

BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE RAAD

GEWONE ZITTING 1998-1999

10 MAART 1999

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**dat ertoe strekt het gratis vervoer
van kinderen en jongeren met
de voertuigen van de MIVB
in het kader van schoolactiviteiten en
tijdens de schooltijd te bevorderen**

(ingediend door de heer Dominique HARMEL (F))

VERSLAG

uitgebracht namens de Commissie
voor de Infrastructuur,
belast met Openbare Werken en Verkeerswezen

door de heer André DROUART (F)

Aan de werkzaamheden van de Commissie hebben deelgenomen :

1. Vaste leden: Mevr. Françoise Carton de Wiart, de heren Jean-Pierre Cornelissen, Willem Draps, Claude Michel, mevr. Françoise Schepmans, mevr. Michèle Carthé, de heer Jean Demannez, mevr. Sylvie Foucart, mevr. Andrée Guillaume-Vanderroost, mevr. Evelyne Huytebroeck, de heer Jan Béghin.

2. Plaatsvervangers: De heren Stéphane de Lobkowicz, Dominique Harmel, Alain Adriaens.

3. Andere leden: De heren Yves de Jonghe d'Ardoye, Didier van Eyll, André Drouart.

Zie:

Stuk van de Raad
A-245/1 - 97/98: Voorstel van resolutie.

CONSEIL DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE

SESSION ORDINAIRE 1998-1999

10 MARS 1999

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

**visant à favoriser le transport gratuit
des enfants et des jeunes
dans le cadre des activités scolaires
et durant le temps scolaire
par les véhicules de la STIB**

(déposée par M. Dominique HARMEL (F))

RAPPORT

fait au nom de la Commission
de l'Infrastructure, chargée des Travaux publics
et des Communications

par M. André DROUART (F)

Ont participé aux travaux de la commission :

1. Membres effectifs: Mme Françoise Carton de Wiart, MM. Jean-Pierre Cornelissen, Willem Draps, Claude Michel, Mmes Françoise Schepmans, Michèle Carthé, M. Jean Demannez, Mmes Sylvie Foucart, Andrée Guillaume-Vanderroost, Evelyne Huytebroeck, M. Jan Béghin.

2. Membres suppléants: MM. Stéphane de Lobkowicz, Dominique Harmel, Alain Adriaens.

3. Autres membres: MM. Yves de Jonghe d'Ardoye, Didier van Eyll, André Drouart.

Voir:

Document du Conseil:
A-245/1 - 97/98: Proposition de résolution.

Inhoudsopgave

I. Inleidende uiteenzetting van de indiener	3
II. Algemene bespreking	5
III. Hoorzittingen	21
IV. Debat over de hoorzittingen	39
V. Voortzetting van de algemene bespreking	46
VI. Stemming over het geheel	48

Table des matières

I. Exposé introductif de l'auteur	3
II. Discussion générale	5
III. Auditions	21
IV. Débat sur les auditions	39
V. Poursuite de la discussion générale	46
VI. Vote sur l'ensemble	48

Dames en Heren,

De Commissie voor de Infrastructuur, belast met Openbare Werken en Verkeerswezen, heeft tijdens haar vergaderingen van 3 en 24 februari 1999 en 10 maart 1999 het voorstel van resolutie dat ertoe strekt het gratis vervoer van kinderen en jongeren met de voertuigen van de MIVB in het kader van schoolactiviteiten en tijdens de schooltijd te bevorderen onderzocht en verworpen.

I. Inleidende uiteenzetting van de indiener

De heer Dominique Harmel wil in deze bespreking een belangrijk principe weer op de voorgrond stellen dat hem bijzonder na aan het hart ligt, namelijk dat van kosteloos onderwijs. Hij vindt dat "onderwijs" ruimer is dan alleen maar "school". Volgens hem hoort het ook tot de opvoedende taak van de school om het onderwijzend personeel de mogelijkheid te bieden om buiten de schoolmuren te komen, en dus het openbaar vervoer te gebruiken dat - nu meer dan ooit - een essentieel element vormt in de school van het leven.

De spreker herinnert aan de formules van de MIVB waarbij lang op voorhand gereserveerd moet worden en een verlaagd tarief voor schoolvervoer verkregen kan worden.

Zoals hij reeds heeft uiteengezet in de toelichting van het voorstel van resolutie, vindt hij deze procedures veel te strak. Er kan niet worden geïmproviseerd en de organisatie kan niet snel worden aangepast voor een aantal evenementen. Deze formules voldoen dus niet altijd. Bovendien kost het 4000 fr. om een bus te huren en dat is vrij duur en helemaal niet gratis zoals hij dat zou wensen.

Hij vestigt de aandacht op het feit dat zijn voorstel van resolutie gratis openbaar vervoer uitsluitend gedurende de periode van schoolplicht en tijdens de lessen wil invoeren. Met andere woorden, het gaat om alle leerlingen vanaf de kleuterschool tot het einde van het secundair onderwijs.

Aan wie opwerpt dat de voorgestelde formule duur is - of toch zou leiden tot inkomstenverlies voor de MIVB - wil hij antwoorden dat om openbaar vervoer aantrekkelijk te maken er een minimumfrequentie nodig is.

Nu ziet iedereen wel dat het openbaar vervoer dat buiten de spitsuren rijdt (die gaan volgens hem van 7.30 u tot 9.00/9.15 u en van 16.00/16.30 u tot 18.00 u), talrijk is en vaak onderbezet.

Waarom dus niet zoveel mogelijk jongeren tijdens de schooluren gebruik laten maken van deze bestaande infra-

Mesdames, Messieurs,

La Commission de l'Infrastructure, chargée des Travaux publics et les Communications a examiné et rejeté au cours de ses réunions du 3 et 24 février 1999 et du 10 mars 1999 la proposition de résolution visant à favoriser le transport gratuit des enfants et des jeunes dans le cadre des activités scolaires et durant le temps scolaire par les véhicules de la STIB.

I. Exposé introductif de l'auteur

M. Dominique Harmel voudrait, dans ce débat, remettre en exergue un principe important qui lui tient particulièrement à cœur, à savoir le principe de la gratuité de l'enseignement. Il estime qu'il ne faut pas s'enfermer dans une notion étroite de l'école. Il a l'impression que dans le cadre de la mission éducative de l'école, l'on doit également y englober la capacité des enseignants de pouvoir sortir extra-muros de l'école, et donc de pouvoir utiliser les transports en commun qui sont - aujourd'hui plus que jamais - un élément essentiel de l'apprentissage à la vie.

L'orateur rappelle les formules proposées actuellement par la STIB, qui consistent à réserver longtemps à l'avance et pour un prix réduit des transports scolaires.

Il croit cependant, comme exposé dans les développements de la proposition de résolution, que ces procédures sont trop figées : elles ne permettent pas un minimum d'improvisation, ni une adaptation rapide d'organisation pour un certain nombre d'événements. En d'autres termes, ces formules ne conviennent pas toujours. De surcroît, ces formules restent relativement coûteuses et ne répondent dès lors pas au principe de gratuité qu'il énonce d'emblée, puisque la location d'un bus est de 4.000 francs.

Il attire l'attention sur le fait que dans sa proposition de résolution la gratuité des transports en commun ne peut avoir lieu que durant la période d'obligation scolaire et pendant les heures de cours. En d'autres termes, elle doit concerner l'ensemble des étudiants depuis l'école maternelle jusqu'à la fin du secondaire.

A ceux qui objecteraient que la formule proposée est coûteuse - ou pourrait entraîner en tout cas un manque à gagner par la STIB -, il tient à répondre que pour que les transports en commun soient suffisamment attractifs, il faut qu'il y ait un minimum de fréquence.

Or, chacun peut constater de visu que les transports en commun qui circulent en dehors des heures de pointe, qu'il fixe de 7h30 à 9h00/9h15 et de 16h00/16h30 à 18h00, sont nombreux et très souvent sous-utilisés.

Dès lors, pourquoi ne pas faire profiter durant les heures scolaires un maximum de jeunes de ces infrastructures exis-

structuur, om zich enerzijds naar een aantal culturele oorden te begeven, en anderzijds de stad en haar openbaar vervoer beter te leren kennen? Hij is ervan overtuigd dat vele jonge kinderen niet weten dat er een metro bestaat of nog nooit in de metro zijn geweest.

Hij meent dat door een dergelijke maatregel een aantal jongeren de kwaliteiten van het openbaar vervoer bij hun oudere broers en zussen en bij hun ouders zouden kunnen aanprijzen en zo potentiële gebruikers aantrekken.

Hij onderstreept dat zijn voorstel van resolutie aan de jongeren de mogelijkheid zou bieden om tijdens de verplaatsingen binnen de stad een aantal plekken te leren kennen of zelfs deel te nemen aan een aantal culturele activiteiten die tegenwoordig tot het begrip onderwijs gerekend worden.

Hij herinnert eraan dat dit gratis vervoer alleen geldt in het kader van de schooltijd.

De spreker eindigt met het voorlezen van de tekst van het eigenlijke voorstel van resolutie:

“De Brusselse Hoofdstedelijke Raad,

– geleid door de wens om bij te dragen tot de verwezenlijking van het doel om het onderwijs kosteloos te maken,”

Hij herinnert eraan dat het openbaar vervoer een van de essentiële aspecten van het onderwijs is en dat deze verplaatsingsmogelijkheid tegenwoordig onontbeerlijk is.

– “bewust van het belang van buitenschoolse activiteiten in het kader van een open en actieve pedagogie,

– geleid door de wens om zo snel mogelijk verantwoordelijk gedrag en burgerzin bij te brengen, door jongeren van kindsbeen af vertrouwd te maken met het openbaar vervoer,”

Hij vindt de voorgestelde formule ontegensprekelijk een wijze om de deugdelijkheid en de efficiëntie van het openbaar vervoer in de stad aan te tonen.

“vraagt de Brusselse Hoofdstedelijke Regering alle middelen aan te wenden om gratis openbaar vervoer te organiseren voor kinderen en jongeren op het net van de MIVB, in het kader van de schoolactiviteiten die worden georganiseerd op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, vanaf het kleuteronderwijs tot het einde van het secundair onderwijs, gedurende de schooltijd;

vraagt de Brusselse Hoofdstedelijke Regering alle noodzakelijke contacten te leggen en alle middelen aan te wenden om dit gratis vervoer uit te breiden tot alle netten van openbaar vervoer van het land.”

tantes pour se rendre, d'une part, à un certain nombre de lieux culturels et, d'autre part, pour mieux connaître leur ville et son réseau de transports en commun ? Il est persuadé que beaucoup de jeunes enfants aujourd'hui ne connaissent pas l'existence du réseau de métro ou n'ont jamais été dans le métro.

Il croit que par une telle mesure un certain nombre de jeunes pourrait vanter les mérites des transports en commun auprès de leurs aînés et leurs parents, et attirer ainsi des utilisateurs potentiels.

Il tient à souligner que sa proposition de résolution permettrait aux jeunes de découvrir dans des déplacements intra-urbains un certain nombre de lieux ou bien même de participer à un certain nombre d'activités culturelles faisant aujourd'hui partie intégrante de la notion d'enseignement.

Il rappelle que cette gratuité ne doit être comprise que dans le cadre du temps scolaire.

L'orateur termine par la lecture du texte de la proposition de résolution même :

“Le Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale,

– soucieux de contribuer à la réalisation de l'objectif de la gratuité de l'enseignement obligatoire,”

Il rappelle que les transports en commun sont un des aspects essentiels de l'enseignement. Aussi, cette possibilité de mobilité est-elle indispensable aujourd'hui.

– “conscient de l'importance des activités scolaires extra-muros dans le cadre d'une pédagogie ouverte et active,

– désireux de favoriser dès que possible l'acquisition de comportements responsables et citoyens, en initiant dès le plus jeune âge au bon usage des transports en commun,”

Il estime que la formule proposée est incontestablement une manière de démontrer la pertinence et l'efficacité des transports en commun en ville.

“demande au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale de mettre tout en œuvre pour organiser le transport en commun gratuit des enfants et des jeunes sur le réseau de la STIB dans le cadre des activités scolaires organisées sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale, de la maternelle à la fin du secondaire, et durant le temps scolaire;

demande au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale de prendre tous les contacts nécessaires et de développer tous les moyens utiles pour élargir cette offre de transport gratuit à tous les réseaux de transport en commun du pays.”

Hij denkt hier meer bepaald aan De Lijn, de TEC en zelfs de NMBS – met het oog op het toekomstige GEN –, op zulke wijze dat het begrip gratis openbaar vervoer kan worden uitgebreid en de grenzen van het Hoofdstedelijk Gewest kan overschrijden.

Tot slot onderstreept hij dat het doel van dit voorstel van resolutie niet ingewikkeld is en rechtstreeks aansluit bij de kosteloosheid van het onderwijs.

Hij is ervan overtuigd dat deze formule in werkelijkheid niets zal kosten, omdat het er om gaat het openbaar vervoer dat rijdt, en vaak leeg rijdt, beter te gebruiken.

Om het gedrang op bepaalde lijnen te vermijden kan men nadenken over maatregelen om te verhinderen dat iedereen op hetzelfde moment dezelfde lijnen bestormt. Men zou bijvoorbeeld kunnen vragen dat vooraf overleg plaatsvindt tussen de school en de verantwoordelijken van de MIVB. Hij is ervan overtuigd dat met wat goede wil deze formule perfect haalbaar is en makkelijk te verwezenlijken.

II. Algemene bespreking

De heer Willem Draps wil voor het goede begrip meteen duidelijkheid over het juiste voorwerp van dit voorstel: is de verplaatsing van thuis naar school uitgesloten van het gratis openbaar vervoer?

De heer Harmel bevestigt dit.

Het voorstel van resolutie wil gratis vervoer in het kader van schoolactiviteiten.

Voor de heer Jean-Pierre Cornelissen lijkt dit voorstel van resolutie een sympathiek initiatief te zijn. Het past in een bredere context – die in de commissie aan bod zou kunnen komen – van het gratis openbaar vervoer over het algemeen.

Zo is het voorbeeld van de stad Hasselt waar een interessant experiment op het getouw is gezet reeds een aantal keren aan bod geweest. Dit experiment was ongetwijfeld een groot succes. Hij wijst er wel op dat deze beslissing in een ruimer concept paste dan alleen maar dat van de kosteloosheid. Er is inderdaad een nieuw netwerk van openbaar vervoer binnen de stad Hasselt tot stand gebracht.

Het doel van dit voorstel van resolutie is beperkter: het strekt er slechts toe een oplossing te zoeken voor de vervoerproblemen van de scholen. Vanuit zijn ervaring in het onderwijs kent hij de problemen om zich met een groep leerlingen te verplaatsen.

Het is duidelijk dat het huren van autobussen een vrij dure zaak is.

Il pense plus particulièrement à De Lijn, aux TEC, voire même à la SNCB – en vue du futur RER –, de telle manière que cette notion d'offre de transport gratuit puisse être plus large et permette de sortir des limites strictes de notre Région.

En conclusion, il souligne que l'objectif de la proposition de résolution n'est pas compliqué et qu'elle s'inscrit dans le droit fil du principe de la gratuité de l'enseignement.

Il est persuadé que cette formule ne coûtera rien en réalité, puisqu'il s'agit d'utiliser mieux des transports en commun qui roulent, et qui roulent bien souvent à vide.

Quant aux risques d'encombrement sur certaines lignes, il est tout à fait imaginable de réfléchir à des modalités afin d'éviter que tout le monde se précipite sur les mêmes lignes au même moment. On pourrait par exemple demander qu'il y ait un contact préalable entre l'école et les responsables de la STIB. Il est convaincu qu'avec un peu de bonne volonté la formule est tout à fait faisable et très facile à réaliser.

II. Discussion générale

M. Willem Draps demande d'emblée une précision pour la bonne compréhension de tous les membres quant à l'objet exact de la proposition : la proposition de gratuité des transports publics exclut-elle les déplacements domicile-école ?

M. Dominique Harmel répond par l'affirmative.

La proposition de résolution vise uniquement à favoriser le transport gratuit dans le cadre des activités scolaires.

Pour M. Jean-Pierre Cornelissen, la proposition de résolution paraît être une initiative sympathique. Elle s'inscrit dans un contexte plus vaste – dont la commission pourrait discuter –, à savoir celui de la gratuité des transports publics d'une manière générale.

Ainsi, l'on a évoqué à plusieurs reprises l'exemple de la ville de Hasselt, où une expérience intéressante a été mise sur pied. Cette expérience a été indiscutablement couronnée d'un franc succès. Il rappelle toutefois que dans le cadre de cette décision, il y a eu une conception plus large que le simple problème de la gratuité. En effet, on a refait un réseau de transports en commun interne à la ville de Hasselt.

L'objectif de la proposition de résolution est plus restreint : elle ne vise qu'à rencontrer les problèmes de transport que connaissent les écoles. Vu son expérience dans l'enseignement, il est conscient du fait que déplacer un groupe d'élèves pose un certain nombre de problèmes.

Il est évident que les locations d'autocars sont une solution relativement coûteuse.

Dit voorstel van resolutie biedt het voordeel dat het flexibel is, maar er moeten voorwaarden aan verbonden worden. Het is duidelijk dat de plaatsen waar de leerlingen naar toe trekken meestal in het centrum van de stad liggen; dat betekent een risico op overlast die de dagelijkse gebruiker van het openbaar vervoer niet echt op prijs zal stellen. Hij geeft als voorbeeld de noordzuidverbinding waar maar weinig plaats meer vrij is op de tram. Daarom moeten de scholen bij het organiseren van hun activiteiten een zekere mate van vooruitziendheid aan de dag leggen.

Volgens hem beseft de MIVB het probleem erg goed. Ingevolge een vraag van de F.I.C. (Fédération des Instituteurs Chrétiens) was een eerste initiatief van start gegaan, namelijk het systeem van "de schooltas". Dit initiatief - dat hij overigens excellent vond - lijkt geen oplossing voor alle problemen die aan de orde zijn. Zo kunnen de voorwaarden inzake aantal leerlingen, enz. vaak een belemmering vormen. Er moet een evaluatie worden gemaakt van de beoordeling door de scholen van deze nieuwe formule.

Hij meent dat alvorens te stemmen over de grond van dit voorstel van resolutie, het verstandig zou zijn een aantal adviezen te horen, zoals bijvoorbeeld van de F.I.C. die aan de basis van dit voorstel lag.

Hij zou ook graag de technische diensten van de MIVB horen om te bekijken wat voor problemen dit voorstel zou kunnen veroorzaken als het initiatief een groot succes zou kennen.

De heer André Drouart zou drie punten willen behandelen : ten eerste, het gratis onderwijs; ten tweede, de doelstellingen en de opdrachten van het onderwijs in het algemeen en ten derde, de meer specifieke toestand van het onderwijs in Brussel, dat hij als dual bestempelt wegens de sociale dimensie van de problematiek.

Gratis onderwijs

In verband met het gratis onderwijs herinnert hij eraan dat hij zich tijdens deze zittingsperiode vooral bezighouden heeft met de problematiek van de schoolplicht in de Franse Gemeenschap. Als lid van het Parlement van de Franse Gemeenschap heeft hij meermaals het debat over het gratis onderwijs bijgewoond. Niet alleen de Franse Gemeenschap, maar ook de Vlaamse Gemeenschap en de Duitstalige Gemeenschap hebben met die problematiek te maken.

Hij wil enkele belangrijke aspecten, waaronder bepaalde wetgevende aspecten in herinnering brengen.

De Ligue des Familles heeft onlangs een studie laten uitvoeren over de kostprijs van het onderwijs, waarin zij drie soorten uitgaven onderscheidt, te weten :

La proposition de résolution a l'avantage de la souplesse, mais une souplesse qui devrait être organisée. Il est clair que les lieux auxquels vont se rendre les élèves sont en général des lieux situés dans le centre de la ville, ce qui risque d'entraîner des encombrements peu appréciés par les utilisateurs quotidiens des transports en commun. Il cite en exemple l'axe qui relie le Nord au Midi, qui n'offre que peu de places vides dans les trams. Dès lors, il faut demander de la part des écoles un minimum de prévision dans l'organisation des activités.

Il pense que la STIB est très consciente du problème. Suite à une demande de la F.I.C. (Fédération des Instituteurs Chrétiens) une première initiative avait été mise sur pied, à savoir le système de "mallette pédagogique". Cette initiative - qu'il qualifie d'excellente - ne semble toutefois pas rencontrer tous les problèmes qui se posent. Ainsi, les conditions qui sont faites en termes de nombre d'élèves, etc. peuvent parfois constituer un frein. Une évaluation de l'accueil réservé par le monde scolaire à cette nouvelle formule s'impose.

Il estime que, avant de voter sur le fond de cette proposition de résolution, il serait judicieux que la commission puisse entendre des avis, comme par exemple des représentants de la F.I.C. qui était à l'origine de cette proposition.

Il voudrait également que les services techniques de la STIB puissent être entendus pour voir quels types de problèmes cette proposition pourrait engendrer en cas de gros succès de l'initiative.

M. André Drouart voudrait intervenir en trois temps : le premier point de son intervention touche à la gratuité de l'enseignement, le deuxième point concerne les objectifs et les missions de l'enseignement en général et le troisième point se rapporte à la situation plus spécifique de l'enseignement à Bruxelles - qu'il qualifie d'enseignement dual -, c'est-à-dire la dimension sociale de la problématique.

La gratuité de l'enseignement

En ce qui concerne la gratuité de l'enseignement, il rappelle qu'il a consacré essentiellement son travail lors de cette législature à la problématique de l'enseignement obligatoire en Communauté française. Siégeant au parlement de la Communauté française, il a suivi, à plusieurs reprises, le débat sur la gratuité de l'enseignement. Ce débat dépasse par ailleurs le seul cadre de la Communauté française : il concerne également la Communauté flamande et la Communauté Germanophone.

