va pas avancer dans la bonne direction sur tous les domaines. D'ailleurs, la mobilité autour de Bruxelles va s'effondrer. Cela va être une catastrophe. C'est une mort annoncée du périurbain. La force du plan Good Move est que, comme beaucoup d'autres plans, celui-ci permettra de sauver la mobilité urbaine. Ce sont les seuls qui peuvent s'en sortir. Le périurbain va craquer. La congestion ne va donc pas s'améliorer. Il n'y a aucune ville en Europe où la congestion s'améliore.

Même à Copenhague où ils sont 50 % de cyclistes, la congestion automobile se détériore. C'est d'ailleurs la preuve d'une excellente santé économique. Le problème est que, lorsque l'on a des enfants qui dépendent des voiries et qui sont impactées par la congestion automobile, ceux-ci seront également impactés. Lorsque l'on a un minibus qui passe dans les quartiers et qui ne peut pas s'affranchir de cette congestion automobile, il y a là un problème.

L'intervenant insiste sur le fait qu'il faut vraiment en tenir compte. Il faut d'autant plus en tenir compte que le plan Good Move met en place des mailles de quartier. La difficulté de ces bus, comme du ramassage de déchets, par exemple, c'est qu'ils seront fort impactés par une politique publique qui a du sens. Tout simplement parce que si l'on essaye d'éviter le transit dans certains quartiers, cela augmentera, de facto, les temps de parcours. Ce n'est pas pour cela que le plan Good Move est mis de côté. Il faut faire attention à la mobilité car elle va se dégrader pour certains types d'acteurs. Ce n'est pas vraiment sur le temps de parcours. La ville 30 n'a eu aucun impact négatif sur le temps de parcours. Cela a été prouvé déjà de nombreuses fois. L'intervenant insiste sur le fait que tout n'est pas bon pour tout le monde sur ce plan. Mais ce n'est pas parce que ce n'est pas bon pour tout le monde qu'il ne faut pas le mettre en œuvre.

Concernant la dualité entre les enfants, Mme Maison a fait un inventaire des quatre volets. Cela échappe au contrôle parlementaire, mais c'est intéressant; il faut vaincre les réticences; quid des bandes bus. La STIB a participé aux travaux. Cela sera débattu en commission régionale de mobilité. L'État fédéral, pour ce qui lui reste, va légiférer sur l'évolution du code de la route en lien avec les bandes bus et son utilisation. Il est vrai qu'il y avait une confusion. Aucune carte n'existe sur les bandes bus accessible au transport scolaire. Parfois ce sont des petits outils assez simples à mettre en œuvre. Les GPS des transporteurs ne savent pas s'ils peuvent ou non utiliser la bande bus. Il y a donc là une amélioration.

L'intervenant n'a jamais dit que 60 % des enfants sortiraient du transport scolaire. Il y a un potentiel théorique de 60 %, on peut donc aller en chercher 10 ou 15 %. C'est cela qu'il faut viser. Si on arrive à 25 %, c'est génial, mais si on arrive à 10 ou 15 %, c'est un succès. Les freins psychologiques, sociologiques, familiaux, de sécurité objective ou subjective sont nombreux.

L'intervenant a vendu la RATP comme le Robin des bois de la mobilité, mais ceux-ci prêtent leurs dépôts de bus à Amazon et Chronopost en journée et non au transport scolaire parisien. Néanmoins, il trouve l'initiative intéressante car il s'agit d'un changement de « mindset » en disant qu'il est possible de contribuer

à la mutualisation des infrastructures. Si on a investi des centaines de millions dans un nouveau dépôt de métro à Érasme, on peut se poser la question en tant qu'opérateur d'ouvrir ses infrastructures pour d'autres besoins dans le transport.

L'intervenant remercie les députés pour leurs questions très intéressantes et très pertinentes.

Mme Clémentine Barzin (MR) demande comment le Gouvernement va maintenant s'emparer de ces recommandations et comment, d'un point de vue expérimental, seront posées les premiers jalons et lesquels sur la base de ces recommandations ?

M. Ahmed Mouhssin (Ecolo) remercie M. Tackoen pour ses réponses car il a clarifié certaines choses. Bien que l'on puisse penser que 13 % est un pourcentage peu important, on l'envisage tout à fait différemment si on l'imagine comme un noyau dur d'un groupe de parents voulant se lancer dans l'expérience. Le député ne l'avait pas vu sous cet angle et il ne voyait que les 87 % qui n'étaient pas positifs.