Il tient à rappeler quelques éléments importants dont certains aspects législatifs.

La Ligue des Familles a réalisé récemment une étude sur les coûts de la scolarité, dans laquelle elle identifie trois types de dépenses, à savoir :

- de schooluitgaven (louter voor onderwijs en vervoer),
- de sociale uitgaven (voor activiteiten in de klas),
- de privé-uitgaven (uitgaven die de ouders zouden moeten doen zelfs als hun kind niet naar school zou gaan).

De Ligue des Familles komt tot heel indrukwekkende cijfers. Zelfs als men in deze denkoefening over het gratis onderwijs alleen nog maar rekening zou houden met de kosten die te maken hebben met het schoolbezoek, komt men per kind op een jaarlijks gemiddelde uit van :

- 10.200 frank in het kleuteronderwijs,
- 18.500 frank in het lager onderwijs,
- 26.200 frank in het secundair onderwijs.

Wanneer men de kwestie van het gratis onderwijs aan de orde stelt, moet men rekening houden met de werkelijkheid en met de wetgeving terzake.

Hij herinnert eraan dat § 3 van artikel 24 van de Belgische Grondwet bepaalt dat iedereen recht heeft op onderwijs, met eerbiediging van de fundamentele rechten en vrijheden en dat de toegang tot het onderwijs kosteloos is tot het einde van de leerplicht.

De Grondwet waarborgt dus dat iedereen recht heeft op onderwijs en op gratis onderwijs, in het gesubsidieerd onderwijs, of in het gemeenschapsonderwijs als in de overige instellingen.

Dit grondwettelijk beginsel wordt nog gepreciseerd in de wet van 29 mei 1959 het zogenaamde Schoolpact.

De eerste paragraaf van artikel 12 van de wet van 29 mei 1959 luidt immers : "Het bewaarschool-, lager en secundair onderwijs met volledig leerplan is kosteloos in inrichtingen van de Staat (nu de Gemeenschappen) en in inrichtingen die de Staat krachtens deze wet subsidieert. (...) Geen enkel direct of indirect schoolgeld kan worden gevraagd."

Zo te zien gaat de wet van 1959 veel verder gaat dan de Grondwet aangezien deze wet kosteloos onderwijs garandeert vanaf het kleuteronderwijs tot het laatste jaar van het secundair onderwijs. Het onderwijs is immers verplicht tot 18 jaar, op voorwaarde dat onderwijs met volledig leerplan wordt gevolgd.

Ook op het vlak van de internationale regelgeving zijn er een aantal verwijzingen.

Hij denkt meer bepaald aan het Europees Verdrag tot bescherming van de rechten van de mens en de fundamentele vrijheden, waarbij in artikel 2 van het eerste aanvullende

- les dépenses scolaires (liées strictement à l'enseignement et au transport),
- les dépenses sociales (liées à la vie de la classe),
- les dépenses privées (celles que les parents devraient encourir même si l'enfant n'allait pas à l'école).

La Ligue des Familles arrive à des chiffres tout à fait impressionnants. Même en ne retenant dans cette réflexion sur la gratuité liée à la scolarité que les dépenses liées à la fréquentation de l'école, l'on arrive à un coût moyen annuel par enfant de l'ordre de :

- 10.200 francs dans le maternel,
- 18.500 francs dans le primaire,
- 26.200 francs dans le secondaire.

Il faut dès lors poser la question de la gratuité à la fois par rapport à la réalité, mais aussi par rapport aux textes en cette matière.

Il rappelle qu'au niveau du droit belge le paragraphe 3 de l'article 24 de la Constitution énonce que "Chacun a droit à l'enseignement dans le respect des libertés et droits fondamentaux. L'accès à l'enseignement est gratuit jusqu'à la fin de l'obligation scolaire".

La Constitution garantit donc pour tous un droit à l'enseignement et un accès gratuit et ce, tant dans les établissements subventionnés ou organisés par les différentes Communautés que dans les autres établissements.

Ce principe constitutionnel est encore précisé par la Loi du 29 mai 1959 dite Loi du Pacte Scolaire.

Le paragraphe premier de l'article 12 de la Loi du 29 mai 1959 précise que "L'enseignement gardien, primaire et secondaire de plein exercice est gratuit dans les établissements de l'Etat (aujourd'hui des Communautés) et dans ceux qu'il subventionne en vertu de la présente loi. (...) Aucun minerval direct et indirect ne peut être perçu ou accepté."

Comme on peut le voir, la Loi de 1959 va beaucoup plus loin que la Constitution puisque cette loi garantit un enseignement gratuit de la première maternelle à la sixième secondaire - l'enseignement étant obligatoire jusqu'à 18 ans -, à condition qu'il soit de plein exercice.

Au niveau du droit international, il existe également un certain nombre de références.

Il pense plus particulièrement à la convention européenne de sauvegarde des Droits de l'homme et des libertés fondamentales, qui stipule en son article 2 du premier protocole

protocol wordt bepaald dat "niemand het recht op onderwijs zal worden ontzegd". Deze tekst waarborgt dus het recht op onderwijs.

Hij verwijst ook naar het internationaal pact betreffende de economische, sociale en culturele rechten, alsook naar de Conventie van de Verenigde Naties over de rechten van het kind.

Er bestaat dus een diepe kloof tussen de realiteit waarover hij het heeft gehad aan het begin van zijn betoog, te weten dat kosteloos onderwijs in feite niet kosteloos is, en de wetteksten.

Hij meent zich te herinneren dat een minister tijdens het debat over de snelheid in de Brusselse tunnels gezegd heeft dat een wet die niet toepasbaar is, moet worden gewijzigd.

Wat deze aangelegenheid betreft, kunnen de teksten niet worden gewijzigd. Enerzijds hebben we immers te maken met de Grondwet, die alleen bij een tweederde meerderheid gewijzigd kan worden en anderzijds met het Pact van New York, dat verbiedt dat men minder doet dan wettelijk voorgeschreven was voor de goedkeuring ervan, o.a. wat de kosteloosheid van het onderwijs betreft. We worden dus geconfronteerd met een grote tegenstrijdigheid.

Hij wijst erop dat de parlementsleden, als wetgevende macht, hun verantwoordelijkheid moeten nemen en er moeten voor zorgen dat deze realiteit overeenstemt met de wetteksten.

In dit verband zou het interessant zijn gegevens van de MIVB in bezit te hebben.

Hij meent dat de kostprijs voor de openbare vervoermaatschappij, d.w.z. voor de Gemeenschap, uiteindelijk wellicht vrij gering zou zijn, aangezien er gevraagd wordt het openbaar vervoer tijdens de daluren te gebruiken. Hij is ook voorstander van coördinatie om overvolle bussen en trams te vermijden.

De opdrachten van het onderwijs

In verband met de doelstellingen die met dit voorstel van resolutie worden nagestreefd, herinnert de spreker eraan dat het onderwijs een aantal opdrachten heeft vastgesteld. Hij verwijst naar het decreet van 24 juli 1997 van de Franse Gemeenschap, het zogenaamde opdrachtendecreet, waarin een aantal algemene doelstellingen van het onderwijs worden vastgesteld. Dit decreet is een kaderregeling voor alle actoren in het onderwijs. De doelstellingen gaan van een openstelling voor en het begrip van de wereld tot het belang van burgerzin.

In onze voortdurend evoluerende samenleving is het duidelijk dat bezoeken op het terrein heel belangrijk zijn. Een open geest hangt af van het zich openstellen voor de wereld,

additionnel que "Nul ne peut se voir refuser le droit à l'instruction". Ce texte garantit un droit à l'instruction.

Il cite également le Pacte international relatif aux droits économiques, sociaux et culturels; ainsi que la Convention des Nations Unies sur les Droits de l'enfant.

Or, entre la réalité qu'il vient d'évoquer au début de son intervention - à savoir que dans les faits l'enseignement obligatoire n'est pas gratuit -, et les textes légaux, il y a un fossé.

Il rappelle avoir entendu, dans le débat relatif à la vitesse dans les tunnels bruxellois, un ministre dire que quand une loi n'est pas applicable il faut la changer.

Dans ce débat, les textes ne peuvent pas être changés, puisque, d'une part, il s'agit de la Constitution qui nécessite une majorité des deux tiers, et, d'autre part, le Pacte de New York qui interdit qu'il y ait un recul par rapport aux textes législatifs votés avant son adoption entre autres en matière de gratuité de l'enseignement. Il y a là une profonde contradiction à laquelle il faut répondre.

Il souligne que les parlementaires ont, en tant que pouvoir législatif, une responsabilité pour que, aujourd'hui, cette réalité corresponde aux textes législatifs.

Dans ce contexte, il serait tout à fait intéressant d'avoir des informations d'ordre budgétaire de la part de la STIB.

Il estime que le coût pour la société des transports en commun, c'est-à-dire pour la collectivité, serait in fine probablement marginal, puisque la demande consiste à utiliser les transports en commun durant les heures creuses. Il est également partisan d'une coordination afin d'éviter des problèmes d'encombrement.

Les missions de l'enseignement

En ce qui concerne les objectifs que cette proposition de résolution poursuit, l'orateur rappelle que l'enseignement définit un certain nombre de missions. Il évoque le Décret du 24 juillet 1997 de la Communauté française, dit décret "missions", qui définit un certain nombre d'objectifs généraux de l'enseignement. Ce décret constitue un cadre directeur pour l'ensemble des acteurs de l'enseignement. Ces objectifs vont de l'ouverture, de la compréhension au monde à l'importance de la citoyenneté.

Dans notre société en évolution constante, il est clair que des visites de terrain ont toute leur importance. L'ouverture d'esprit dépend de l'ouverture au monde que l'on peut, au

wat de leerlingen via de lessen in het verplicht onderwijs kunnen leren. In dit verband mag men het belang van het gebruik van het openbaar vervoer niet uit het oog verliezen. Van kindsbeen af moet men dit vervoermiddel leren gebruiken. Er is een pedagogisch aspect, met gevolgen voor het leefmilieu en voor de gezondheid. In België, en meer bepaald in de steden, heeft één kind op twee immers last van astma. De huidige luchtvervuiling heeft werkelijk catastrofale gevolgen.

Het openbaar vervoer is ook een interessant middel om de stad te ontdekken. De spreker is van mening dat vele kinderen weinig mobiel zijn in de stad en dat ze bijgevolg alleen hun wijk kennen.

De specifieke toestand van het onderwijs in Brussel

Wat de toestand van de Brusselse jongeren betreft, verwijst hij naar het jongste rapport over de armoede in Brussel, dat in dat verband vrij duidelijk is. Immers, 30% van de Brusselaars leven in kansarmoede en 10% leeft in armoede. Uit studies blijkt dat de mobiliteitsgraad van een persoon afhangt van zijn financiële draagkracht. Bovenaan deze ladder staat het kaderlid dat zich wekelijks naar New York begeeft om zijn zaakjes te regelen; onderaan deze ladder staat de bestaansminimumtrekker, die aarzelt om het openbaar vervoer te nemen om een baan te zoeken.

Op het vlak van de problematiek van de kostprijs van het onderwijs, mag men de sociale toestand niet uit het oog verliezen. In het Brussels Gewest is er een verregaande tweedeling. Ook in de onderwijsinstellingen neemt die deling toe.

In sommige wijken zijn er instellingen met kinderen die in grote armoede leven. De leraars doen al het mogelijke om er voor te zorgen dat de toestand van deze kinderen verbetert. Voor de ouders van deze kinderen betekent 20 of 30 frank voor een verplaatsing een belangrijke post op het gezinsbudget.

Voor alle kinderen en voornamelijk voor die uit sociaal achtergestelde bevolkingsgroepen zijn verplaatsingen echter noodzakelijk opdat ze de wereld zouden leren kennen.

Ten slotte wijst hij erop dat Ecolo gewonnen is voor het voorstel van resolutie van de heer Dominique Harmel.

De heer Willem Draps vindt het voorstel van inderdaad een heel sympathiek voorstel aangezien het betrekking heeft op de schoolgaande kinderen. Het feit dat men hun een kosteloze dienstverlening aanbiedt en hun aldus de mogelijk-

travers des cours de l'enseignement obligatoire, proposer aux élèves. Dans ce cadre, l'on ne peut négliger l'importance de l'utilisation des transports en commun. Dès le plus jeune âge l'enfant doit apprendre à utiliser ce mode de déplacement. Il y a là une dimension pédagogique avec des conséquences environnementales et des conséquences en matière de santé. En effet, en Belgique, et plus particulièrement dans les villes, un enfant sur deux souffre d'asthme. La pollution atmosphérique générée aujourd'hui est réellement catastrophique.

Les transports publics sont également une façon de découvrir la ville tout à fait intéressante. Il est d'avis que beaucoup d'enfants sont très peu mobiles dans leur ville : l'image de sa ville se limite dès lors souvent à un seul quartier.

La situation spécifique de l'enseignement à Bruxelles

En ce qui concerne la situation des jeunes Bruxellois, il évoque le dernier rapport sur la pauvreté à Bruxelles qui est relativement éclairant à ce sujet. En effet, 30% des habitants bruxellois vivent en dessous du seuil de précarité sociale et 10% en dessous du seuil de pauvreté. Les études prouvent que le degré de mobilité d'une personne est lié à sa capacité financière. Au sommet de l'échelle il y a le cadre se déplaçant hebdomadairement à New York pour régler ses affaires, tandis qu'au bas de l'échelle il y a le minimexé qui hésite à utiliser les transports en commun pour essayer de trouver un emploi.

Dans le contexte de la problématique du coût de la scolarité, l'on ne peut être inattentif à cette situation sociale. La Région bruxelloise connaît une très grande dualité.

Au niveau des établissements scolaires, il y a également un enseignement de plus en plus dual.

Dans certains quartiers, il y a des établissements qui regroupent des enfants en situation de très grande pauvreté. Les enseignants font l'impossible pour assurer la meilleure qualité pour sortir ces enfants de leur situation de précarité sociale. Pour les parents de ces enfants, même un prix de l'ordre de 20 ou de 30 francs par déplacement est une contribution financière qui compte dans le budget familial.

Or, pour l'ensemble des enfants, en particulier pour ceux des classes socialement défavorisées, les déplacements sont nécessaires pour leur ouvrir la réalité du monde.

En conclusion, il tient à souligner que le groupe ECOLO est tout à fait favorable à la proposition de résolution de M. Dominique Harmel.

M. Willem Draps estime que la proposition de résolution a effectivement un caractère tout à fait sympathique, vu sa cible des enfants en âge de scolarité. Le fait d'offrir un service à cette population à titre gratuit et de lui permettre ainsi

heid biedt om hun schoolse kennis op ideale wijze aan te vullen met uitstappen die pedagogisch belangrijk zijn of met sportactiviteiten buiten de school is een doelstelling die moet worden aangemoedigd.

Het voorstel klinkt sympathiek. Men zou geneigd zijn ermee in te stemmen met de verkiezingen in het vooruitzicht.

De spreker wijst er echter op dat hij alleen spreekt als lid van deze vergadering en dat hij de diensten van de maatschappij die het openbaar vervoer beheert niet heeft geraadpleegd.

Hij wil in de eerste plaats enkele algemene opmerkingen maken in verband met het kosteloos openbaar vervoer.

In Europa zijn er experimenten op touw gezet waardoor men op grote stedelijke netten, bijv. in Italië, gratis kon reizen.

In de jaren 70 en 80 zijn Italiaanse gemeentenbesturen - vaak bestuurd door communisten of socialisten - inderdaad bezweken voor de lokroep van het gratis openbaar vervoer. Deze maatregelen heeft de verkeersproblemen echter niet opgelost. Er zijn experimenten geweest in steden als Rome, Firenze, Bologna ...

Er waren ook varianten : bijv. kosteloos vervoer tijdens de spitsuren, kosteloos vervoer op sommige lijnen, enz. Men is van al deze regelingen afgestapt omdat zij om diverse redenen, mislukt zijn.

Verschillende leden brengen het voorbeeld van de stad Hasselt te berde.

De heer Willem Draps wijst er op dat hetgeen er in Hasselt gebeurt verschilt van hetgeen er in de Italiaanse steden is gebeurd. Hasselt is een heel kleine stad. De eerder genoemde Italiaanse steden zijn te vergelijken met Brussel.

Het probleem van Hasselt is een heel specifiek probleem. Er is alleen maar een busnet. Bovendien wordt kosteloos vervoer aangeboden omdat er grote werken uitgevoerd worden op de ringlaan rond de stad. Alle vervoer buiten deze eerste gordel van lanen is niet gratis.

Dat betekent dat er in het grootste deel van de stad zelf geen gratis openbaar vervoer is.

Deze maatregel, die reeds meer dan een jaar geleden getroffen is, was eerst voorgesteld als een tijdelijk experiment. Intussen hebben de diensten van "De Lijn" enquêtes uitgevoerd om na te gaan of er cliënteel is bijgekomen. Nemen bijvoorbeeld de automobilisten de bus in plaats van hun wagen? Op dit laatste punt was het experiment in Hasselt volkomen negatief. Slechts een gering aantal personen maakt gebruik van de gratis bussen en laten hun wagen aan de kant staan.

dans un cadre idéal de parfaire sa scolarisation par des expériences de visites à caractère éminemment pédagogique ou des pratiques sportives à l'extérieur de l'établissement est un objectif qu'il faut encourager.

La gratuité est sympathique : l'on pourrait être tenté d'examiner cette formule favorablement avec une certaine allégresse vu la proximité de l'échéance électorale.

L'intervenant tient à souligner qu'il s'exprime uniquement en sa qualité de membre de cette Assemblée et qu'il n'a pas consulté les services de la société qui gère le réseau de transports publics.

Il voudrait en premier lieu faire quelques réflexions générales en matière de gratuité des transports publics.

Il y a eu en Europe différentes expériences de gratuité globale sur l'ensemble d'importants réseaux urbains, comme par exemple en Italie.

Dans les années '70 et '80, des municipalités italiennes - souvent à prédominance communiste ou socialiste - ont effectivement succombé aux sirènes de la gratuité des transports publics. Or, cette mesure ne s'est pas révélée la panacée en matière de problèmes de circulation. Des villes telles que Rome, Florence, Bologne, ... ont tenté l'expérience.

Il y avait des variations dans les systèmes de gratuité : par exemple la gratuité pendant les heures de pointe, la gratuité sur certaines lignes, ... Tous ces systèmes ont été totalement abandonnés et se sont révélés être pour diverses raisons des fiascos absolus.

Plusieurs membres citent l'exemple de la ville de Hasselt.

M. Willem Draps répond que le problème de Hasselt n'est pas un problème de gratuité à l'image des villes italiennes. Hasselt est une toute petite ville. Les villes italiennes précitées sont des villes qui sont comparables à Bruxelles.

Le problème d'Hasselt est excessivement spécifique. Il n'y a qu'un réseau de bus. En plus, le problème de la gratuité a été induit par des travaux très importants à la première ceinture de boulevards autour de la ville. Tout le trafic qui sort de la limite étroite de ce premier boulevard reste payant.

Ce qui veut dire que la plus grande partie de la ville même n'est pas couverte par la gratuité du transport public.

Cette mesure, qui remonte déjà à plus d'un an, avait été présentée initialement comme une expérience temporaire. Entre-temps, les services de la société De Lijn se sont livrés à des enquêtes afin de déterminer s'il y avait eu des transferts de clientèle. Par exemple, les automobilistes ont-ils abandonné leur voiture en faveur du bus ? Sur ce dernier point, l'expérience hasseltoise est totalement négative. Il s'agit en effet d'un pourcentage infime de personnes qui ont abandonné la voiture pour utiliser les autobus gratuits.

Toch zijn er een aantal categorieën van personen die aanzienlijk meer gebruik maken van genoemde buslijnen. Als het regent bijvoorbeeld zijn de fietsers geneigd om de bus te nemen. Tijdens de daluren zijn er heel wat bejaarden die – zonder speciale reden – de bus nemen om eens buiten te komen. Men heeft op die wijze een mobiliteitsbehoefte gecreëerd die niet beantwoordt aan de primaire levensbehoeften. Dan zijn er nog de jongeren die tijdens het weekend of op woensdagnamiddag zonder objectieve reden rondrijden.

De toename van het aantal reizigers op de gratis lijnen is grotendeels het gevolg van verplaatsingen die niet beantwoorden aan objectieve behoeften in het kader van een economische activiteit, schoolopleiding, enz...

Het is waar dat de luchtverontreiniging een grote zorg is geworden op het vlak van de volksgezondheid. Longziekten zoals astma zijn te wijten aan een snelle toename van de luchtverontreiniging in onze steden. Deze wordt in de eerste plaats veroorzaakt door een overdreven gebruik van privéwagens. Gratis openbaar vervoer lijkt jammer genoeg geen goed middel te zijn om de strijd aan te binden tegen de vervuiling en om het autoverkeer te verminderen.

Wat het onderwerp zelf van het voorstel van resolutie betreft, meent de spreker dat men met het argument dat er tijdens de daluren een capaciteit beschikbaar is, uit het oog verliest dat de capaciteit van het MIVB-net tijdens de daluren tot het minimum herleid is.

Niets is voor een exploitatiemaatschappij storender dan hele klassen van 30 leerlingen te moeten vervoeren op bepaalde uren. Dat zorgt onvermijdelijk voor overlast.

Als er een belangrijk cultureel evenement plaatsvindt op een bepaalde plaats in de stad, kan dat heel wat klassen aantrekken, zowel uit het katholiek als uit het officieel onderwijs. Tijdens de week kan dat op bepaalde plaatsen en bepaalde lijnen tot overvolle bussen en trams leiden.

De MIVB verhoogt haar capaciteit uitsluitend als daarvoor betaald wordt. Tijdens het autosalon bijvoorbeeld verhoogt de MIVB haar capaciteit op de betrokken lijnen omdat dit bijkomende ontvangsten oplevert.

In het voorstel van resolutie gaat het niet om bepaalde lijnen. Er zijn in Brussel voortdurend tientallen plaatsen die in aanmerking komen voor buitenschoolse activiteiten. Deze tientallen plaatsen worden via dezelfde haltes op dezelfde uren bediend. Hij geeft als voorbeeld dat twee klassen van 20 à 30 leerlingen op hetzelfde ogenblik het Museum voor Oude Kunst of het Museum voor Moderne Kunst buitenkomen om de tram – die al een grotere capaciteit heeft dan een bus – op het Koningsplein te nemen. Dat geeft gegaran-

Il y a eu néanmoins une augmentation considérable de la fréquentation sur lesdites lignes d'autobus par plusieurs catégories de personnes. Ainsi, par temps de pluie, les cyclistes ont tendance à prendre le bus. Pendant les heures creuses, beaucoup de personnes du 3^e âge prennent – sans raison précise – le bus uniquement pour le plaisir de sortir. On a ainsi créé des besoins de mobilité qui ne répondent pas aux nécessités primaires de la vie. Ensuite, il y a les jeunes qui circulent pendant le week-end ou le mercredi après-midi sans aucune raison objective.

La majorité de l'augmentation en termes de voyageurs sur les lignes gratuites était générée par des déplacements qui ne répondaient pas à des nécessités objectives en termes d'activité économique, de scolarité, etc...

Il est vrai que la pollution atmosphérique est devenue une préoccupation essentielle en matière de santé publique. Incontestablement, les maladies au niveau pulmonaire, telles que l'asthme, ... sont liées à une augmentation très rapide de la pollution atmosphérique dans nos zones urbaines, et dont la première origine est aujourd'hui l'utilisation déraisonnée des véhicules individuels. La gratuité des transports publics ne s'avère malheureusement pas être une bonne réponse en termes de lutte contre la pollution et en termes de réduction du transport automobile.

Quant au sujet même de la proposition de résolution, l'orateur estime qu'en avançant l'argument qui consiste à dire qu'il y a des capacités disponibles pendant les heures creuses, l'on perd de vue que les capacités du réseau de la STIB à l'heure creuse sont aux points les plus chargés des lignes excessivement limitées.

Il n'y a rien de plus perturbant pour une société exploitante que de voir arriver des classes entières de 30 élèves à des heures très ciblées : cela va inévitablement créer des surcharges.

En effet, si un événement culturel important a lieu à un point précis de la ville, cela risque d'attirer de nombreuses classes, aussi bien de l'enseignement catholique, que de l'enseignement officiel. En semaine, cela risque de créer des encombrements à certains endroits, sur certaines lignes.

La STIB n'augmente ses capacités qu'en cas de transport payant. Pendant le Salon de l'Auto par exemple, la STIB augmente ses capacités sur les lignes concernées, puisque cela va engendrer des recettes supplémentaires.

La proposition de résolution ne vise pas des lignes précises : il s'agit d'un trajet diffus. Il y a en permanence à Bruxelles des dizaines d'endroits qui sont susceptibles de représenter un attrait pour les activités parascolaires. Ces dizaines d'endroits sont desservis par les mêmes arrêts aux mêmes heures. Il prend comme exemple deux classes de 20 à 30 élèves qui sortent au même moment du Musée d'Art Ancien ou du Musée d'Art Moderne pour prendre le tram à la Place Royale – qui a déjà une plus grande capacité qu'un

deerd overlast en brengt mee dat er geen plaats meer is voor gewone reizigers die de tram een paar haltes verder willen nemen.

Inzake de sociaal achtergestelde bevolking in een aantal wijken wenst hij erop te wijzen dat de meest achtergestelde wijken in het centrum van de stad liggen en in de gemeenten van de eerste gordel. In die zone kan men zich makkelijk te voet verplaatsen zoals gebruikelijk was in zijn kindertijd.

Anders gezegd, de kansarmen ondervinden niet noodzakelijk nadeel van het feit dat het openbaar vervoer niet gratis is, want zij hebben andere manieren om zich te verplaatsen.

Een aantal leden merken op dat er in die tijd minder verkeer was.

De heer Willem Draps meent dat men zich in rijen en te voet kan verplaatsen.

Hij eindigt met de opmerking dat het gratis openbaar vervoer de leraars ertoe zou kunnen verleiden om – onder valse voorwendsels – meer uitstappen zonder echt pedagogisch doel te doen. Hij vindt dat er thans nogal veel uitstappen gedaan worden. Hij twijfelt eraan dat de leerlingen meer kennis opdoen.

Dit heeft weliswaar strikt genomen niets meer te maken met de problematiek van het gratis openbaar vervoer.

Tot slot onderstreept hij dat het gratis vervoer – zoals in Hasselt – zou kunnen leiden tot een reeks van transportbehoeften die op pedagogisch vlak niet verantwoord zijn.

Mevr. Françoise Carton de Wiart is het op een aantal punten met de vorige sprekers eens. Volgens haar leidt het voorstel van resolutie tot een aantal discussies op uiteenlopende vlakken.

Er is vooreerst het debat over het onderwijs, dat niet tot de bevoegdheid van de Brusselse Hoofdstedelijke Raad behoort. Dit geldt voor de kosteloosheid van het onderwijs en voor de pedagogische discussie over welke activiteiten binnen of buiten de school moeten plaatsvinden. Zij is voorstander van een actieve pedagogie: reizen vormen de jeugd. Volgens haar moeten kinderen uit hun dagelijks milieu treden, zeker wat kansarmen betreft, voor wie het vaak de enige mogelijkheid is om buiten te komen. Zij weet uit ervaring dat jongeren uit zogenaamde kansarme wijken de "groenere" wijken in het Hoofdstedelijk Gewest niet kennen. Zij wanen zich zelfs niet meer in België.

Zij legt de nadruk op het belang van het recht op mobiliteit, zeker voor de sociaal achtergestelde bevolkingsgroepen.

autobus – ; cela va forcément entraîner des surcharges, voire des refus de voyageurs ordinaires qui veulent prendre le même tram quelques arrêts plus loin.

Quant à la population socialement défavorisée dans certains quartiers, il tient à préciser que les quartiers les plus défavorisés sont précisément ceux qui sont situés au centre de la ville et dans les communes de la première couronne. Dans ce périmètre, il est tout à fait envisageable de faire des excursions à pied, comme cela se faisait dans son enfance.

En d'autres termes, l'absence de gratuité ne condamne pas nécessairement les plus démunis, puisqu'ils disposent de modes de déplacement alternatifs.

Plusieurs membres font remarquer qu'à l'époque, il y avait moins de circulation.

M. Willem Draps estime que se déplacer en rang et à pied reste du domaine du possible.

Il termine par une réflexion sur la tentation que représenterait la gratuité des transports publics pour les enseignants de multiplier – sous des prétextes fallacieux – les excursions sans nécessité pédagogique réelle. Il estime que de nos jours les multiplications de déplacements sont assez extraordinaires. Il doute que ceux-ci se traduisent nécessairement par des connaissances supplémentaires pour les élèves.

Il concède que ceci n'entre plus dans la problématique stricte de la gratuité des transports publics.

En conclusion, il souligne que, comme à Hasselt, la gratuité risque d'engendrer une série de demandes de transport qui ne seront pas justifiées sur le plan pédagogique.

Mme Françoise Carton de Wiart peut souscrire à certains points des interventions précédentes. Il lui semble en particulier que la proposition de résolution induit plusieurs débats qui sont de niveaux assez différents.

Il y a d'abord tout le débat sur l'enseignement, qui n'entre pas dans les attributions du Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale, ni en ce qui concerne la gratuité de l'enseignement, ni en ce qui concerne le débat pédagogique sur les activités qui doivent être faites à l'intérieur ou à l'extérieur de l'école. Elle est partisane d'une pédagogie active : les voyages forment la jeunesse. Elle est d'avis qu'il faut que les enfants sortent de leur milieu habituel, en particulier dans les milieux défavorisés, où cela représente parfois la seule occasion de sortir. En effet, elle sait, par expérience, que les jeunes des quartiers dits défavorisés ne connaissent pas les quartiers "plus verts" de la Région : ils ne se croient même plus en Belgique.

Elle souligne l'importance du droit à la mobilité, surtout pour les classes socialement défavorisées.

Wat het debat over het gratis openbaar vervoer in het algemeen betreft, meent zij dat kosteloosheid een fabeltje is, zoals de heer Willem Draps heeft aangetoond. Het gratis openbaar vervoer te Hasselt is gratis voor de Hasselaren. De kosten worden afgewenteld op de stad Hasselt.

In het geval van Brussel zou zij niet weten op wie de kosten daarvoor in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest kunnen worden afgewenteld.

Ook zou men voor andere categorieën van personen, zoals de werkzoekenden, de kosteloosheid kunnen vragen. Uiteindelijk is het voor werklozen of bestaansminimumtrekkers een zware uitgave om zich naar een afspraak te begeven en een job te zoeken.

Dit probleem moet in een ruimer kader worden geplaatst.

De heer Willem Draps merkt op dat ook oud-strijders recht moeten hebben op gratis openbaar vervoer. Een voorstel in die zin – bij wijze van erkentelijkheid – is door de toenmalige minister van verkeer, de heer Dominique Harmel, afgewezen.

Het is juist dat voor heel wat categorieën gratis openbaar vervoer te verdedigen is. Nochtans zijn alle ministers in functie, die dus de moeilijke taak hebben het openbaar vervoer te Brussel te financieren, erg selectief op dit vlak. Met reden, want als men het vervoer gratis maakt moet het beheercontract worden aangepast en komen er in de begroting nieuwe lasten bij voor het Hoofdstedelijk Gewest.

Inzake de problematiek van de oud-strijders antwoordt de heer Dominique Harmel dat het ging om gratis vervoer voor een welbepaalde categorie, op elk uur van de dag en de nacht.

Het doel van dit voorstel van resolutie is beperkter, te weten gebruik laten maken, tijdens de zogenaamde daluren, van het aanbod dat niet ten volle wordt benut, en dit in een ruimer kader van gratis onderwijs.

De heer Willem Draps antwoordt dat de MIVB-top, op basis van het aanbod en de mogelijkheden van het net op verschillende uren, makkelijk zullen kunnen aantonen dat dit niet haalbaar is.

Mevr. Françoise Carton de Wiart snijdt het laatste punt aan dat tevens de kern van de discussie is, namelijk het leren goed gebruik te maken van het openbaar vervoer. In deze context zou het interessant zijn een topman van de MIVB te horen. Er is het schoolvaliesje met een collectief vervoerbewijs dat aan vrij strenge voorwaarden onderworpen is, enz.

En ce qui concerne le débat sur la gratuité des transports en commun en général, elle estime que la gratuité est un mythe, comme démontré par M. Willem Draps. Quant à l'exemple de Hasselt, elle pense qu'il s'agit d'une gratuité qui est au fond une gratuité pour les usagers d'Hasselt. C'est un report de coût, en ce sens que c'est la ville d'Hasselt qui supporte les coûts.

Dans le cas de Bruxelles, elle ne sait pas sur qui l'on pourrait reporter le coût dans la Région de Bruxelles-Capitale même.

Sans oublier qu'il faudrait également demander la gratuité pour d'autres catégories de personnes, telles que les demandeurs d'emploi. En effet, se rendre à un rendez-vous, chercher un emploi, constitue un coût extrêmement important pour les chômeurs ou les minimexés.

Il faudrait réfléchir au problème d'une manière beaucoup plus globale.

M. Willem Draps fait remarquer que les anciens combattants devraient également avoir le droit aux transports gratuits. Une proposition en ce sens – au titre de reconnaissance – avait été refusée par M. Dominique Harmel, ministre du transport à l'époque.

Il est vrai que les catégories pour lesquelles l'on pourrait défendre une gratuité sont multiples. Toutefois, les ministres qui sont en fonction, et qui ont dès lors la tâche difficile de financer le transport public à Bruxelles, sont extrêmement sélectifs à cet égard. Ceci à juste titre, parce que toute gratuité accordée aurait pour effet de modifier le contrat de gestion et de mettre, en termes budgétaires, de nouvelles charges au débit de notre Région.

En ce qui concerne la problématique des anciens combattants, M. Dominique Harmel répond qu'il s'agissait d'une gratuité pour une catégorie bien déterminée à toute heure.

L'objectif de cette proposition de résolution est plus restrictif; à savoir faire profiter les jeunes durant les heures dites creuses d'un réseau qui fonctionne et qui n'est pas utilisé à 100 %, et ceci dans le cadre plus large de la gratuité de l'enseignement.

M. Willem Draps rétorque que les responsables de la STIB pourront facilement démontrer, sur la base de la carte du réseau et de la carte des charges du réseau à différentes heures, que cet objectif n'est pas réalisable.

Mme Françoise Carton de Wiart aborde son dernier point, à savoir le cœur du débat, qui est l'initiation au bon usage des transports en commun. Dans ce contexte, il serait intéressant de procéder à l'audition d'une personnalité de la STIB. Il existe la valisette pédagogique assortie d'un ticket collectif, qui est relativement rigide dans ses procédures d'attribution, etc.

Zij zou graag willen weten in hoeverre deze formule succes heeft en willen dat tijdens de hoorzitting aandacht wordt besteed aan de algemene problematiek van het leren goed gebruik te maken van het openbaar vervoer.

Om terug te komen op de vragen die in onderwijskringen worden geformuleerd zegt zij dat het haar opvalt hoeveel ouders hun kinderen met de auto naar school brengen.

Zij meent dat men ook andere formules zou kunnen bedenken, zoals een gunsttarief voor volwassene die een kind naar school brengt.

Hoewel de optiek anders is dan het voorstel van resolutie sluit deze suggestie aan bij een van de consideransen die verband houdt met het goed leren gebruik maken van het openbaar vervoer.

Mevr. Michèle Carthé verklaart dat haar fractie zich sterk aangesproken voelt door dit voorstel van resolutie, en meer bepaald door een aantal argumenten, zoals het pedagogische argument, het argument van het kosteloos onderwijs, en ook en vooral de noden van de kansarme wijken.

Wat het pedagogisch argument betreft steunt haar fractie het initiatief in verband met het schoolvaliesje. Het zou inderdaad interessant zijn om een evaluatie van dit systeem te maken.

Het feit dat de school zich open stelt voor het leven daarbuiten, vindt zij een belangrijk pedagogisch element. Het is juist dat men de leerlingen beter in de realiteit verplaatst om hen les te geven, meer bepaald voor culturele activiteiten.

Het argument van de kosteloosheid is fundamenteel, maar, zoals reeds is gezegd, is dit waarschijnlijk niet de juiste plaats om daarover van gedachten te wisselen, omdat het gaat over de kosteloosheid van het onderwijs. Moet de Franse Gemeenschap de kosten dragen voor het openbaar vervoer? De Raad is niet bevoegd om deze discussie te voeren.

Haar fractie heeft veel aandacht voor de sociale toestand en de noden van de achtergestelde wijken, maar aangezien de kosten voor dit gratis vervoer voor het ogenblik nogal onduidelijk zijn, zou het ook interessant zijn hoorzittingen over dit voorstel te houden: de MIVB zou de kosten van de voorgestelde formule kunnen becijferen.

Zolang de kosten niet duidelijk zijn, zou men tegemoet kunnen komen aan de nood van achtergestelde wijken door een korting in het kader van de "positieve discriminatie" toe te kennen, d.w.z. een vermindering ten voordele van de scholen die zich in de "zones d'éducation prioritaire" bevinden. Dat zou een tussenoplossing kunnen zijn. Onder-tussen kan de bespreking over de raming en de tenlasteneming van de kosten voortgezet worden.

Elle aimerait avoir un bilan de l'utilisation de cette formule et élargir l'audition à la problématique générale de l'initiation au bon usage des transports en commun.

Pour revenir à la demande de base du milieu de l'enseignement, elle se dit frappée par le nombre de parents conduisant leurs enfants à l'école en voiture.

Ainsi, elle pense que l'on pourrait imaginer d'autres formules, comme un tarif préférentiel pour l'adulte accompagnant l'enfant qui se rend à l'école.

Tout en étant dans une autre perspective que la proposition de résolution, cette suggestion rejoint un de ses attendus, qui est l'initiation au bon usage des transports en commun.

Mme Michèle Carthé dit que son groupe est particulièrement sensible à la proposition de résolution, et notamment à certains arguments, tels que l'argument pédagogique, l'argument de la gratuité de l'enseignement, et aussi et surtout, les besoins des quartiers défavorisés.

En ce qui concerne l'argument pédagogique, son groupe soutient l'initiative de la valisette pédagogique. Il pourrait effectivement se révéler intéressant de procéder à une évaluation du système.

Quant à l'aspect important de l'ouverture de l'école sur la vie extérieure, elle estime que c'est un élément pédagogique non négligeable. Il est vrai que, de plus en plus, pour apprendre aux élèves il est préférable de se rendre compte sur le terrain et de se déplacer, notamment pour les activités culturelles.

L'argument de la gratuité est tout à fait fondamental, mais, comme cela a été dit, elle ne pense pas que ce soit le lieu approprié d'en débattre, puisqu'il s'agit de la gratuité de l'enseignement. Le coût des transports en commun est-il à supporter par la Communauté française? Le Conseil n'est pas compétent pour mener ce débat.

Son groupe est très sensible à la situation sociale et aux besoins des quartiers défavorisés, mais, étant donné que l'aspect "coût" que cette gratuité représente est pour l'instant relativement brumeux, il serait aussi intéressant d'avoir des auditions à ce sujet: la STIB pourrait ainsi quantifier le coût de la formule proposée.

Le besoin des quartiers défavorisés pourrait être couvert, tant que l'aspect coût n'est pas plus clair, par une réduction dite de "discrimination positive", c'est-à-dire une réduction en faveur des écoles se trouvant en zones d'éducation prioritaire. Cela pourrait être une solution intermédiaire. Entre-temps, le débat sur la quantification et la prise en charge des coûts de la gratuité peut se poursuivre.

Samengevat kan men stellen dat de socialistische fractie zeer gevoelig is voor de aangebrachte argumenten, maar dat er klaarheid moet worden gebracht over de kosten. De socialistische fractie steunt het idee om de financiële bijdrage te verminderen van de scholen die zich in een "zone d'éducation prioritaire" bevinden.

De heer Jean-Pierre Cornelissen is het met een gedeelte van de argumenten van mev. Michèle Carthé eens.

Hij onderstreept evenwel dat het voor de MIVB zeer moeilijk is een systeem van positieve discriminatie voor bepaalde scholen in te voeren.

Het is duidelijk dat het debat op verschillende vlakken gevoerd moet worden.

De heer André Drouart antwoordt aan de heer Willem Draps dat het een gratuite bewering is dat men in een pre-electorale periode bepaalde voorstellen op tafel brengt. (De heer Willem Draps betwist deze beschuldiging). Hij herinnert eraan dat, zoals de heer Willem Draps trouwens zelf herhaald heeft, de PRL-fractie tijdens de vorige zittingsperiode een voorstel ingediend heeft om de oud-strijders gratis van het openbaar vervoer gebruik te laten maken. Zij hebben stemrecht, maar de kinderen niet.

Wat de inhoud van de voorgaande betogen betreft wil hij op twee zaken wijzen.

Er is een minimum aan logica vereist. Mevr. Michèle Carthé heeft misschien gelijk eraan te herinneren dat de kwestie van het gratis onderwijs geregeld is in teksten van de Franse Gemeenschap. In een federale Staat kan men de wetgevingen van andere deelgebieden niet naast zich neerleggen. Men moet op dat vlak naar coherentie en logica streven. Haar politieke fractie en andere fracties hebben er zich toe verbonden de kosteloosheid van het onderwijs te verzekeren.

Hij herinnert eraan dat de Franse Gemeenschap ernstige financiële moeilijkheden kent en dat zij geen fiscale bevoegdheden heeft, wat niet het geval is op gewestelijk vlak. Men moet meer dan ooit streven naar een geïntegreerd beleid en zoeken naar mogelijke financiële middelen om bepaalde doelstellingen te bereiken. Zo heeft het Gewest de computers in de scholen gefinancierd, omdat het over de gepaste middelen beschikte.

Het is waar dat de kosten niet gering zullen zijn en er zullen politieke keuzes gemaakt moeten worden. Hij vindt dat deze kosten sociaal en pedagogisch meer verantwoord zijn dan bijv. de verlenging van de metrolijn. Het beheerscontract moet dan ook in die zin gewijzigd worden.

Hij zegt aan de heer Willem Draps dat hij alleen de verantwoordelijkheid draagt voor zijn misplaatste opmerkingen over de pedagogische keuzes van de leerkrachten. Hij vindt dat de grote meerderheid van de leerkrachten hun pedagogische verantwoordelijkheid goed opnemen.

En résumé, le groupe socialiste est très sensible aux arguments avancés, mais l'aspect "coût" doit être précisé, ce qui amène son groupe à soutenir l'idée d'une réduction de la participation financière pour les écoles qui se trouvent en zone d'éducation prioritaire.

M. Jean-Pierre Cornelissen rejoint une partie des propos de Mme Michèle Carthé.

Il tient néanmoins à mettre en exergue qu'il est très difficile pour la STIB de prévoir un système de discrimination positive en faveur de certaines écoles.

Il est clair que le débat se situe à plusieurs niveaux.

M. André Drouart tient à répondre à M. Willem Draps qu'il est trop facile de laisser entendre qu'il s'agit, en période préélectorale, d'avancer certaines propositions. (M. Willem Draps conteste cette allégation). Il rappelle que, comme M. Willem Draps l'a d'ailleurs rappelé lui-même, le groupe PRL avait déposé au cours de la législature précédente une proposition de gratuité des transports en commun pour les anciens combattants qui eux ont le droit de vote, ce qui n'est pas le cas des enfants.

Sur le fond des interventions précédentes, il voudrait avancer deux arguments.