Sur les politiques de maillage, le député se rend maintenant compte que les quartiers seront plus difficilement accessibles et que cela aura des impacts assez importants. Cela n'avait pas été envisagé. M. Tackoen a titillé des points importants.

En ce qui concerne les questions adressées au ministre, il faudra fixer une prochaine réunion de commission car celles-ci sont nombreuses.

Mme Joëlle Maison (DéFI) remercie M. Tackoen pour ses précisions, ses réponses et ses appréciations. Elle désire néanmoins préciser qu'elle n'envisage pas la Constitution d'un point de vue purement symbolique. La symbolique est très importante, mais en tant que politiques, il en va de leur responsabilité de se conformer à ce nouvel article 22^{ter}. Toutes les propositions qui ont été formulées vont effectivement dans ce sens.

Concernant la qualité du transport, la députée avait formulé des propositions en ce sens pour la STIB. La RATP, pour également citer cette entreprise publique, organise des concours de poésie dans le métro à Paris. Il y a énormément de gens qui participent. Les poèmes sélectionnés sont affichés pendant un mois dans toutes les stations et les rames de métro. Des initiatives approchantes pourraient être faites en termes de musique, en termes de lecture publique aussi, par exemple. Si un accompagnateur lit des livres aux enfants pendant le transport, cela pourrait être intéressant et très stimulant pour les enfants. L'école dans le bus pourrait être réalisée sans que cela coûte trop cher et que cela soit trop contraignant pour les accompagnateurs.

Les conclusions, recommandations et réflexions de ce rapport, qui sont le résultat d'un travail long et de qualité, seront reprises par l'ensemble des parlementaires afin de les transformer en un cadre politique permettant d'atteindre l'évolution de 15 à 20 % que M. Tackoen estime possible dans le cadre de l'enveloppe des transports scolaires.

M. Rudi Vervoort (ministre en charge du Transport scolaire) estime que les recommandations permettent au Collège de prendre des mesures qui peuvent être envisagées à court, moyen et long terme. Le fait d'amener à changer d'approche de mode de mobilité implique d'abord l'adhésion des parents. Cela ne s'inscrira qu'à partir du moment où il y aura un dialogue qui pourra se nouer entre l'école et les parents. Le meilleur moment pour cela est évidemment lors de l'inscription d'un enfant afin de voir comment intégrer cette dimension-là autre que le transport scolaire classique.

Il faut savoir qu'un des défis qui se posent en enseignement spécialisé est que, à l'inverse de l'enseignement ordinaire, bien qu'il soit disséminé dans toute la région, son offre est très variée. Bien souvent, les parents se trouvent dans une situation où la seule possibilité qui leur est donnée, à la fois en fonction du handicap mais aussi en fonction des places disponibles, les amène à devoir traverser la région. C'est une dure réalité. Il y a aussi souvent des situations de familles monoparentales générées parfois par le handicap d'un enfant. C'est également un vrai problème. On ne peut pas envisager tout cela de manière généraliste, mais au cas par cas. Du travail à court terme peut certainement être réalisé via des applications intéressantes, comme l'application des absences.

Il faut travailler sur la mutualisation des circuits. Cela nécessite une vraie révolution des mentalités pour certains. Cela implique un travail transversal, ce à quoi nous ne sommes pas habitués. Chacun est habitué à travailler dans son silo. Ici, c'est un gain de temps évident si les circuits sont rationalisés et que le lien entre les parents et l'école est fait.

Lors des travaux de la commission régionale de la mobilité, il a été évoqué que certains parents devaient déménager pour pouvoir s'installer près de l'école de leurs enfants. Cependant, le ministre précise qu'il ne s'agit pas de la majorité des cas. La sensibilisation au monde du handicap dans une série d'instances est vraiment indispensable. Tout ce qui contribue au confort des enfants et des accompagnateurs est effectivement important.

Ce n'est pas une exception à la règle, nous sommes dans une détérioration généralisée de la mobilité. Quand bien même des politiques positives sont mises en place, on a l'impression de courir derrière en permanence. Le contexte se dégrade continuellement.

Le ministre remercie M. Tackoen et toutes les équipes qui se sont associées à la réalisation de ce travail.

5. Approbation du rapport

La commission fait confiance au président et à la rapporteuse pour l'élaboration du rapport.

La Rapporteuse,

Joëlle MAISON

Le Président,

Mohamed OURIAGHLI