Il faut en effet essayer d'avoir un minimum de logique. Mme Michèle Carthé a peut-être raison de rappeler que la problématique de la gratuité de l'enseignement obligatoire relève de textes émanant de la Communauté française. Cependant, dans un Etat fédéral l'on ne peut faire fi des législations prises par d'autres entités fédérées. Il faut avoir, à ce niveau-là, une cohérence et une logique. La cohérence c'est que son groupe politique, comme d'autres, s'est engagé à assurer la gratuité de l'enseignement.

Il rappelle que la Communauté française a de sérieuses difficultés financières et qu'elle n'a pas de pouvoir fiscal, ce qui n'est pas le cas au niveau régional. Il faut, plus que jamais, essayer d'avoir des "politiques intégrées" et donc de trouver les moyens financiers là où c'est possible pour rencontrer un certain nombre d'objectifs. Ainsi par exemple, la Région a financé les ordinateurs dans les écoles, parce qu'elle avait les moyens appropriés.

S'il est vrai que le coût n'est pas marginal, des choix politiques s'imposeront. Il estime que ce coût a un intérêt social et pédagogique plus important que, par exemple, la prolongation du métro, et que, dès lors, le contrat de gestion devra être modifié en ce sens.

Enfin, à M. Willem Draps, il fait remarquer qu'il lui laisse la responsabilité de ses propos pour le moins maladroit sur les choix pédagogiques faits par les enseignants. Il estime que la grande majorité des enseignants assume correctement leur responsabilité pédagogique.

In verband met het voorstel van de heer Jean-Pierre Cornelissen om hoorzittingen te houden, onthoudt de heer Dominique Harmel dat hij eerst een evaluatie wil maken van het schoolvaliesje van de MIVB en dat hij daarna ook de vertegenwoordigers van de F.I.C. wil horen. De heer Dominique Harmel onderstreept dat men ook andere vakverenigingen kan horen, omdat hij hier niet is om de christelijke scholen te verdedigen.

Hij vindt het goed dat men vandaag opnieuw het principe bevestigt dat alle leerlingen ongeacht het net – vrij of officieel onderwijs – dezelfde middelen moeten krijgen; dat gebeurt zelden op andere plaatsen waar men over de kosteloosheid discussieert. Wanneer men het over kosteloosheid heeft, moet men immers iedereen op voet van gelijkheid behandelen.

Mevr. Michèle Carthé onderstreept dat dit een zaak van de Franse Gemeenschap is.

De heer Dominique Harmel zegt aan mevr. Michèle Carthé dat hij geen juridische uiteenzetting gegeven heeft over de basisprincipes van de kosteloosheid van het onderwijs. Hij heeft het ook niet gehad over de kosteloosheid van het openbaar vervoer in zijn geheel. Hij beperkt zich tot een zeer duidelijk en specifiek voorstel waarvan nog aangetoond moet worden dat het veel zal kosten.

Hij is het niet eens met de heer Willem Draps die zegt dat men het aanbod van openbaar vervoer niet moet verhogen indien daar geen objectieve noodzaak toe bestaat. Wat is de definitie van een objectieve noodzaak? Als men bijv. in het weekend de auto neemt om naar de Ardennen te gaan, terwijl er andere mogelijkheden zijn om zich te ontspannen, bijv. de televisie, de tuin enz..., is dat dan een objectieve noodzaak?

Wat de bejaarden betreft die enkel reizen voor het plezier, dat is hun volste recht. Moet men steeds een doel hebben in het leven.

In verband met de kosteloosheid van het openbaar vervoer in het algemeen, merkt de heer Willem Draps op dat de maatschappij in de kosten voor het vervoer bijdraagt. Als men uitgaat van het nut voor de maatschappij, kan men voor het privé-vervoer en voor ander vervoer, zoals dat waarover vandaag gesproken wordt, verschillende graden van nut definiëren naargelang de capaciteit van mobiliteit per definitie beperkt is. Dat is een ander debat: dat debat gaat over de economie van het vervoer.

Hij is het niet eens met de heer Dominique Harmel die beweert dat de verplaatsingen die nutteloos zijn vanuit economisch standpunt, neutraal zijn vanuit financieel standpunt, het standpunt van de vervuiling en van de algemene organisatie van het vervoernetwerk.

De heer Dominique Harmel vraagt wie kan bepalen dat een aantal verplaatsingen economisch gezien nutteloos zijn.

En ce qui concerne la proposition de M. Jean-Pierre Cornelissen de procéder à des auditions, M. Dominique Harmel a cru comprendre qu'il souhaitait, dans un premier temps, que l'on puisse évaluer la mallette pédagogique de la STIB, et qu'il souhaitait également auditionner les représentants de la F.I.C. Il tient à souligner que l'on peut y associer d'autres organisations syndicales, puisqu'il n'est pas ici pour défendre les écoles chrétiennes.

Il estime que le débat d'aujourd'hui a le mérite de réaffirmer le principe que l'on doit mettre à la disposition de tous les élèves les mêmes moyens quel que soit le réseau – libre ou officiel –; ce qui est rare dans d'autres endroits où l'on discute de la gratuité. En effet, quand on parle de gratuité, l'on doit mettre tout le monde sur un pied d'égalité.

Mme Michèle Carthé intervient pour souligner que c'est un débat de la Communauté française.

M. Dominique Harmel rappelle à Mme Michèle Carthé que ce n'est pas lui qui a fait "un cours de droit" sur les principes fondamentaux de la gratuité de l'enseignement. Il n'a pas non plus parlé de la gratuité des transports en commun dans son ensemble. Il se limite à une proposition qui est extrêmement claire et ciblée, et dont il reste à démontrer qu'elle aura un coût élevé.

Il ne se dit pas d'accord avec M. Willem Draps, qui dit qu'il ne faut pas augmenter l'offre de voyages s'il n'y a pas une nécessité objective. Quelle est la définition d'une "nécessité objective"? Par exemple, prendre la voiture le week-end pour se rendre dans les Ardennes, alors qu'il y a des alternatives pour se détendre, telles que la télé, le jardin, etc... : cela répond-il à une nécessité objective?

Quant aux personnes âgées qui voyagent pour le plaisir de voyager, c'est leur droit le plus strict: faut-il toujours un but précis dans la vie?

En ce qui concerne la gratuité des transports en commun en général, M. Willem Draps fait remarquer que le coût du transport n'est pas nul pour la collectivité. En termes d'utilité pour la société, l'on peut établir, tant pour les transports individuels que pour les transports se faisant dans un autre cadre comme ceux dont on parle aujourd'hui, des degrés d'utilité en fonction du fait que l'on sait que les capacités de mobilité sont réduites par définition. C'est un autre débat: c'est un débat de l'économie des transports.

Il ne partage pas l'avis de M. Dominique Harmel selon lequel les déplacements qui sont inutiles en termes économiques sont neutres en termes financiers, en termes de pollution et en termes également d'organisation générale du réseau du transport.

M. Dominique Harmel se demande qui peut décréter qu'un certain nombre de déplacements sont inutiles d'un point de

In naam van de vrijheid die de fractie van de heer Willem Draps verdedigt, op welke grond kan men beweren dat een verplaatsing al dan niet verantwoord is ?

Een pendelaar bijv. die alle dagen naar Brussel komt met de wagen, zou dan een niet-verantwoorde verplaatsing doen omdat hij de trein kan nemen ?

Volgens de heer Willem Draps is de verplaatsing waarvoor geen normaal tarief betaald wordt en die geen toegevoegde handelswaarde oplevert in het kader van de activiteiten van de stad, eigenlijk een verplaatsing die geen objectief nut heeft en waarvan de kosten door de maatschappij gedragen worden.

Voor iedere verplaatsing zonder economisch nut moeten de kosten door de gebruiker betaald worden.

De heer Dominique Harmel antwoordt dat het voorstel van resolutie enkel beperkt is tot het onderwijs en tot de kinderen die schoolplichtig zijn.

Zoals mevr. Françoise Carton de Wiart gezegd heeft : de jeugd reist om te leren.

Ook al leidt het voorstel van resolutie tot kosten voor de maatschappij, dan nog moeten die kosten gedragen worden; het is trouwens nog niet bewezen dat er bijkomende kosten zullen zijn.

De heer Dominique Harmel antwoordt op het argument van de heer Willem Draps dat de trouwe reizigers met een dergelijk voorstel niet akkoord zouden gaan, dat een dergelijke situatie zich nu reeds voordoet : 's morgens moeten zijn kinderen soms één of twee volle bussen laten voorbijgaan.

Met andere woorden, zelfs tijdens de spitsuren komt men niet tegemoet aan de noden. Het zou dan ook geen drama zijn indien de reizigers uitzonderlijk eens een bus moeten laten voorbijrijden tijdens de daluren.

De heer Willem Draps onderstreept dat de capaciteit van het openbaar vervoer tijdens de daluren sterk beperkt is : op bepaalde lijnen is dat in een verhouding van 1 tot 4.

De heer Dominique Harmel is het daarmee eens. Tijdens de daluren is er niet veel volk in de metrostellen.

De heer Willem Draps repliceert dat de metro voor de minste problemen zorgt.

De heer D. Müller, adviseur op het kabinet van de heer Hervé Hasquin, minister bevoegd voor ruimtelijke ordening, openbare werken en vervoer, merkt eerst en vooral op dat de minister zijn antwoord niet geeft in het kader van de kosteloosheid van het onderwijs in het algemeen, noch in

vue économique. Au nom de la liberté que le groupe de M. Willem Draps défend, qu'est-ce qui permet de dire qu'un déplacement est justifié ou non ?

Par exemple, un navetteur qui vient tous les jours à Bruxelles en voiture, est-ce justifié, puisqu'il pourrait prendre le train ?

Selon M. Willem Draps, à partir du moment où le déplacement n'aurait pas lieu dans des conditions tarifaires normales et que ledit déplacement ne correspond à aucune valeur ajoutée en termes marchands pour l'activité de la ville, l'on a en réalité créé une demande de déplacement qui n'a pas une utilité objective et dont le coût est pris en charge par la collectivité.

Pour chaque déplacement sans utilité économique, il convient d'en répercuter le coût sur l'utilisateur.

M. Dominique Harmel répond que la proposition de résolution se limite uniquement à l'enseignement et se limite aux enfants qui sont dans le cadre de l'obligation scolaire.

Comme Mme Françoise Carton de Wiart a dit : les voyages forment la jeunesse.

Dès lors, même si la proposition de résolution implique un coût pour la collectivité, il faut le prendre en charge; d'autant que la démonstration du coût supplémentaire n'est pas encore faite.

Quant à l'argument de M. Willem Draps que cela entraînerait des refus de voyageurs réguliers, il répond que tel est déjà le cas aujourd'hui : le matin, ses enfants doivent parfois laisser passer un ou deux bus qui sont pleins. En d'autres termes : même pendant les heures de pointes l'on ne répond pas aux besoins.

Si, exceptionnellement, les gens devaient attendre un autre bus pendant les heures creuses, ce ne serait pas un drame.

M. Willem Draps tient à souligner que la capacité des transports pendant les heures creuses est sensiblement réduite : sur certaines lignes c'est de 1 à 4.

M. Dominique Harmel adhère à cette assertion. Pendant les heures creuses, il n'y a pas beaucoup de monde dans les métros.

M. Willem Draps rétorque que ce sont les métros qui posent le moins de problèmes.

M. D. Müller, conseiller au cabinet du M. Hervé Hasquin, ministre de l'aménagement du territoire, des travaux publics et du transport, fait remarquer d'emblée que le ministre ne situe pas sa réponse dans le cadre de la gratuité de l'enseignement en général, ni dans celle des transports publics en

dat van de kosteloosheid van het openbaar vervoer in het algemeen, maar enkel in het kader van het voorstel van resolutie.

Hij leest het standpunt van de minister terzake voor :

“De minister herinnert eraan dat in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest het schoolvervoer niet enkel door de MIVB georganiseerd wordt, maar ook door privé-firma's. Indien men voor gratis schoolvervoer zorgt door de MIVB, zou dat een oneerlijke maatregel zijn ten overstaan van privé-firma's die voor schoolvervoer zorgen, bijv. om de kinderen naar het zwembad, sport- en culturele activiteiten, enz... te brengen.

Bovendien bedraagt de jaarlijkse opbrengst voor schoolvervoer ongeveer 45 miljoen voor de MIVB. De kosteloosheid van het schoolvervoer zou een grote winstderving betekenen voor deze maatschappij.

De minister heeft er verscheidene malen op gewezen dat de kosteloosheid van een dienst niet noodzakelijk betekent dat de gebruikers de ter beschikking gestelde middelen of de geleverde dienst naar waarde schatten.

Bovendien zou het gratis schoolvervoer voor pedagogische doeleinden de 55.000 houders van een schoolabonnement benadelen.

De minister is zich bewust van het belang van buitenschoolse activiteiten en heeft de MIVB ertoe aangezet verschillende maatregelen te nemen die de scholen van het kleuteronderwijs, basis- en secundair onderwijs zouden kunnen interesseren. Zo heeft de MIVB sinds september 1998 een schoolkaart ingevoerd waarmee de scholen van het basisonderwijs van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zich kunnen verplaatsen. De kaart geeft recht op een verplaatsing op het net van de MIVB, voor een groep van 20 personen, bestaande uit leerlingen en begeleiders die zich tussen 9 en 15 uur op de schooldagen naar een didactische activiteit begeeft. De klassen die een dergelijke verplaatsing maken, ontvangen bovendien een schoolvaliesje met algemene documentatie over de diensten van de MIVB en enkele voorstellen van parcours.

Deze formule is flexibel en kost niet veel : 500 fr., nauwelijks de kostprijs van het valiesje. Het ticket geeft recht op een onbeperkt aantal verplaatsingen tijdens de dag binnen de bovenvermelde uren.

Sinds 1 oktober 1998 heeft de MIVB ongeveer 800 valiesjes verkocht : de formule kent dus een zeker succes. Die verplaatsingswijze kost dus minder dan het huren van een bus, dat 4.000 fr. kost en waarover reeds gesproken is.”

De heer Dominique Harmel vindt dat zijn collega's een constructieve bijdrage tot het debat leveren, maar is verbijsterd door het antwoord van de minister.

général, mais uniquement dans le cadre de la proposition de résolution.

Ensuite, il transmet le point de vue du ministre en la matière :

“Le ministre rappelle qu'en Région de Bruxelles-Capitale, le transport scolaire n'est pas uniquement assuré par les véhicules de la STIB mais également par des firmes privées. Octroyer la gratuité du transport scolaire pour la STIB serait une mesure déloyale vis-à-vis des firmes privées qui effectuent actuellement du transport scolaire, notamment pour conduire les enfants à la natation, à des activités sportives, culturelles, etc.

D'autre part les recettes annuelles des transports scolaires représentent environ 45 millions pour la STIB. Octroyer la gratuité aux transports scolaires représenterait un manque à gagner important pour cette société.

Le ministre a fait observer à plusieurs reprises que la gratuité d'un service n'incite pas nécessairement les usagers au respect des moyens mis à leur disposition, ni à l'appréciation du service rendu.

En outre, la gratuité du transport scolaire à des fins pédagogiques léserait de surcroît les 55.000 détenteurs d'abonnements scolaires.

Conscient de l'importance des activités scolaires extra-muros, le ministre a incité la STIB à prendre différentes mesures susceptibles d'intéresser les établissements scolaires de l'enseignement maternel, fondamental et secondaire. Ainsi, dès septembre 1998, la STIB a émis une “Carte Ecole” destinée aux établissements scolaires de l'enseignement fondamental primaire situés dans la Région de Bruxelles-Capitale. Elle donne droit au déplacement sur son réseau, pour un groupe de 20 personnes comportant élèves et accompagnateurs se rendant à une activité didactique entre 9 et 15 heures les jours scolaires. Les classes qui effectuent ce genre de déplacement reçoivent, en outre, une valisette pédagogique contenant de la documentation générale sur les services offerts par la STIB ainsi que quelques propositions de circuits.

Cette formule est peu figée et peu coûteuse : elle coûte 500 francs, ce qui couvre à peine le prix de la valisette. Ce ticket donne droit à un nombre illimité de déplacements dans la journée endéans les heures précitées.

Depuis le 1^{er} octobre 1998, la STIB a vendu près de 800 mallettes : cette formule rencontre donc un succès certain. La formule est moins onéreuse que la formule dont il avait été fait mention, à savoir la location d'un bus dont le prix est de 4.000 francs.”

Compte tenu des interventions constructives de ses collègues, M. Dominique Harmel dit que la réponse du ministre le laisse pantois.

De mededeling dat privé-firma's ook voor schoolvervoer zorgen, is oud nieuws.

Beweren dat het voorstel van resolutie oneerlijke concurrentie betekent met de privé-sector, is bijna hetzelfde als zeggen, als minister bevoegd voor vervoer, dat het openbaar vervoer zo slecht mogelijk moet werken om de taxi's niet te benadelen.

Hij is geschokt door dit antwoord.

De opbrengst van het bijzonder vervoer is 45 miljoen, maar hij vestigt de aandacht van de vertegenwoordiger van de minister op het feit dat het hier gaat om alle vervoer om een groep van één bepaalde plaats naar een andere bepaalde plaats te brengen, omdat er tot op heden geen openbaar vervoer bestaat die de groep daar snel naar toe kan brengen. Hij denkt dat het bijzonder vervoer zal blijven bestaan, omdat het niet om hetzelfde soort activiteit gaat. Het is een illusie te denken dat het voorstel van resolutie onmiddellijk een einde zou stellen aan het bijzonder vervoer. Deze dienst bedient verder afgelegen bestemmingen en zal dus blijven bestaan.

Ten tweede ziet hij niet in hoe het voorstel van resolutie de houders van schoolabonnementen zou kunnen benadelen. Het voorstel gaat helemaal niet over de verplaatsingen van de woonplaats naar de school.

Wat de 800 schoolvaliesjes betreft die sinds oktober '98 verkocht zijn, stelt hij vast dat er natuurlijk een vraag naar was en dat deze formule een zeker succes gekend heeft.

Hij werpt de minister zijn eigen argumenten voor de voeten: heeft hij er wel aan gedacht dat deze formule een oneerlijke concurrentie betekent met de privé-sector? Heeft hij rekening gehouden met het feit dat hij de houders van schoolabonnementen zou kunnen benadelen?

Hij komt terug op de constructieve standpunten die vandaag verdedigd zijn. Er zou een meer precieze analyse gemaakt moeten worden van de extra kosten voor de MIVB en een ronde tafel georganiseerd worden met de verschillende betrokken actoren om hun noden te kennen en om oplossingen te vinden om overlast op bepaalde trajecten te voorkomen.

Hij is voorstander van een open discussie en vraagt dan ook dat men ingaat op het voorstel om hoorzittingen te houden met veldwerkers en de leiding van de MIVB over het aspect van de kosten. Hij vraagt dat een kalender van de werkzaamheden vastgesteld wordt.

Hij zegt aan de heer Willem Draps dat zijn voorstel geen electorale bijbedoelingen heeft. Het is gedateerd van 25 maart 1998 en is *in tempore non suspecto* ingediend.

De heer André Drouart is niet verbaasd over het antwoord van de minister. Hij vindt dat de argumenten van de politieke partij logisch en coherent zijn.

L'information selon laquelle le transport scolaire est également assuré par des firmes privées n'a rien d'un scoop.

Soutenir que la proposition de résolution pourrait faire de la concurrence déloyale au privé, équivaut presque à dire, en tant que ministre responsable du transport, qu'il vaudrait mieux que les transports en commun fonctionnent le plus mal possible pour ne pas causer de préjudice aux taxis.

Il se dit effrayé par une telle réponse.

Si la recette des transports spéciaux est de 45 millions, il voudrait attirer l'attention du représentant du ministre sur le fait qu'il s'agit de tous les transports faits aujourd'hui pour conduire un groupe d'un endroit déterminé à un autre endroit déterminé, parce qu'il n'existe pas à ce jour de transports en commun qui peuvent les y conduire de manière rapide. Il pense que ces transports spéciaux continueront à exister, parce qu'ils ne couvrent pas le même type d'activité et qu'il est illusoire de croire que la proposition de résolution mettrait immédiatement fin aux transports spéciaux. Ce service, qui couvre les voyages plus lointains, etc..., continuera à perdurer.

Deuxièmement, il ne voit pas en quoi la proposition de résolution léserait les détenteurs d'abonnements scolaires. Il ne s'agit nullement de s'occuper du trajet domicile - école.

Quant aux 800 valisettes vendues depuis le mois d'octobre '98, il constate qu'il y avait bien une demande et que cette formule a connu un certain succès.

Il renvoie les arguments au ministre: a-t-il pensé au fait que cette formule représente une concurrence déloyale par rapport au privé? A-t-il tenu compte du fait qu'il pourrait mettre à mal les détenteurs d'abonnements scolaires?

Il revient sur les différentes propositions d'ouverture exprimées aujourd'hui concernant d'une part, une analyse plus précise du surcoût que cela pourrait entraîner pour la STIB et d'autre part, une table ronde qui permettrait, avec les différents acteurs, de connaître leurs nécessités et de trouver des solutions afin d'éviter des encombrements sur certains trajets.

Il se dit partisan d'une discussion ouverte et demande dès lors de suivre la proposition de procéder à l'audition des acteurs du terrain et des responsables de la STIB pour l'aspect coût. Il demande de fixer un calendrier pour la poursuite des travaux.

A M. Willem Draps, il tient à faire remarquer que sa proposition n'est pas électorale: elle date du 25 mars 1998 et a été déposée *in tempore non suspecto*.

M. André Drouart n'est pas pantois par rapport à la réponse du ministre. Il trouve qu'il y a une logique et une cohérence dans les propos du parti politique du ministre.

Er geldt één prioriteit in hun denkwijze : de vrije markt-economie, de privé-sector.

Wanneer de vertegenwoordiger van de minister het heeft over oneerlijke maatregelen ten overstaan van de privé-maatschappijen, houdt hij helemaal geen rekening met de openbare opdracht om voor openbaar vervoer te zorgen. De MIVB is eerst en vooral een openbare maatschappij.

De meerderheid bestaat echter niet enkel uit de PRL-FDF-fractie. Er is ook nog de PS-fractie die de openbare sector en de openbare dienstverlening zou moeten verdedigen. Hij betreurt dat deze partij niet over de brug komt.

Hij meent dat de PRL-FDF-fractie nog verder in haar logica zou kunnen gaan en de prijs van het openbaar vervoer sterk zou kunnen verhogen, waardoor de privé-sector nog versterkt zou kunnen worden.

Nog steeds in het kader van de vrije markteconomie en de privé-sector, zegt hij verbaasd te zijn door de opmerkingen van de heer Willem Draps over het voorbeeld van de stad Hasselt waar gepensioneerden zich zonder precies doel verplaatsen. Op die manier komen die personen buiten en kunnen zij verleid worden om te consumeren ; bovendien is het voor die mensen een manier, zelfs de enige manier, om sociale contacten te onderhouden en een nieuw evenwicht in hun leven te vinden. De vrijetijdsactiviteiten maken ook deel uit van de vrije markteconomie, net zoals de gezondheidsproblemen, de medische problemen en de psychologische problemen (depressie, ...). Die verplaatsingen kunnen dus een begin van de oplossingen betekenen.

Een langetermijnvisie is noodzakelijk. Hij vraagt dat men daarover nadenkt ook al zijn deze argumenten ver verwijderd van de oorspronkelijke doelstelling.

Hij is het niet eens met de logica van de PRL-FDF-fractie, maar kan begrijpen dat het voorstel van resolutie niet door de leden van die fractie gesteund wordt.

De heer Jean-Pierre Cornelissen wijst erop dat men naar een discussie verglijdt die dit voorstel van resolutie onwaardig is. Men vervalt inderdaad in ideologische argumenten, in een simplistische polemiek tussen links en rechts. Al wat buitensporig is, is betekenisloos !

Men moet hier pragmatisch denken. Het lid herhaalt zijn oorspronkelijke voorstel dat een constructieve bijdrage wil leveren. Het heeft geen zin dit debat voort te zetten met loze argumenten : het gaat hier om feiten. Hij vraagt wat de kosten zijn indien deze maatregel toegepast wordt.

Indien er kosten aan verbonden worden, wat hij vreest, moet er naar oplossingen gezocht worden en rekening gehouden worden met de gevolgen voor het beheerscontract van de MIVB en met de eventuele deelneming van andere niveaus.

Il y a clairement une priorité dans leur discours : l'économie de marché, le secteur privé.

Lorsque le représentant du ministre parle de mesures déloyales par rapport aux sociétés privées, c'est faire fi de la mission publique d'assurer le transport public. La STIB est d'abord une société publique.

Or, il n'y a pas que le groupe PRL-FDF au sein de la majorité. Il y a également le groupe PS, qui devait être défenseur de cette logique du secteur et du service public. Il regrette la frilosité de leur position à ce sujet.

Il est d'avis que le groupe PRL-FDF pourrait même aller plus loin dans sa logique en augmentant sensiblement le prix des transports en commun, ce qui devrait mettre le privé en meilleure position.

Toujours dans le cadre de l'économie de marché et du secteur privé, il se dit surpris par les propos de M. Willem Draps en ce qui concerne l'exemple de la ville de Hasselt, où des personnes pensionnées se déplaceraient sans but précis. Non seulement ces personnes sortent de chez eux et pourraient ainsi être tentées de consommer, mais, en plus, pour ces personnes c'est une façon, voire la seule façon, de tisser un lien social, pour recréer un équilibre de vie. Or, les activités de loisir font également partie de l'économie de marché, tout comme les problèmes de santé, les problèmes médicaux, les problèmes psychologiques (dépression, ...). Ainsi, ces déplacements peuvent être une source de solution.

Une vision à plus long terme s'impose en la matière. Il invite à cette réflexion, même si l'ensemble de ces propos s'écarte assez loin de l'objet initial.

Il ne peut souscrire à la logique du groupe PRL-FDF, mais il peut comprendre que la proposition de résolution ne soit pas soutenue par ses membres.

M. Jean-Pierre Cornelissen estime que l'on est en train de tomber dans un débat qui est indigne de cette proposition de résolution. En effet, l'on est en train de sombrer dans l'idéologie, dans la polémique facile entre ce qui est de gauche et ce qui est de droite. Tout ce qui est excessif est insignifiant !

Le pragmatisme s'impose ici, et il se permet de réitérer sa proposition initiale qui se place dans un cadre constructif. Il n'est pas opportun de continuer ce débat sur la base d'arguments vaseux : il faut placer les arguments face aux faits.

Il souhaite connaître les coûts qui sont induits par ce type de mesure. Si cette formule a un coût, comme il le craint, il faut envisager des solutions, en tenant compte des implications pour le contrat de gestion de la STIB et d'une participation éventuelle d'autres niveaux.

Men moet dus hoorzittingen houden zodat men de verschillende standpunten in dit debat kan horen.

De heer Jan Béghin heeft de indruk dat iedereen akkoord gaat om hoorzittingen te houden.

De leden van de commissie keuren dit voorstel goed.

De heer Jan Béghin stelt voor om eerst een hoorzitting te houden met de vertegenwoordigers van de vakverenigingen van het onderwijs, de ouderverenigingen en de MIVB.

III. Hoorzittingen

1. Uiteenzetting van de heer Benoît Lambotte, voorzitter van de F.I.C. (Fédération des Instituteurs Chrétiens), als spreekbuis van de vakbondscentrales van het onderwijs (F.I.C. - C.E.M.N.L. (Centrale des Enseignants du Moyen et Normal Libre) - C.C.P.E.T. (Centrale Chrétienne des Professeurs de l'Enseignement Technique) - U.C.E.O. (Union Chrétienne de l'Enseignement Officiel) - S.E.L. - S.E.T.C.A. (Syndicat de l'Enseignement Libre - Syndicat des Enseignants, des Techniciens et des Cadres) - S.L.F.P. (Syndicat Libéral de la Fonction Publique) - A.P.P.E.L. (Association Professionnelle des Professeurs de l'Enseignement Libre))

De heer Benoît Lambotte dankt de commissieleden dat ze hem hebben uitgenodigd om de argumenten en het standpunt van het gemeenschappelijk front van de vakbondscentrales van het Franstalig onderwijs te komen toelichten in verband met het voorstel van resolutie (van de heer Dominique Harmel) dat ertoe strekt het gratis vervoer van kinderen en jongeren met de voertuigen van de MIVB in het kader van schoolactiviteiten en tijdens de schooltijd te bevorderen.

Het gemeenschappelijk front steunt en verdedigt dit voorstel van resolutie volledig.

De vraag van de vakbonden is gebaseerd op de volgende vijf hoofdargumenten :

1. - Het eerste punt heeft betrekking op een hele reeks aanbevelingen van inspecteurs en pedagogen die het lerarencorps erop wijzen dat de manier van lesgeven aan (jonge) kinderen en adolescenten sedert een aantal jaren in feite enorm geëvolueerd is. Sommigen hebben er tijdens de vorige vergadering van deze commissie al op gewezen dat de tijd voorbij is dat de kinderen met hun meesters of leraars in de klas bleven en in stilte werkten achter een schrift en een boek. Tegenwoordig wordt er geopteerd voor een

Il s'impose donc de mettre en place un système d'auditions permettant d'entendre les différents points de vue afin d'éclairer ce débat.

M. Jan Béghin a l'impression que tout le monde est d'accord pour procéder à l'organisation d'auditions.

Les membres de la commission donnent leur assentiment.

M. Jan Béghin propose de se limiter, dans un premier temps, à l'audition des représentants des centrales syndicales de l'enseignement, des fédérations de parents et de la STIB.

III. Auditions

1. Exposé de M. Benoît Lambotte, président de la F.I.C. (Fédération des Instituteurs Chrétiens) en qualité de porte-parole des centrales syndicales de l'enseignement (F.I.C. - C.E.M.N.L. (Centrale des Enseignants du Moyen et Normal Libre) - C.C.P.E.T. (Centrale Chrétienne des Professeurs de l'Enseignement Technique) - U.C.E.O. (Union Chrétienne de l'Enseignement Officiel) - S.E.L. - S.E.T.C.A. (Syndicat de l'Enseignement Libre - Syndicat des Enseignants, des Techniciens et des Cadres) - S.L.F.P. (Syndicat Libéral de la Fonction Publique) - A.P.P.E.L. (Association Professionnelle des Professeurs de l'Enseignement Libre))

M. Benoît Lambotte remercie les membres de la commission de l'avoir invité afin d'éclairer les arguments et le point de vue du front commun des centrales syndicales de l'enseignement francophone en matière de la proposition de résolution (de M. Dominique HARMEL) visant à favoriser le transport gratuit des enfants et des jeunes dans le cadre des activités scolaires et durant le temps scolaire par les véhicules de la STIB.

Cette proposition de résolution est entièrement soutenue et défendue par le front commun.

La demande des syndicats repose sur cinq arguments majeurs développés ci-dessous :

1. - Le premier point concerne toute une série de recommandations issues d'inspecteurs et de pédagogues montrant aux enseignants qu'en fait, depuis un certain nombre d'années, la manière avec laquelle il faut enseigner aux (jeunes) enfants et aux adolescents a grandement évolué. Bien que certains ont émis cette idée lors de la précédente réunion de cette commission, il est fini le temps où les enfants se trouvaient en classe avec leurs instituteurs ou leurs professeurs et devaient travailler en silence devant un cahier et un livre.

actieve aanpak, waarbij de leraars zich meer en meer op het terrein begeven, de werkelijkheid ter plaatse ontdekken en niet in handboeken. Op grond van dit beginsel kiezen de leraars meer en meer voor een actieve aanpak, voor onderwijs extra-muros. In dit opzicht is het belangrijk dat men gepaste middelen kan gebruiken om te reizen. Het meest adequate middel is het openbaar vervoer.

2. - Men mag er zich rekenschap van geven - en de actualiteit bewijst dat - dat het belangrijk is, zowel voor de leraars als voor de ouders, dat men de jongeren respect voor het eigendom van de overheid bijbrengt. Al te vaak worden de voertuigen van het openbaar vervoer beschadigd (graffiti, beschadigde zitjes, ...). Opvoeden tot respect voor het eigendom van de overheid moet van kindsbeen af gebeuren en op een dynamische wijze. Moraliserende theorieën in de klas zouden hun doel wel eens voorbij kunnen schieten. Een doeltreffende opvoeding is gebaseerd op het gebruik van het openbaar vervoer, op het ontdekken van de organisatie, op een ontmoeting met de mannen en de vrouwen die het doen werken, op kennismaking (aangepast aan de leeftijd van de kinderen) met de technische en commerciële aspecten. De kinderen moeten er zich rekenschap van geven dat het een goed betreft dat ter beschikking wordt gesteld van het publiek en dat nuttig is. Als men de kinderen vaak het openbaar vervoer laat gebruiken, voert men een opwaarderingsbeleid, dat alleen maar een positieve weerslag kan hebben.

3. - Brussel-Stad lijdt alsmat meer onder en wordt veruild door het wegverkeer, dat alsmat toeneemt. In weerwil van verschillende maatregelen om het wegverkeer te verminderen, stelt men vast dat de volwassenen heel moeilijk hun gewoontes veranderen. De leraars menen dat opvoeding tot het gebruik van het openbaar vervoer als alternatief voor de huidige desastreuze toestand, van kindsbeen af moet gebeuren. In het kader van een beleid op lange termijn, moet men onze kinderen voortdurend het openbaar vervoer doen gebruiken opdat ze gewoontes aanleren en zich gedragen als intelligente reizigers, die respect hebben voor het leefmilieu.

4. - Het Parlement van de Franse Gemeenschap heeft in de zomer van 1997 een decreet goedgekeurd betreffende de opdrachten van de scholen. In dit belangrijke document staat hoe het onderwijs moet inspelen op de veranderingen in de maatschappij van vandaag. In artikel 100 van dit decreet herinneren de parlementsleden eraan dat het onderwijs kosteloos is. Dit principe staat al meer dan 150 jaar in de Grondwet. Het lijkt evident dat een zo belangrijk beginsel slechts zin heeft als het ook concreet gestalte krijgt. In dit verband zou kosteloos openbaar vervoer voor schoolkinderen de zichtbare neerslag zijn van iets wat op dit ogenblik nog altijd als goede bedoelingen kan worden bestempeld.

En effet, l'on est entré dans une période de mutation où il est de bon ton de travailler avec des méthodes actives qui poussent de plus en plus les enseignants à rencontrer le terrain, à aller à la découverte du milieu et non plus à le découvrir dans des livres. Partant de ce principe, les enseignants essayent de plus en plus de prodiguer un enseignement actif, un enseignement extra-muros. En ce sens, il est important de pouvoir utiliser des moyens appropriés pour voyager. Les moyens les plus adéquats sont les transports publics.

2. - L'on peut se rendre compte - et les derniers éléments de l'actualité le prouvent - qu'il est important, aussi bien pour les enseignants que pour les parents, d'éduquer les jeunes au respect du bien public. Trop souvent, les transports publics font l'objet de déprédations (des graffiti, des fauteuils abîmés, etc.). Eduquer au respect du bien public doit se faire dès le plus jeune âge et dans un cadre dynamique. Construire des théories à caractère moralisateur dans les classes risque de n'avoir aucun impact. Une éducation efficace passe par l'expérimentation des transports publics, par la découverte de leur organisation, par la rencontre avec les hommes et les femmes qui les font fonctionner, par l'apprentissage (adapté à l'âge des enfants) des aspects techniques et commerciaux. Les enfants doivent se rendre compte qu'il s'agit d'un bien qui est mis à la disposition du public et qu'il est utile. En plaçant souvent les enfants dans les transports publics, l'on mène une politique de valorisation qui ne peut avoir que des retombées positives.

3. - La ville de Bruxelles est de plus en plus engorgée et polluée par un trafic routier qui ne cesse de croître. Malgré différentes politiques mises en place pour dégonfler le trafic routier, l'on constate que les adultes ont beaucoup de peine à modifier leurs habitudes. Les enseignants estiment que l'éducation à l'utilisation des transports publics comme alternative à l'asphyxie actuelle, doit débiter dès le plus jeune âge. Dans le cadre d'une politique à long terme, il faut amener sans cesse nos enfants dans les transports publics pour qu'ils prennent des habitudes de consommateurs intelligents ayant le sens du respect de l'environnement.

4. - Le parlement de la Communauté française a voté, lors de l'été 1997, le décret "Missions", qui a remis en perspective les missions de l'école. Ce document important qui situe la manière avec laquelle l'enseignement doit être abordé dans les mutations de la société d'aujourd'hui. Dans l'article 100 de ce décret "Missions", les parlementaires ont voulu rappeler que l'enseignement est gratuit. Ce principe de la gratuité est inscrit dans la Constitution, déjà depuis plus de 150 ans. Il semble évident qu'un concept aussi important n'a de sens que dans la mesure où il s'incarne dans des modalités concrètes. A cette fin, l'octroi de la gratuité pour les écoliers des déplacements scolaires en transports publics donnerait une visibilité manifeste à ce qui reste pour l'instant un catalogue de bonnes intentions.

5. - Niemand zal betwisten dat de lesuren samenvallen met de uren waarop het aanbod aan openbaar vervoer duidelijk geringer is, te weten tussen 8.30 uur 's ochtends en 15.30 uur 's namiddags. De voertuigen, die tijdens deze uren voor de helft leeg zijn, blijven grote kosten meebrengen. Dit is een schrikwekkende verspilling, die men zou kunnen vermijden. Openbaar vervoer met meer reizigers zal niet meer kosten, maar zal de mogelijkheid bieden de uitgaven rendabeler te maken en zal een deel van de verspilling voorkomen. De voorgestelde formule zou vandaag kunnen tegevoet komen aan de behoeften van de onderwijsinstellingen.

Sommige parlementsleden hebben erop gewezen dat de MIVB of de overheid vandaag een resem middelen ter beschikking stellen om in te spelen op de behoeften van de leraars.

Er is bijvoorbeeld de ZEP-kaart, voor de zogenaamde positievediscriminatiescholen, waardoor de leerlingen zich tijdens de lesuren gratis kunnen verplaatsen. De spreker geeft zelf les in een dergelijke school en wijst erop dat deze kaart hem tijdens het hele schooljaar de mogelijkheid biedt een kaartje heen en terug te kopen, wat ruim onvoldoende is.

Anderzijds stelt de MIVB bussen ter beschikking, tegen 4.500 frank per dag, wat de scholen de mogelijkheid biedt zich een dag lang te verplaatsen, met als voordeel dat de leerlingen aan de schoolpoort worden opgepikt en afgezet. Dit is uiteraard een belangrijk hulpmiddel, dat relatief weinig kost, maar dat ook de mogelijkheid biedt de kostprijs van de in de metrostations te verkrijgen kaarten te verminderen. Deze regeling speelt echter niet in op het opzet van de scholen. Zij willen een veel grotere mobiliteit en wensen dat de leraars zich zonder voorafgaande regeling in het kader van een project met de kinderen bijna onmiddellijk kunnen verplaatsen. De door de MIVB voorgestelde regeling is interessant wanneer men de activiteit lang op voorhand plant. In dat geval heeft de school de tijd om te reserveren enz. Wanneer een leraar onmiddellijk een activiteit wil doen, lijkt deze regeling moeilijk haalbaar.

De spreker zegt dat hij tijdens de vorige vergadering van deze commissie dingen heeft gehoord die de leraars choqueren.

Een parlements lid zei dat hij zich niet kon verenigen met kosteloos openbaar vervoer omdat alle activiteiten die de leraars zouden plannen in het centrum van Brussel zouden plaatshebben. Het spreekt vanzelf dat de leraars niet van de ene dag op de andere alle activiteiten in het centrum van Brussel zullen plannen. Brussel is een multiculturele stad, waar er heel wat te zien is, en niet alleen in het centrum.

De spreker heeft sommigen ook horen verklaren dat ze zwaar twijfelen aan de pedagogische keuzes van de leraars. Hetzelfde parlements lid scheen zelfs niet te begrijpen dat de leraars buitenschoolse activiteiten willen houden.

5. - Personne ne contestera l'idée que les heures de cours correspondent aux heures où les transports publics sont nettement moins fréquentés, à savoir entre 8h30 le matin et 15h30 l'après-midi. Le matériel roulant, même s'il est à moitié vide lors de ces déplacements, continue à engendrer un coût important. Il y a donc là un gaspillage effrayant que l'on pourrait éviter. Faire rouler des transports publics mieux remplis ne coûtera pas plus cher, mais permettra de mieux rentabiliser les dépenses et évitera ainsi une partie du gaspillage. Ainsi, les besoins concrets du monde scolaire pourraient être rencontrés par la formule proposée aujourd'hui.

Certains parlementaires ont fait valoir qu'il existait à l'heure actuelle toute une série de moyens mis en place par la STIB, ou par le pouvoir politique, pour rencontrer les besoins des enseignants.

Ainsi, l'on a parlé de la carte ZEP, la carte pour les écoles dites à discriminations positives leur permettant de se déplacer gratuitement pendant les heures de cours. Etant lui-même enseignant dans une école à discriminations positives, l'orateur tient à faire remarquer que cette carte lui permet, sur une année scolaire, de faire un trajet aller-retour, ce qui est largement insuffisant.

D'autre part, la STIB met en place des bus qui reviennent à 4.500 francs de location et qui permettent aux écoles de se déplacer pendant une journée, avec l'avantage d'être pris en charge et d'être ramenés devant la porte de l'école. C'est évidemment un moyen important qui coûte relativement cher mais qui permet aussi de diminuer le coût des cartes achetées dans les stations du métro. Ce système ne correspond pas à l'objectif recherché par les écoles. L'objectif recherché est une mobilité de tous les instants, à savoir permettre aux enseignants, du jour au lendemain, de décider, dans le cadre d'un projet mené avec les enfants, une sortie quasi immédiate. Le système proposé par la STIB est intéressant lorsque l'activité est prévue à long terme. A ce moment-là, l'école a le temps de réserver, etc. Or, lorsque l'enseignant veut faire une activité immédiate, ce système de réservation de bus paraît difficile.

L'orateur dit avoir entendu des propos choquants à l'encontre des enseignants, lors de la réunion précédente de cette commission.

Ainsi, un parlementaire disait ne pouvoir admettre la gratuité des transports publics parce que toutes les activités qui vont être recherchées par les enseignants se trouveront dans le centre de Bruxelles. Il est bien sûr hors de question de voir courir les enseignants, du jour au lendemain, toutes les activités du centre de Bruxelles. Bruxelles est une ville multiculturelle, où il y a moyen de voir un tas de choses et pas uniquement dans le centre de Bruxelles.

L'orateur a également entendu des arguments qui mettaient un doute très sérieux quant aux choix pédagogiques faits par les enseignants. Ce même parlementaire ne semblait pas comprendre pourquoi les enseignants voulaient sortir.

De spreker komt vervolgens terug op een choquerende uitspraak in verband met de activiteiten in het centrum van Brussel. Een parlamentslid was van mening dat, aangezien de scholen met veel kansarme leerlingen vaak in het centrum of in de eerste kroon van Brussel gelegen zijn, de leerlingen zich maar te voet dienen te verplaatsen.

De spreker wijst er ook nog op dat de MIVB al enige tijd een schoolvaliesje ter beschikking stelt, dat niet alleen informatie voor schools gebruik bevat, maar ook een kaart die 500 frank kost en die 20 kinderen en hun begeleiders de mogelijkheid biedt zich tussen 9.00 uur en 15.30 uur te verplaatsen. Dit schoolvaliesje, waarover met de leiding van de MIVB is onderhandeld, is een belangrijke psychologische stap vooruit. Voor het eerst heeft men zich rekenschap gegeven van het probleem van de scholen.

Dit schoolvaliesje is echter voor verbetering vatbaar.

Een eerste aspect betreft het aantal leerlingen. Een vervoerkaart voor 20 leerlingen is heel weinig. In het algemeen zitten er in een klas vandaag 25 tot 27 leerlingen.

Het tweede aspect betreft de verkooppunten. Het schoolvaliesje wordt alleen in het verkooppunt in het metrostation de Brouckère te koop aangeboden. Dit is een strategische blunder omdat het de leraars er niet toe aanspoort dit valiesje te kopen. Waarom het niet in meer en beter gelegen stations van het Brussels Gewest aanbieden?

Het derde aspect betreft de kostprijs van dit valiesje. Het zou in de toekomst minder moeten kosten.

Het is duidelijk dat kosteloos openbaar vervoer voor de kinderen tijdens de uren in de uren geschreven staat.

De vakbonden zullen hun lobbying op twee terreinen blijven voortzetten. Enerzijds zullen ze met de leiding van de MIVB blijven onderhandelen over het bestaande schoolvaliesje om een en ander te verbeteren. Anderzijds zullen ze de beleidsvoerders ervan proberen te overtuigen inspanningen te doen om niet alleen de openbare opinie maar ook hun collega's van andere gezagsniveaus, zoals de Franse Gemeenschap, ervan te overtuigen het beginsel van het kosteloos onderwijs, dat in de Grondwet en in het decreet van de Franse Gemeenschap betreffende de opdrachten van de scholen is ingeschreven, concreet gestalte te geven, zodat de kinderen vandaag en morgen kwaliteitsvol onderwijs kunnen genieten en zij de maatschappij in het algemeen en de Maatschappij voor Intercommunale Vervoer van Brussel een dienst kunnen bewijzen.

L'orateur revient ensuite sur un propos scandaleux relatif aux activités dans le centre de Bruxelles. Un parlementaire a dit que, comme les écoles socialement défavorisées se trouvent dans le centre ou la première couronne de Bruxelles, ils n'ont qu'à faire les déplacements à pied.

Enfin, l'orateur voudrait également signaler que depuis un certain temps la STIB a mis en place une valisette pédagogique, qui contient non seulement des documents à usage scolaire, mais aussi une carte qui coûte 500 francs et qui permet à 20 enfants et leurs accompagnateurs de se déplacer entre 9h00 et 15h30. Ce produit, qu'ils ont négocié avec les responsables de la STIB, est une avancée psychologique importante. Pour la première fois, le problème rencontré par les écoles avait été enfin reconnu.

Cependant, ce produit, tel qu'il est actuellement en place, demande des amendements.

Le premier amendement concerne le nombre d'élèves. Prévoir 20 élèves sur une carte de transport est très peu. La réalité des classes fait que, aujourd'hui, il s'agit en général de classes de 25 à 27 élèves.

Le deuxième amendement concerne le point de vente : la valisette est vendue uniquement dans l'agence se situant tout près de la station de métro de Brouckère. Il s'agit d'une erreur stratégique, parce que c'est une modalité qui dissuade les enseignants d'acheter ce produit. Pourquoi ne pas prévoir la vente de ce produit dans plusieurs stations de métro judicieusement choisies sur le territoire de Bruxelles-Capitale ?

Le troisième amendement concerne le coût de la valisette : il y a moyen dans le futur de descendre le prix.

En conclusion, il est clair que la gratuité des transports publics pour les enfants durant les heures de cours est inscrite dans les astres.

Les syndicats poursuivront leur "lobbying" sur deux plans. D'une part, continuer à travailler le produit existant avec les responsables de la STIB de manière à l'affiner et à le rendre encore plus performant. D'autre part, continuer à convaincre les responsables politiques de mener un travail important afin de faire prendre conscience, non seulement à l'opinion publique, mais aussi à leurs collègues des autres niveaux de pouvoir, tels que la Communauté française, de rendre le principe de la gratuité de l'enseignement, inscrit et dans la Constitution, et dans le décret "Missions" de la Communauté française, concret de manière à ce que les enfants puissent profiter aujourd'hui et demain d'un enseignement de qualité et qu'ils puissent rendre service à la société en général et à la société des transports publics inter-régionaux bruxellois.

2. Uiteenzetting van de heer Leopold Carmen van het C.O.V. (Christelijk Onderwijzersverbond)

Het Christelijk Onderwijzersverbond wenst tijdens deze hoorzitting de belangen van de leerkrachten uit het basisonderwijs ter harte te nemen, hoewel dit voorstel van resolutie in se handelt over het gratis vervoer van kinderen tijdens schoolactiviteiten.

De heer Leopold Carmen wenst vooreerst zijn grote waardering uit te drukken voor het nemen van dit initiatief, omdat het een bewijs levert van het attent willen opvolgen van een specifieke nood die het onderwijs, en in het bijzonder het basisonderwijs, kent. Het toekennen van financiële middelen door de overheid blijft voor het basisonderwijs, en dit reeds gedurende enkele decennia, beperkt tot het bijna spreekwoordelijke strikte minimum. Vaak wordt door de schoolbesturen aan de leerkrachten maar ook aan de ouders bijkomende inspanningen gevraagd met tot doel financiële middelen te vergaren voor schoolse of extra-muros activiteiten.

In een groot aantal van de Brusselse scholen bestaat de schoolbevolking niet langer meer uit autochtone doch wel uit een overgroot aantal allochtone kinderen. Het voorstel van resolutie om gratis vervoer te bekomen bij het organiseren van klas- of schoolactiviteiten, zoals onder meer het bezoeken van tentoonstellingen, musea, theater, het deelnemen aan sportactiviteiten, en dit alles binnen de Brusselse agglomeratie, kan zorgen voor wat soelaas bij de betrokken ouders omdat dit er ongetwijfeld zal toe bijdragen dat minder moet worden betaald voor georganiseerde schoolse activiteiten.

De spreker wenst evenwel aan dit voorliggend voorstel van resolutie volgende bedenkingen toe te voegen:

1. Het voorstel beperkt zich tot de schoolactiviteiten. Hierin zijn niet begrepen de schoolabonnementen die reeds door meer dan 60.000 leerlingen worden betaald. Een serieuze verlaging van de prijs van het schoolabonnement zou, speciaal naar de ouders toe, een tegemoetkomende besparing meebrengen in het gezinsbudget.
2. Het blijft voorlopig beperkt tot de MIVB-voertuigen (metro, tram, lijnbus) binnen de Brusselse agglomeratie. Wil dit zeggen dat er alleen vaste "lijnen" moeten worden gevolgd of kan de bus de leerlingen komen ophalen aan de schoolpoort en ze naar de voorziene plaats brengen? Dit laatste is zeker van groot belang voor de allerkleinsten uit het kleuteronderwijs.
3. Kunnen de scholen aan de rand van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest eveneens van dit voorstel gebruik maken?

Het moet toch frustrerend zijn voor de ouders die hun kind sturen naar een school die slechts op een boog-

2. Exposé de M. Leopold Carmen de la C.O.V. (Christelijk Onderwijzersverbond, Fédération des instituteurs chrétiens)

Pendant ces auditions, la C.O.V. tient à défendre les intérêts des instituteurs de l'enseignement fondamental, bien que cette proposition de résolution traite, en soi, du transport gratuit des enfants pendant les activités scolaires.

M. Leopold Carmen tient d'abord à dire combien il apprécie cette initiative parce qu'elle montre une volonté de prêter attention à un besoin spécifique de l'enseignement, et plus particulièrement de l'enseignement fondamental. L'octroi par les pouvoirs publics de moyens financiers se limite toujours au strict minimum et cela depuis plusieurs dizaines d'années déjà. Souvent les directions d'école demandent aux enseignants et aussi aux parents de fournir des efforts supplémentaires afin de collecter des moyens financiers pour les activités scolaires ou extérieures.

Dans un grand nombre d'écoles bruxelloises, la population scolaire ne se compose plus d'autochtones mais majoritairement d'enfants allochtones. La proposition de résolution visant à obtenir le transport gratuit lors de l'organisation d'activités de classe ou scolaires, comme notamment la visite d'expositions, de musées, le théâtre, la participation à des activités sportives dans l'agglomération bruxelloise, peut soulager les parents concernés parce que cette initiative contribuera certainement à faire diminuer la participation financière aux activités scolaires organisées.

Toutefois, l'orateur souhaite formuler, sur la présente proposition, les considérations suivantes:

1. La proposition se limite aux activités scolaires. On n'y inclut pas les abonnements scolaires que paient déjà plus de 60.000 élèves. Une diminution sensible du prix de l'abonnement scolaire permettrait aux parents de réaliser une économie importante dans le budget familial.
2. Provisoirement, cette gratuité se limite aux véhicules de la STIB (métro, tram, bus) dans l'agglomération bruxelloise. Cela signifie-t-il que seules les lignes régulières peuvent être empruntées ou que le bus peut ramasser les élèves à la porte de l'école et les emmener à l'endroit prévu? Ce dernier point est sûrement d'une grande importance pour les élèves les plus petits, ceux de l'enseignement maternel.
3. Les écoles situées à la périphérie de la Région de Bruxelles-Capitale peuvent-elles également bénéficier de cette mesure?

Il doit être frustrant, pour les parents qui envoient leurs enfants dans une école qui se trouve à un jet de pierre

scheut gelegen is van een school behorend tot het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, dat zij moeten betalen voor het gebruik van het openbaar vervoer als hun kind in schoolverband naar een activiteit in de Brusselse agglomeratie gaat.

4. Het voorstel van resolutie vraagt deze gratis vervoerregeling uit te breiden op de netten van de NMBS, De Lijn en de TEC. Houdt dit eveneens in dat deze maatregel uitsluitend bestemd blijft voor de leerlingen van het basis- en het secundair onderwijs binnen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Is dit dan geen discriminatie ten overstaan van alle andere leerlingen die buiten het betreffende Gewest wonen en schoolgaan. Met andere woorden, de leerlingen die naar school gaan op het grondgebied van het Hoofdstedelijk Gewest, ontvangen in België gratis vervoer om op extra-muros activiteiten (schoolreis) te kunnen gaan?

Het spreekt voor zich dat het voorstel van resolutie, zoals dit thans ter bespreking ligt, de volledige instemming van het Christelijk Onderwijsverbond kan genieten, omdat het alleszins de schooluitgaven voor de ouders zal kunnen verminderen en tegelijkertijd ook die buitenschoolse opdracht voor de leerkrachten, namelijk het inzamelen van geldmiddelen voor deze schoolse activiteiten, afvoert. Het Christelijk Onderwijsverbond blijft echter de door hen gevraagde uitbreiding van werkmiddelen benadrukken.

3. Uiteenzetting van de heer Guido François, directeur vzw KOCB (Katholieke Opvoeding en Cultuur Brussel)

De heer Guido François vertegenwoordigt het Nederlandstalig katholiek onderwijs in Brussel.

De spreker wijst erop dat de tijd ontbrak om alle basisscholen omtrent dit voorstel van resolutie te raadplegen. Hij heeft enkel de gelegenheid gehad om overleg te plegen met de directies van het secundair onderwijs. Zijn uiteenzetting is dan ook hoofdzakelijk gebaseerd op de bemerkingen die tijdens deze vergaderingen werden geopperd.

Gratis openbaar vervoer voor educatieve uitstappen van Brusselse basis- en secundaire scholen is een aantrekkelijk voorstel. Het versterkt de troeven die Brussel reeds heeft op cultureel vlak en stimuleert de extra-muros activiteiten van basis- en secundaire scholen.

Vooraf voor kleuter- en lagere scholen met een kansarm publiek neemt het voorstel zeker drempels weg om ook met die leerlingen educatieve uitstappen te organiseren. De rekening van dit vervoer wordt meestal aan de ouders gepresenteerd. Dat is minder een probleem in secundaire

d'une école de la Région de Bruxelles-Capitale, de devoir payer pour utiliser les transports en commun lorsque leur enfant se rend pendant les heures de cours dans l'agglomération bruxelloise pour y participer à une activité.

4. La proposition de résolution demande d'étendre ce régime de transport gratuit aux réseaux de la SNCB, de De Lijn et des TEC. Cette mesure se limite-t-elle également aux élèves de l'enseignement fondamental et secondaire de la Région de Bruxelles-Capitale? Ne s'agit-il pas d'une discrimination à l'égard de tous les autres élèves qui habitent et vont à l'école hors de cette Région? En d'autres termes, les élèves scolarisés sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale peuvent-ils utiliser gratuitement les transports partout en Belgique pour leurs activités extérieures (voyage scolaire)?

Il va de soi que la proposition de résolution, telle qu'elle est actuellement en discussion, emporte la totale adhésion de la C.O.V. parce qu'elle pourra réduire les dépenses scolaires consenties par les parents tout en dispensant les enseignants de leur mission de collecter des fonds pour ces activités scolaires. Toutefois, la C.O.V. persiste à demander, avec insistance, une augmentation des moyens de fonctionnement.

3. Exposé de M. Guido François, directeur de l'asbl K.O.C.B. (Katholieke Opvoeding en Cultuur Brussel, Culture et enseignement catholiques à Bruxelles)

M. Guido François représente l'enseignement catholique néerlandophone à Bruxelles.

L'orateur signale qu'il n'a pas eu le temps de consulter toutes les écoles fondamentales sur cette proposition de résolution. Il a seulement pu se concerter avec les directions de l'enseignement secondaire. Son exposé se basera dès lors principalement sur les observations qui ont été émises pendant ces réunions.

La gratuité des transports en commun pour permettre des sorties éducatives aux écoles fondamentales et secondaires de Bruxelles est une proposition séduisante renforçant les atouts de Bruxelles dans le domaine culturel et favorisant les activités extérieures de ces écoles.

Cette proposition permet surtout aux écoles maternelles et primaires ayant un public défavorisé d'abaisser les seuils empêchant l'organisation de sorties éducatives. Le plus souvent, ce sont les parents qui supportent le coût de ce transport. Le problème est moins aigu dans les écoles

scholen, hoewel er ook vele secundaire scholen zijn met een kansarm publiek. Basisscholen proberen zoveel mogelijk de uitstappen te beperken om sociale redenen.

De spreker formuleert enige bedenkingen bij het voorstel van resolutie:

- Veel belangrijker dan het gratis maken van door de school georganiseerde educatieve uitstappen is het stimuleren van het leerlingenvervoer in het algemeen. Met andere woorden: het gratis of tegen voordelige tarieven aanbieden van abonnementen aan jongeren, voor de verplaatsingen van thuis naar hun Brusselse school en terug. De maatregel zou ook moeten gelden voor de andere vervoersmaatschappijen, zoals de NMBS, De Lijn en de TEC. Eén (school)abonnement, zoals dit momenteel ter studie ligt, moet tot de mogelijkheden behoren.

Er kan nog veel gebeuren rond het schoolvriendelijker maken van het openbaar vervoer, bijvoorbeeld het aanpassen van trajecten en uurregelingen ten behoeve van scholen. Sommige scholen organiseren nu noodgedwongen eigen leerlingenvervoer met eigen bussen, een oplossing die op termijn niet houdbaar – want onbetaalbaar – is.

- Indien ook het speciaal aangevraagd openbaar vervoer (bijvoorbeeld de MIVB-bussen) in het voorstel past, moet worden gezocht naar een soepel systeem zonder al te veel administratieve rompslomp. Scholen maken van dit speciaal vervoer graag gebruik op de uren die voor hen het best passen (dus ook voor 9u00 en na 16u00). Vaak wordt voor speciaal vervoer geopteerd wegens de veiligheid: beter toezicht mogelijk, geen overstap nodig. Voor kleuters lijkt dit de enige veilige oplossing.
- De kwaliteit van de dienstverlening van het openbaar vervoer dient verhoogd te worden. Dat hoeft niet per se kosteloos te zijn. Wat "gratis" is, krijgt wellicht minder respect.

Een schoolvriendelijker openbaar vervoer is voor beide partijen een goede zaak. Wie van jongs af goede ervaringen heeft met het openbaar vervoer zal later gemakkelijker van deze vervoerswijze gebruik maken.

- Waarom de maatregel beperken tot basis- en secundair onderwijs?

Ook studenten hoger onderwijs zouden baat hebben bij voordeliger tarieven van het openbaar vervoer. Brussel zou er een stuk studentvriendelijker op worden. Brussel is momenteel geen al te aantrekkelijke studentenstad, zeker niet aan Nederlandstalige kant. Er worden reeds inspanningen geleverd inzake huisvesting. Een bijkomende inspanning inzake openbaar vervoer – zoals dit trouwens

secondaires, bien que de nombreuses écoles secondaires s'occupent également d'un public défavorisé. Les écoles fondamentales s'efforcent de limiter au maximum les sorties pour des raisons sociales.

L'orateur formule quelques considérations à propos de la proposition de résolution:

- Il est beaucoup plus important, plutôt que de proposer la gratuité des sorties éducatives organisées par l'école, d'encourager le transport des élèves en général. En d'autres termes: offrir gratuitement ou à des prix avantageux des abonnements aux jeunes pour les déplacements entre leur domicile et leur école bruxelloise. Cette mesure devrait également s'appliquer aux autres sociétés de transport telles que la SNCB, De Lijn et les TEC. Un abonnement (scolaire), tel qu'il est actuellement à l'étude, doit faire partie des possibilités.

Il y a encore beaucoup à faire pour rendre les transports en commun plus attentif aux besoins du public scolaire, comme par exemple l'adaptation des trajets et des horaires aux écoles. Certaines écoles sont actuellement obligées d'organiser le transport de leurs élèves avec des bus qui leur sont propres, ce qui est à terme une solution intenable parce qu'impayable.

- Si les transports en commun qui font l'objet d'une demande spéciale (par exemple les bus de la STIB) sont aussi concernés par la proposition, il faut rechercher un système souple sans trop de lourdeurs administratives. Les écoles utilisent volontiers ce transport spécial aux heures qui leur conviennent le mieux (donc aussi avant 9h00 et après 16h00). Le transport spécial est souvent choisi pour des raisons de sécurité: possibilité d'une meilleure surveillance, pas de nécessité de correspondances. C'est là, pour les élèves de maternelle, la seule solution sûre.
- Il faut améliorer la qualité du service des transports en commun qui ne doivent d'ailleurs pas obligatoirement être gratuits. On respecte sans doute moins ce qui est «gratuit».

Des transports en commun qui attentifs aux besoins du public scolaire sont, pour les deux parties, une bonne chose. L'élève qui, dès son plus jeune âge, a une expérience positive des transports en commun sera plus enclin à les utiliser par la suite.

- Pourquoi limiter la mesure à l'enseignement fondamental et secondaire?

Les étudiants de l'enseignement supérieur pourraient eux aussi profiter de tarifs plus avantageux dans les transports en commun. Bruxelles deviendrait ainsi un peu plus accueillante aux étudiants. Pour l'instant, Bruxelles n'est pas une ville universitaire très attrayante, en tout cas pas du côté néerlandophone. Des efforts sont déjà consentis en matière de logement. On ne pourrait que se réjouir d'un

het geval is in andere studentensteden – zou zeker toe te juichen zijn.

- Kan de MIVB soepel genoeg inspelen op een te verwachten verhoogde vraag vanuit de scholen op het vlak van materieel en personeel? Er moet immers aan de kwaliteit van het vervoer worden gedacht.
- Kan het voorstel eventueel uitgebreid worden tot de vakantieperiodes, bijvoorbeeld voor het vervoer van kinderen naar de speelpleinen in Brussel?

4. Uiteenzetting van mevrouw Danièle Debaille, bestuurster van UFAPEC (Union des Fédérations des Associations de Parents de l'Enseignement Catholique)

Namens UFAPEC wenst mevrouw Danièle Debaille de commissie te danken dat ze hier als spreekbuis van de ouders van de kinderen in het katholiek onderwijs mag optreden.

UFAPEC zorgt voor informatie ten behoeve van de ouderverenigingen, raadpleegt en vertegenwoordigt de ouders van de 420.000 leerlingen, waarvan 100.000 in Brussel, die in het Franstalig katholiek onderwijs zijn ingeschreven.

1. Voordelen van kosteloos openbaar vervoer

UFAPEC ziet zes grote voordelen in het kosteloos openbaar vervoer dat de MIVB in het kader van schoolactiviteiten tijdens de lessen aanbiedt:

1. Meer mogelijkheden om te ontdekken;
2. Dynamischer leerproces;
3. Meer mogelijkheden om deel te nemen aan socioculturele, artistieke en sportieve activiteiten;
4. Actieve vrijetijdsbesteding;
5. Meer gelijkheid tussen de kinderen;
6. Meer burgerzin.

1.1. Meer mogelijkheden om te ontdekken

Buitenschoolse activiteiten bieden vele mogelijkheden om het leefmilieu te ontdekken, bijvoorbeeld natuurplekjes, monumenten, gebouwen. In de stad zullen de leraars uiteraard ook plaatsen vinden waar activiteiten doorgaan die de leerlingen zullen helpen hun plaats in tijd en ruimte te vinden: het museum, het theater, de tentoonstelling, een bedrijf...

Deze aanpak, waarbij men zich op het terrein begeeft, is des te belangrijker in deze tijd aangezien de jongeren er vaker toe worden aangespoord de buitenwereld te ontdekken via beelden thuis en op school, dankzij de media.

effort supplémentaire dans les transports en commun – comme c'est d'ailleurs le cas dans d'autres villes universitaires.

- La STIB peut-elle répondre avec suffisamment de souplesse en matériel et en personnel à une augmentation – prévisible – de la demande de la part des écoles? En effet, il faut penser à la qualité du transport.
- La proposition peut-elle éventuellement être étendue aux périodes de vacances, par exemple pour le transport des enfants vers les plaines de jeux à Bruxelles?

4. Exposé de Mme Danièle Debaille, Administratrice de l'UFAPEC (Union des Fédérations des Associations de Parents de l'Enseignement Catholique)

Au nom de l'UFAPEC, Mme Danièle Debaille voudrait remercier la commission de l'avoir accueillie dans ce lieu et de lui permettre de faire entendre la voix des parents de l'enseignement catholique.

L'UFAPEC assure l'animation et l'information des associations de parents, la consultation et la représentation des parents des 420.000 élèves, dont 100.000 à Bruxelles, qui sont inscrits dans l'enseignement catholique francophone.

1. Les avantages de la gratuité des transports

En ce qui concerne la gratuité accordée à l'utilisation des transports en commun de la STIB dans le cadre d'activités scolaires durant les heures de cours, l'UFAPEC relève six grands avantages à cette formule.

1. Développer les possibilités de découvertes;
2. Dynamiser l'apprentissage;
3. Encourager les activités socioculturelles, artistiques et sportives;
4. Développer une attitude active dans les loisirs;
5. Favoriser l'égalité entre les enfants;
6. Inciter à une démarche de citoyen.

1.1. Développer les possibilités de découvertes

Sortir de l'école offre de multiples possibilités de découverte de l'environnement, par exemple, des coins de nature, des monuments, des édifices. Dans la ville, les enseignants trouveront également bien des lieux dans lesquels se déroulent des activités qui aideront les élèves à se situer par rapport à l'espace et au temps : le musée, le théâtre, l'exposition, une entreprise, etc.

Cette démarche qui consiste à mieux se rapprocher de la réalité est d'autant plus nécessaire à cette époque où les jeunes sont plus souvent incités à découvrir le monde extérieur par des images qui aboutissent à la maison et à l'école, grâce aux médias.

Ontdekkingen buiten de school dragen ertoe bij dat een van de doelstellingen die in het opdrachtendecreet van 24 juli 1997 zijn vastgesteld, worden bereikt, te weten het vertrouwen en de persoonlijke ontwikkeling van elke leerling bevorderen.

1.2. Dynamischer leerproces

Een plaats bezoeken of deelnemen aan een activiteit is eveneens een manier om nieuwe methoden op het vlak van kennisverwerving te ontdekken. De leerling zal er zich reken-schap van geven dat het mogelijk is langs andere wegen iets te leren dan alleen in een boek, door de uitleg van de leraar of via de televisie.

Kennis leren verwerven op grond van externe informatie is een van de opdrachten van de school, zoals vastgesteld in het opdrachtendecreet, te weten alle leerlingen ertoe brengen kennis en vaardigheden te verwerven waardoor ze hun verdere leven willen blijven bijleren en waardoor ze een actieve plaats in het economische, sociale en culturele bestel kunnen verwerven.

1.3. Meer mogelijkheden om deel te nemen aan socioculturele, artistieke en sportieve activiteiten

Een stad biedt heel wat mogelijkheden voor de culturele, artistieke en sportieve ontplooiing van het kind: een atelier in een museum, een recital voor kinderen, een klassiek concert, een zwembad of een sportterrein.

Buitenschoolse activiteiten dragen onbetwist bij tot de algemene ontwikkeling van het kind.

1.4. Actieve vrijetijdsbesteding

Ofschoon we geneigd zijn te kiezen voor vrijetijdsbestedingen die niet te veel geestelijke inspanningen en verinnerlijking vergen, is het belangrijk dat de school de deur op een kier zet voor boodschappen en genres die moeilijker zijn maar die voor een grotere verrijking zorgen: een theatervoorstelling of een film die minder aantrekkelijk zijn dan de televisieseries, een tentoonstelling die een geestelijke inspanning vergt.

De kinderen zullen aldus actieve vrijetijdsbestedingen ontdekken, die ze in hun verdere leven beter zullen leren waarderen. Voetbal kent bij het publiek een enorm succes, maar komt dit niet doordat een groot aantal kinderen de mogelijkheid hebben gehad zelf voetbal te spelen? Misschien zouden volwassenen meer naar de schouwburg gaan als ze dit als kind al hadden kunnen doen.

Faire des découvertes en dehors de l'école contribue à poursuivre un des objectifs de l'enseignement défini dans le décret "Missions" du 24 juillet 1997 : "promouvoir la confiance en soi et le développement de la personne de chacun des élèves".

1.2. Dynamiser l'apprentissage

Visiter un lieu ou participer à une activité constituent également des moyens de découvrir de nouvelles méthodes d'acquisition de connaissances. L'enfant se rendra compte qu'il est possible d'apprendre par bien d'autres moyens que le livre, l'exposé de l'enseignant ou la télévision.

Apprendre à construire ses connaissances à partir d'informations extérieures est un des rôles de l'école comme le définit le décret "Missions" dans ses objectifs "amener tous les élèves à s'appropriier des savoirs et à acquérir des compétences qui les rendent aptes à apprendre toute leur vie et à prendre une place active dans la vie économique, sociale et culturelle".

1.3. Encourager la pratique des activités socioculturelles, artistiques et sportives

Une ville offre un bon nombre d'occasions de favoriser le développement culturel, artistique et sportif de l'enfant : un atelier créatif dans le cadre d'un musée, un récital de chansons pour enfants ou un concert de musique classique, une piscine ou un terrain de sport.

Sortir de l'école permet ici de développer avantageusement une éducation globale de l'enfant.

1.4. Développer une attitude active dans les loisirs

Alors que nous sommes tentés de consommer des loisirs faciles qui ne nous demandent pas trop d'efforts de réflexion et d'intériorisation, il est important que l'école offre la possibilité d'aborder des messages et des genres dont l'accès est plus difficile mais qui apportent plus d'enrichissement : une pièce de théâtre ou un film qui sont moins attractifs que les séries télévisées, une exposition qui nécessite un effort de compréhension.

Les enfants qui auront découvert ainsi des loisirs actifs auront plus de chances de les apprécier durant toute leur vie. Si le football suscite tellement d'engouement dans le public, c'est peut-être parce qu'un grand nombre d'enfants ont eu l'occasion d'y goûter. De même, il y aurait peut-être plus d'engouement pour le théâtre s'il y avait plus de présences d'enfants.

1.5. Meer gelijkheid onder de kinderen

Alle kinderen de mogelijkheid bieden deel te nemen aan socioculturele en sportieve activiteiten draagt bij tot een grotere gelijkheid onder de kinderen, te weten onder die uit gezinnen die open staan voor dit soort activiteiten en gezinnen die daar niet voor open staan, onder die uit gezinnen die dit soort van activiteiten wel kunnen betalen en gezinnen die dit niet kunnen.

Door alle kinderen de mogelijkheid te bieden deel te nemen aan socioculturele en sportieve activiteiten, streeft de school een van de doelstellingen na die in het opdrachtendecreet zijn vastgesteld, te weten alle kinderen gelijke kansen inzake sociale ontwikkeling bieden.

1.6. Meer burgerzin

Aansporen tot het gebruik van het openbaar vervoer is de enige manier om het leefklimaat te verbeteren. De mobiliteit wordt vergroot en de vervuiling verminderd.

Door de aandacht te vestigen op sommige aspecten die het gemeenschapsleven verbeteren, maakt de school van alle leerlingen burgers met verantwoordelijkheidszin, die kunnen bijdragen tot de ontwikkeling van de gemeenschap. Dit is een andere doelstelling in het opdrachtendecreet.

UFAPEC steunt dus elk initiatief dat bijdraagt tot de algemene ontwikkeling van elkeen en dat de jongeren ertoe aanzet op een actieve manier kennis te verwerven en hun vrije tijd te besteden teneinde burgers te worden die oog hebben voor het gemeenschappelijk goed.

Kosteloos openbaar vervoer in het kader van de schoolactiviteiten zal de scholen gemakkelijker naar buiten doen treden, aangezien de leraar zich niet langer om dit moeilijke aspect van de organisatie van een activiteit zal hoeven te bekommeren. Als de activiteit zelf niets kost (een groot aantal musea in Brussel zijn gratis) zal de leraar ook geen enkele stap moeten ondernemen om de uitgaven bij de ouders terug te winnen, wat soms niet gemakkelijk is. Door gratis openbaar vervoer wordt een activiteit waarvoor moet worden betaald (bijvoorbeeld het bezoek aan een zwembad) toegankelijker voor alle kinderen.

2. Enkele voorwaarden voor succes

Het succes van dergelijke uitstappen komt niet vanzelf. Als de activiteiten niet goed worden voorbereid, zullen ze het omgekeerde effect hebben.

Tot welke mogelijke omgekeerde effecten kan een en ander leiden?

- Als er te veel uitstappen plaatshebben, zullen ze te gauw routine worden en hun aantrekkingskracht bij de jongeren verliezen.

1.5. Favoriser l'égalité entre les enfants

Permettre à tous les enfants de participer à des activités socioculturelles et sportives contribue aussi à une meilleure égalité entre les enfants. Entre ceux issus de familles qui sont ouvertes à ce type d'activités et ceux qui ne le sont pas, entre ceux qui savent payer ce type d'activités et ceux qui ne le savent pas.

En offrant la possibilité à tous les enfants de profiter d'activités socioculturelles et sportives, l'école poursuit l'objectif suivant défini dans le décret "Missions": "assurer à tous les élèves des chances égales d'émancipation sociale".

1.6. Inciter à une démarche de citoyen

L'intérêt de favoriser l'utilisation des transports en commun est la seule manière d'améliorer le cadre de vie en favorisant la mobilité et en diminuant la pollution.

En attirant l'attention sur certaines conditions qui améliorent la vie commune, l'école "prépare tous les élèves à être des citoyens responsables, capables de contribuer au développement de la société". Il s'agit d'un autre objectif du décret "Missions".

L'UFAPEC soutient donc toute initiative qui contribue à une éducation globale pour tous et qui incite les jeunes à être actifs dans l'acquisition de leurs connaissances et dans leurs loisirs afin de devenir des citoyens qui veillent au bien commun.

La gratuité des transports dans le cadre des activités scolaires facilitera l'ouverture de l'école vers l'extérieur dans la mesure où l'enseignant qui prendra ce type d'initiative se verra déchargé d'un aspect non négligeable de l'organisation. Si l'activité elle-même ne coûte rien, (par exemple, un bon nombre de musées sont gratuits à Bruxelles) l'enseignant ne devra faire aucune démarche pour récolter de l'argent auprès des parents, ce qui est souvent très difficile. Si l'activité est payante (l'entrée à la piscine par exemple), elle deviendra plus abordable pour tous les enfants.

2. Quelques conditions de réussite

Toutefois, la réussite de telles sorties ne s'improvise pas. Si elles ne sont pas préparées sérieusement, elles pourraient entraîner des effets inverses à ceux recherchés.

Quels pourraient être les effets pervers de cette opération ?

- Si les "sorties" sont trop fréquentes, elles pourraient devenir très rapidement "routinières" et perdraient ainsi une partie de leur attrait chez les jeunes.

- Als een groep kinderen te groot is en niet goed begeleid wordt, zal dit de normale werking van het openbaar vervoer kunnen verstoren en er misschien toe leiden dat de volwassenen dit vervoermiddel tijdens de dag niet meer zullen gebruiken, inzonderheid de bejaarden die in het algemeen – en terecht – minimaal comfort verwachten.
- Aangezien het openbaar vervoer kosteloos wordt aangeboden aan de leerlingen dankzij een bijkomende inspanning van de gemeenschap ten behoeve van de kinderen, is het belangrijk, in het kader van de burgerzin, om dit voordeel niet te misbruiken en het alleen maar aan te wenden in het kader van een pedagogische en opvoedkundige doelstelling.

Rekening houdend met deze drie voorwaarden, stelt UFAPEC ook de voorwaarden vast om dit soort activiteiten te doen slagen.

2.1. Voorbereiding van de buitenschoolse activiteiten

Niet alle buitenschoolse activiteiten moeten worden aangemoedigd. De buitenschoolse activiteiten moeten leiden tot de verwerving van vaardigheden, kennis en knowhow, zoals vastgesteld voor alle onderwijsinstellingen van het Brussels Gewest en met inachtneming van de programma's die door het onderwijsnet zijn vastgesteld.

UFAPEC meent ook dat er over deze activiteiten moet worden nagedacht in de participatieraad, in het kader van de opstelling van het onderwijsproject en de bespreking van het jaarverslag van de activiteiten van de instelling, waarin aandacht moet worden besteed aan artistieke, culturele en sportieve activiteiten en aan opvoeding op het vlak van de media, de gezondheid en het leefmilieu.

2.2. De leerlingen goed begeleiden

Om de verplaatsingen en de bezoeken zo vlot mogelijk te laten verlopen, zowel voor de deelnemers als voor andere personen (andere gebruikers van het openbaar vervoer, andere bezoekers van een museum, enz.) moet er voor voldoende begeleiders worden gezorgd. Deze moeten met de kinderen overweg kunnen (aantal en leeftijd), weten wat ze aankunnen en hoeveel zelfdiscipline ze bezitten.

UFAPEC stelt voor dat de MIVB en de school een overeenkomst sluiten waarin onder meer de voorwaarden inzake het gebruik van het vervoer en de begeleiding vastgesteld worden.

- Si un groupe d'enfants est trop important et mal encadré, il pourrait nuire au fonctionnement normal des transports en commun et entraîner, peut-être, une désaffection de ce mode de déplacement par les adultes qui l'utilisent durant la journée et, notamment, les personnes du troisième âge qui en attendent généralement – et à juste titre – des conditions minimales de confort.
- Dans la mesure où la gratuité des transports scolaires est accordée aux élèves grâce à un effort supplémentaire de la collectivité en faveur des enfants, il importe, dans le cadre d'une démarche citoyenne, de ne pas abuser de cet avantage et de ne l'utiliser que dans un but pédagogique et éducatif.

Ces trois considérations étant formulées, l'UFAPEC propose le respect de certaines conditions qui favoriseraient, à nos yeux, la réussite de cette opération.

2.1. Préparer les activités extérieures

Toutes les activités extra-muros ne doivent pas être encouragées. Les activités extérieures doivent s'inscrire dans la perspective de l'acquisition des compétences, des savoirs et des savoir-faire définis pour tous les établissements situés dans la Région bruxelloise et dans le respect des programmes établis par le réseau d'enseignement.

L'UFAPEC pense aussi que ces activités doivent faire l'objet de réflexions au sein du Conseil de participation dans le cadre de l'élaboration du projet d'établissement et de la discussion au sujet du rapport annuel d'activités de l'établissement qui doit, notamment aborder le domaine des activités artistiques, culturelles, sportives et d'éducation aux médias, à la santé, à l'environnement.

2.2. Bien encadrer les élèves

Afin que les déplacements et les visites puissent se dérouler dans les meilleures conditions, tant pour les participants eux-mêmes que pour les personnes extérieures (les passagers des transports en commun ou les autres visiteurs d'un musée, par exemple), il est indispensable que le nombre d'accompagnateurs soit suffisant et soit adapté au nombre d'enfants, à leur âge, à leur capacité de maîtrise de la situation et à leur possibilité d'autodiscipline.

L'UFAPEC propose qu'un "contrat" soit établi entre la STIB et l'établissement scolaire afin de spécifier, notamment, les conditions d'utilisation des transports et les normes d'encadrement.

2.3. Planning van de verplaatsingen op het niveau van het Gewest

Het lijkt ons ook onontbeerlijk, op niveau van het Gewest, om de verplaatsingen gedurende de dag, de week en het jaar te plannen, om een overbevolking van de transportmiddelen op bepaalde ogenblikken te vermijden. Men moet weten dat de Franstalige scholen te Brussel bijna 200.000 leerlingen tellen. Er valt bijvoorbeeld te vrezen dat de scholen in het bijzonder voor bepaalde dagen of bepaalde periodes zullen kiezen. Bijvoorbeeld de laatste dag van de week of de periodes voor de vakantie, enz.

Wij stellen dus voor dit gewestelijk te sturen en verzoeken de leerkrachten die zich met een groep leerlingen wensen te verplaatsen vooraf een toestemming te vragen en met een termijn van niet meer dan 10 werkdagen rekening te houden. Door die aankondiging kan de MIVB beter plannen hoeveel voertuigen moeten uitrijden zodat deze niet overbelast raken en de veiligheid en het comfort van de jongeren en de andere passagiers schaden.

Inzake het gratis openbaar vervoer poogt UFAPEC, net zoals op vele andere terreinen, het ontluiken van het kind en de belangen van de ouders te bevorderen waarbij ook gewaakt wordt over het respect voor het gemeenschappelijk goed.

Door de school meer te openen op de buitenwereld zullen de jongeren activiteiten kunnen ontdekken die hen misschien zullen toelaten gedurende heel hun leven te leren en open te bloeien. Dit initiatief om de realiteit beter te benaderen is vandaag absoluut noodzakelijk in onze maatschappij waar de beeldvorming die steeds virtueel wordt en de neiging heeft om overal op de voorgrond te treden. UFAPEC is er zich ook van bewust dat wanneer grote groepen het openbaar vervoer meer gaan gebruiken bepaalde voorwaarden inzake veiligheid en comfort moeten worden nageleefd. Daarom ook vragen wij een contract tussen de MIVB en de scholen.

Als dit experiment succes kent zal Brussel als voorbeeld kunnen dienen voor de andere gewesten en steden van ons land. Dan zouden alle kinderen er voordeel bij halen.

5. Uiteenzetting van de heer Romain Hulpia, beheerder van ROGO (Raad voor Ouderverenigingen van het Gemeenschapsonderwijs)

ROGO betuigt zijn volledige steun bij het voorstel van resolutie om gratis vervoer van kinderen en jongeren te bevorderen in het kader van schoolactiviteiten en tijdens de schooltijd.

Enkele argumenten van de indiener van het voorstel dragen de bijzondere goedkeuring van ROGO weg:

2.3. Planifier les déplacements au niveau de la Région

Il nous paraît également indispensable de planifier, au niveau de la Région, les déplacements sur la journée, la semaine et l'année afin d'éviter une surpopulation des moyens de transports à certains moments. Il faut savoir que les écoles bruxelloises francophones comptent près de 200.000 élèves. On pourrait craindre, par exemple, que certains jours ou certaines périodes soient plus particulièrement choisis par les écoles. Par exemple, le dernier jour de la semaine ou les périodes avant les congés, etc.

Nous proposons, dès lors, un "pilotage régional" en invitant les instituteurs qui envisagent le déplacement d'un groupe d'élèves à demander l'autorisation préalable en respectant un délai qui ne devrait pas dépasser 10 jours ouvrables. Cette annonce permettrait à la STIB de mieux planifier les "sorties" pour éviter la surcharge des véhicules qui nuirait à la sécurité et au confort des jeunes comme des autres passagers.

En matière de gratuité des transports comme dans beaucoup d'autres domaines, l'UFAPEC essaye toujours de favoriser l'épanouissement de l'enfant et l'intérêt des parents tout en veillant au respect du bien commun.

En facilitant l'ouverture de l'école vers l'extérieur les jeunes pourront découvrir des activités qui leur permettront, peut-être, d'apprendre et de s'épanouir durant toute leur vie. Cette démarche pour mieux s'approcher de la réalité est d'autant plus nécessaire aujourd'hui dans notre société où les images, de plus en plus virtuelles, ont tendance à s'imposer partout. L'UFAPEC est aussi consciente du fait qu'une plus grande utilisation des transports publics par des groupes importants nécessite le respect de certaines conditions de sécurité et de confort. C'est la raison pour laquelle nous demandons un contrat entre la STIB et les écoles.

Si cette expérience réussit, Bruxelles pourrait ainsi servir d'exemple aux autres Régions et villes de notre pays. Tous les enfants en seraient ainsi bénéficiaires.

5. Exposé de M. Romain Hulpia, administrateur du R.O.G.O. (Raad voor Ouderverenigingen van het Gemeenschapsonderwijs, Conseil des associations de parents de l'enseignement de la Communauté)

Le R.O.G.O. soutient totalement la proposition visant à favoriser le transport gratuit des enfants et des jeunes dans le cadre des activités scolaires et durant les heures de classe.

Quelques arguments de l'auteur de la proposition recueillent tout particulièrement l'adhésion du R.O.G.O.:

1. De uitbreiding van de doelgroep tot alle leerlingen uit het basis- en secundair onderwijs. Dit betekent een belangrijke financiële tegemoetkoming voor vele gezinnen.
2. De achterliggende motieven om de leerlingen en leerkrachten te stimuleren om het klaslokaal regelmatig te verlaten en rechtstreeks contact te zoeken met andere geledingen van de maatschappij.
3. De leerlingen vertrouwd maken met het openbaar vervoer in functie van de huidige en toekomstige mobiliteitsproblematiek.

Het betreft vanzelfsprekend vervoer onder begeleiding van deskundige lesgevers. Het is derhalve niet ter zake om te spreken over eventuele misbruiken van het openbaar vervoer buiten dit kader.

Niettemin wenst de spreker namens ROGO twee suggesties te formuleren, aansluitend bij de ervaringen met leerlingenvervoer in het buitengewoon onderwijs.

1. Het lijkt raadzaam om periodiek, bijvoorbeeld jaarlijks, een opvolgingsvergadering te organiseren waarin volgende agendapunten kunnen aan bod komen:
 - een overzicht van het gebruik van de geboden faciliteiten,
 - een overzicht van de bevindingen en commentaren van de vervoersmaatschappij,
 - een overzicht van de bevindingen van de gebruikers.

Enkele veel voorkomende klachten in het buitengewoon onderwijs hebben betrekking op de veiligheid van de leerlingen (bijvoorbeeld het ontbreken van het verkeersbord "leerlingenvervoer", de slechte organisatie van het in- en uitstappen), het rij- en communicatiegedrag van de chauffeur en het slechte comfort van de - oude - bus.

2. Een busrit in groepsverband is een complex opvoedkundig moment. De ouders zijn in deze zeer bezorgd over de veiligheid, maar ook over het opvoedingsklimaat waaraan hun kinderen blootstaan tijdens de collectieve verplaatsingen.

Wil men de leerlingen opvoeden tot correcte en respectvolle gebruikers van het openbaar vervoer, dan is een specifieke bijscholingsmodule voor de busbegeleiders noodzakelijk. Dit is belangrijker dan het al of niet gratis zijn van het vervoer. Zo heeft de administratie "Leerlingenvervoer" van het Departement Onderwijs van de Vlaamse Gemeenschap voor de busbegeleiders uit het buitengewoon onderwijs een bijscholingsmodule uitgewerkt in samenwerking met de sociaal-agogische opleidingen van enkele hogescholen.

1. L'extension du groupe cible à tous les élèves de l'enseignement fondamental et secondaire. Il s'agit là d'une intervention financière importante pour de nombreuses familles.
2. Les raisons qui le sous-tendent, à savoir stimuler les élèves et enseignants à quitter régulièrement le local de classe et à entrer directement en contact avec d'autres composantes de la société.
3. La familiarisation des élèves avec les transports en commun en fonction du problème de la mobilité, actuel et à venir.

Il s'agit évidemment du transport des élèves encadrés par des enseignants compétents. Dès lors, il est hors de propos d'évoquer la possibilité d'une utilisation abusive des transports en commun en dehors de ce cadre.

Toutefois, le R.O.G.O. souhaite formuler deux suggestions suite aux expériences faites dans le secteur du transport d'élèves dans l'enseignement spécial.

1. Il lui semble opportun d'organiser périodiquement, par exemple chaque année, une réunion de suivi abordant les points suivants:
 - un relevé de l'utilisation des facilités offertes,
 - un relevé des expériences et des conclusions de la société de transport,
 - un relevé des conclusions des usagers.

Les plaintes les plus fréquentes dans l'enseignement spécial ont trait à la sécurité des élèves (par exemple l'absence du panneau de signalisation «transport d'élèves», la mauvaise organisation des montées et descentes), la conduite du chauffeur et son aptitude à communiquer, ou encore le manque de confort dans les véhicules plus anciens.

2. Un voyage de groupe en bus est un moment éducatif complexe. A cet égard, les parents sont très soucieux de la sécurité mais aussi du climat éducatif auquel leurs enfants sont confrontés pendant les déplacements collectifs.

Si l'on veut que les élèves deviennent des utilisateurs respectueux des transports en commun, il faut alors un module de perfectionnement spécifique destiné aux accompagnateurs de bus. Cet aspect est plus important que la gratuité ou non du transport. Ainsi, l'administration «Leerlingenvervoer» (transport des élèves) du département Enseignement de la Communauté flamande a développé un module de perfectionnement pour les accompagnateurs de bus dans l'enseignement spécial en collaboration avec les formations socio-pédagogiques de quelques écoles supérieures.

Deze aanpak kan inspirerend zijn om de busbegeleiders voor te bereiden op hun vormingstaak bij collectieve verplaatsingen.

De spreker beëindigt zijn uiteenzetting met het uitspreken, namens ROGO, van zijn waardering voor dit initiatief.

6. Uiteenzetting van de heer Herman Van Houcke, stafmedewerker-coördinator a.i. van KOOGO (Koepel van Ouderverenigingen van het Officieel Gesubsidieerd Onderwijs)

De heer Herman Van Houcke heeft een aantal bedenkingen bij het voorstel van resolutie in verband met gratis collectief vervoer.

1. Wanneer voor klasuitstappen een stapje terug gezet wordt in de tijd, dient te worden vastgesteld dat de meeste uitstappen te voet werden gedaan. Dat kan nog steeds, wanneer de "leerwandeling" in hoofdzaak een lokale observatie tot doel heeft. Dat is echter niet meer verantwoord indien dergelijke verplaatsing een halve dag in beslag neemt voor een doel (bijvoorbeeld een bezoek) dat slechts een uur duurt.

Met andere woorden korte uitstappen kunnen nog steeds te voet: zij zijn pedagogisch verantwoord, de kinderen hebben nood aan meer beweging en de geleerde verkeersgedragingen worden in de praktijk toegepast.

Bij de keuze van verplaatsingen moeten leerkrachten rekening houden met de leeftijd van de kinderen en met de afstand van de verplaatsing.

Aldus ontbreken in het voorstel van resolutie:

- de minimumafstand die de verplaatsing moet bedragen om de bus in te schakelen;
 - de maximumafstand die de verplaatsing mag bedragen.
2. Tegenwoordig verplaatsen sommige klassen zich per auto, omdat de kostprijs nihil is. Maar dat soort vervoer is in de stad moeilijk te organiseren en het is bovendien relatief gevaarlijk. De klassen worden in groepen gesplitst. Het is milieu-onvriendelijk. De medewerking van ouders is echter wel belangrijk. Hoe jonger de kinderen, hoe intensiever de begeleiding moet zijn. Vandaar dat ook de begeleidende ouders moeten kunnen genieten van gratis openbaar vervoer!

Het openbaar vervoer is en blijft nog steeds het veiligste vervoermiddel. Een pleidooi daarvoor hoeft hier niet. Voor leerkrachten wel, want verplaatsingen per bus zijn voor hen niet zo evident.

Cette approche peut servir à préparer les accompagnateurs de bus à leur mission de formation lors des déplacements collectifs.

L'orateur termine son exposé en disant combien le R.O.G.O. apprécie cette initiative.

6. Exposé de M. Herman Van Houcke, permanent et coordinateur a.i. de la K.O.O.G.O. (Koepel van Ouderverenigingen van het Officieel Gesubsidieerd Onderwijs, Coupole des associations de parents de l'enseignement officiel subventionné)

M. Herman Van Houcke souhaite émettre une série d'observations concernant la proposition de résolution sur le transport collectif gratuit.

1. Lorsqu'on fait un petit retour en arrière en ce qui concerne les sorties de classe, on constate que la plupart des sorties se faisaient à pied. C'est toujours le cas aujourd'hui, lorsque la «promenade instructive» a pour objectif principal d'effectuer une observation locale. Toutefois, ce mode de déplacement ne se justifie plus s'il faut un demi-jour pour réaliser un projet (par exemple une visite) qui ne dure qu'une heure.

En d'autres termes, les sorties de courte durée peuvent encore se faire à pied: elles se justifient d'un point de vue pédagogique, les enfants ont besoin de se dépenser physiquement et peuvent mettre en pratique ce qu'ils ont appris à propos du comportement face au trafic.

Lors du choix du moyen de transport pour les déplacements, les enseignants doivent tenir compte de l'âge des enfants et de la distance du déplacement.

De ce fait, les éléments suivants font défaut dans la résolution:

- la distance minimale que doit impliquer le déplacement pour justifier l'utilisation d'un bus;
 - la distance maximale que peut avoir le déplacement.
2. Actuellement, certaines classes se déplacent en voiture parce que le coût est nul. Mais ce type de transport est difficile à organiser en ville, et en outre relativement dangereux. Les classes sont divisées en groupes. Il s'agit d'un moyen de transport peu respectueux de l'environnement. Mais la collaboration des parents est importante. Plus les enfants sont jeunes, plus les accompagnateurs doivent être nombreux. C'est pourquoi les parents accompagnateurs doivent aussi pouvoir bénéficier gratuitement des transports en commun.

Les transports en commun sont et restent le moyen de transport le plus sûr. Il n'est pas nécessaire de plaider ici en leur faveur. Par contre, il faut plaider en leur faveur auprès des enseignants car pour eux, les déplacements en bus ne sont pas aussi évidents.

Waarom doen leerkrachten (té) weinig een beroep op busvervoer?

- In de klas voelen leerkrachten zich “veiliger”.
- Busvervoer kost té veel geld. Dit is een voor de hand liggend excuus, dat eigenlijk niet klopt. Niet alleen de prijs van het vervoer wordt bekeken, maar de vervoerkost komt in meerprijs bij het toegangsgeld van bijvoorbeeld het museum of het zwembad. Dat verhoogde bedrag is soms groot.
- Kansarmen komen hierdoor alweer in de problemen. Kansarme ouders kunnen moeilijk een leeruitstap weigeren aan hun kinderen en geraken daardoor nog meer in moeilijkheden.
- Op sommige plaatsen moeten de ouderverenigingen bijpassen om enkele pedagogische uitstappen te kunnen bekostigen.

Dat alles doet leerkrachten besluiten om het klaslokaal slechts zelden te verlaten. Er is inderdaad moed voor nodig om in de wereld te stappen. En toch moet het in de huidige samenleving. Zo begint terecht ook de toelichting van het voorstel van resolutie.

3. KOOGO steunt het voorstel voor gratis collectief vervoer bij buitenschoolse activiteiten om volgende redenen:

- Openbaar vervoer is veilig vervoer.
- Openbaar vervoer is milieuvriendelijk.
- Het voorstel van resolutie geldt voor kinderen en jongeren én de begeleiders.
- Het pedagogisch aspect is even belangrijk. Het gebruik van het openbaar vervoer – inclusief de metro – vraagt een attitude van de leerlingen. Die moet worden aangeleerd.
- Kinderen moeten leren dat de Belgen nog slechts mobiel zullen blijven wanneer zij de mobiliteit trachten te beheersen. Openbaar vervoer is daar een belangrijk onderdeel van. Onbekend is onbemind.
- Dit voorstel stimuleert de extra-muros activiteiten door een grote drempel weg te nemen.
- Het tegenargument “dat dit veel geld zal kosten” is een vals argument. Met gratis busvervoer investeert de overheid op twee vlakken: vooreerst in de veiligheid van de kinderen zelf en in een goed milieu naar de toekomst toe.

Pourquoi les enseignants utilisent-ils (trop) peu fréquemment le transport en bus?

- En classe, les enseignants se sentent plus en sécurité.
- Les transports en bus coûtent trop cher. C'est apparemment évident... même si, en fait, ce n'est pas exact. Il ne faut pas uniquement tenir compte du coût du transport; celui-ci vient s'ajouter au prix d'entrée du musée ou de la piscine, par exemple. Au total, ce montant est parfois élevé.
- Les personnes démunies sont confrontées à des problèmes supplémentaires. Même s'ils sont dans cette situation, les parents peuvent difficilement refuser une sortie éducative à leurs enfants; ils ne font ainsi qu'aggraver un peu plus leurs difficultés.
- Dans certains endroits, les associations de parents doivent suppléer pour pouvoir payer quelques sorties pédagogiques.

Toutes ces raisons font que les enseignants décident rarement de quitter le local de classe. C'est qu'il faut du courage pour aller dans le monde; et pourtant, c'est indispensable dans la société actuelle. C'est par là aussi que commencent d'ailleurs, très justement, les développements de la proposition de résolution.

3. La K.O.O.G.O. soutient la proposition du transport gratuit collectif lors des activités scolaires extérieures pour les raisons suivantes:

- Les transports en commun sont un moyen de transport sûr.
- Les transports en commun respectent l'environnement.
- La proposition de résolution s'applique aux enfants et aux jeunes ainsi qu'aux accompagnateurs.
- L'aspect pédagogique est aussi important. L'utilisation des transports en commun – y compris le métro – exige un certain comportement de la part des élèves; ils doivent en faire l'apprentissage.
- Les enfants doivent apprendre que la mobilité des Belges ne sera garantie que s'ils essaient de maîtriser la mobilité. Les transports en commun en constituent un élément important. On n'aime que ce qu'on connaît.
- La proposition stimule les activités extérieures en supprimant un frein important.
- L'argument selon lequel «cette mesure coûtera beaucoup d'argent» est un argument spécieux. Avec le transport gratuit en bus, les pouvoirs publics investissent à deux niveaux: premièrement dans la sécurité des enfants eux-mêmes, en second lieu pour préserver l'environnement dans l'avenir.

4. Verdere bedenkingen:

- Collectief vervoer moet zo kort mogelijk worden gehouden: de school moet het tijdstip en de route kunnen bepalen. Het kan niet dat de klas de gewone lijnbus moet gebruiken. Bovendien moeten er in de stad meer busstroken komen, zodanig dat het vervoer per bus sneller wordt.
- Volgens punt 1 van de toelichting moeten ook de culturele en sportactiviteiten kosteloos zijn. "Kunnen zwemmen" is een eindterm. Het onderwijs is kosteloos. Dus ook het leren zwemmen moet kosteloos zijn. Voor kansarme ouders is dit punt van kapitaal belang!

Kan de resolutie ook dit doel nastreven?

- Busvervoer is op lange termijn niet de enige oplossing van het mobiliteitsvraagstuk. Alle vormen van milieuvriendelijk vervoer moeten de kinderen leren. Ook fietsen moet aangemoedigd worden. Kinderen bewegen te weinig en het fietsen is in Vlaanderen sterk aan het opkomen. Fietspooling kent een ongekeerde bloei. Maar in Brussel is fietsen niet mogelijk, zeker niet met een hele klas. Op korte termijn moet Brussel echter fietsvriendelijker worden gemaakt. Dit mag niet uit het oog worden verloren.
- KOOGO eist degelijke en veilige bussen, en aanvaardt dus geen aftandse bussen. Bussen zijn zelden aangepast om kinderen te vervoeren (gladde zetels, gebrek aan veiligheidsgordels en blustoestellen). Is het mogelijk om bussen uit te rusten voor het vervoer van kleine kinderen?

5. Besluit :

- KOOGO hoopt dat deze resolutie snel wordt goedgekeurd en dat het gratis openbaar vervoer, ook voor de begeleidende ouders, kan ingaan op 1 september 1999.
- KOOGO hoopt eveneens dat ook de laatste alinea van het voorstel van resolutie, namelijk de uitbreiding tot het hele land, snel gerealiseerd wordt.

Tot slot, houdt de spreker eraan de initiatiefnemer(s) de feliciteren met dit voorstel.

7. Uiteenzetting van de heer Jean-Pierre Alvin, verantwoordelijke van de commerciële dienst van de MIVB (Maatschappij voor het Intercommunale Vervoer te Brussel)

In naam van de MIVB dankt de heer Jean-Pierre Alvin de vertegenwoordigers van de onderwijswereld die het gebruik

4. Autres observations:

- Il faut que le transport collectif soit le plus court possible: l'école doit pouvoir définir le moment et l'itinéraire. Il ne faut pas que la classe doive utiliser la ligne de bus normale. En outre, il doit y avoir en ville plus de sites propres pour les bus pour que les déplacements en bus soient plus rapides.
- Selon le point 1 des développements, les activités culturelles et sportives doivent également être gratuites. «Savoir nager» est l'un des «objectifs finaux» (eindtermen). L'enseignement est gratuit. L'apprentissage de la natation doit donc aussi être gratuit. Pour les parents défavorisés, ce point est d'une importance capitale.

La résolution peut-elle aussi poursuivre ce but?

- A terme, le transport par bus n'est pas la seule solution au problème de la mobilité. Les enfants doivent apprendre à connaître toutes les formes de transport respectueux de l'environnement. Il faut aussi encourager le cyclisme. Les enfants ne font pas assez d'exercice et le vélo est de plus en plus utilisé en Flandre. Le ramassage scolaire à vélo connaît un essor sans précédent. Mais à Bruxelles, rouler à vélo est impossible - en tout cas avec une classe entière. A court terme, il faut que Bruxelles devienne plus accueillante aux vélos. Il ne faut pas perdre cet aspect de vue.
- La K.O.O.G.O. exige des bus sûrs et de bonne qualité, et n'accepte donc pas de bus hors d'âge. Les bus sont rarement adaptés au transport des enfants (sièges glissants, absence de ceintures de sécurité et d'extincteurs). Est-il possible d'équiper des bus afin de transporter de petits enfants?

5. Conclusion:

- La K.O.O.G.O. espère que cette résolution sera votée rapidement et que le transport gratuit pourra entrer en vigueur au 1^{er} septembre 1999, y compris pour les parents accompagnateurs.
- La K.O.O.G.O. espère également que le dernier alinéa de la proposition de résolution, à savoir l'élargissement à l'ensemble du pays, pourra rapidement se concrétiser.

Enfin, l'orateur tient à féliciter l'auteur (les auteurs) pour sa (leur) proposition.

7. Exposé de M. Jean-Pierre Alvin, responsable du service commercial de la STIB (Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles)

Au nom de la STIB, M. Jean-Pierre Alvin remercie les représentants du monde de l'enseignement qui considèrent

van het openbaar vervoer zo genegen zijn. Dit is een aanmoediging voor de inspanningen die de MIVB levert.

Een actieve pedagogie is geopend op de wereld rondom ons. De MIVB is dan ook verheugd over de geplande mobiliteit met het openbaar vervoer.

Nochtans meent hij, rekening houdend met de nieuwe maatregelen van de MIVB voor het vervoer van schoolgroepen, dat de MIVB reeds grotendeels een antwoord heeft geformuleerd op deze problematiek.

Hij herinnert eraan dat de MIVB gedurende zes maanden een systeem heeft uitgetest dat erin bestaat een "schoolvaliesje" ter beschikking te stellen van de scholen, samen met een vervoerbewijs met een waarde van 500 fr..

Hij benadrukt dat het om een experiment gaat dat op 1 oktober 1998 is van start gegaan en aanleiding kan geven tot amendementen, verbeteringen en wijzigingen in de exploitatie.

De MIVB is dan ook bereid, op basis van vragenlijsten en interviews van de leerkrachten die dit product hebben gebruikt, bij de aanvang van het nieuwe academiejaar wijzigingen aan deze formule aan te brengen.

Het schoolvaliesje heeft een tweevoudig doel: enerzijds te beantwoorden aan de gewettigde vraag van een aantal schoolgroepen die materiële problemen hebben om zich te verplaatsen – en dit ondanks het interessante aanbod van de bijzondere vervoerdiensten van de MIVB –, en anderzijds de leerkrachten een schooltas ter beschikking stellen met onder meer een bestand van reiswegen en rondritten die het mogelijk maken uitstappen voor te bereiden die kunnen bijdragen tot de ontdekking van de stad, van het Gewest en van het openbaar vervoer.

Hij is ervan overtuigd dat de schoolwereld zich niet heeft vergist. De cijfers spreken voor zich: sinds 1 oktober 1998 heeft de MIVB 982 schoolvaliesjes verkocht met een vervoerbewijs. Dat betekent dat, rekening gehouden met de vakanties, op vijf maanden tijd zowat 982 groepen van 20 leerlingen zich tijdens de daluren met het openbaar vervoer hebben kunnen verplaatsen. Het is moeilijk in statistieken te vatten welke de groepen waren die zich vroeger verplaatsten met het schoolvervoer van de MIVB of door de aankoop van tienrittenkaarten. Wat er ook van zij, een eenvoudige berekening leert dat 10.000 jongeren op deze wijze met hun opvoeders de valiesjes hebben gebruikt die de MIVB hen ter beschikking heeft gesteld.

Men is soms geneigd om de mening te delen dat het gebruik van het openbaar vervoer een daad is waarbij burgerzin en sociaal gedrag worden aangeleerd.

Uit de ervaring van de MIVB – die niet alleen met financiële problemen maar ook met fraude wordt geconfronteerd

de façon aussi favorable l'utilisation des transports publics : c'est un encouragement pour les efforts menés par la STIB.

Une pédagogie active prévoit une ouverture sur l'environnement. La STIB ne peut que se réjouir de la mobilité via les transports publics envisagée.

Cependant, compte tenu des nouvelles dispositions que la STIB a prises pour le transport des groupes scolaires, il estime que la STIB a déjà, *en grande partie*, répondu à cette problématique.

Il rappelle que la STIB fait un essai pendant six mois d'un système qui consiste à mettre à la disposition des écoles une "mallette pédagogique", assortie d'un titre de transport d'une valeur de 500 francs.

Il souligne qu'il s'agit d'un essai, qui a commencé le 1er octobre 1998 et qui peut donner lieu à des amendements, à des perfectionnements, à des modifications d'exploitation.

En effet, sur la base de questionnaires et d'interrogations des enseignants qui ont utilisé ce produit, la STIB est prête à apporter des modifications à cette formule pour le début de l'année académique prochaine.

Cette mallette pédagogique vise un double objectif, à savoir, d'une part, répondre à la demande légitime de certains groupes scolaires ayant des soucis matériels pour se déplacer – et ceci malgré les offres intéressantes mises sur pied par le service des transports spéciaux de la STIB –, et, d'autre part, mettre à la disposition des enseignants une mallette pédagogique, qui comprend entre autres une base d'itinéraires et de circuits permettant de préparer les voyages pour qu'ils soient profitables en termes de découverte de sa ville, de sa Région et de son système de transports en commun.

Il est persuadé que le monde scolaire ne s'est pas trompé. En effet, les chiffres sont très éloquentes : depuis le 1^{er} octobre 1998 la STIB a vendu 982 mallettes pédagogiques, assorties d'un titre de transport. Ce qui signifie que, compte tenu des périodes de vacances, en cinq mois 982 groupes d'environ 20 élèves ont pu se déplacer ainsi en transports en commun pendant les heures creuses. Il est statistiquement très difficile de voir quels étaient ces groupes qui se déplaçaient auparavant en utilisant des transports scolaires organisés par la STIB ou par l'achat de cartes de dix voyages. Toutefois, par un simple calcul d'extrapolation, il s'agit de 10.000 jeunes qui ont ainsi, avec leurs éducateurs, utilisé les mallettes mises à disposition par la STIB.

Il est vrai qu'il est tentant de partager l'opinion que l'utilisation des transports en commun est un acte d'acquisition de comportement et d'attitude de type citoyen.

Cependant, d'après l'expérience de la STIB – qui se trouve non seulement confrontée à des problèmes financiers, mais

- blijkt echter dat een van de fundamentele opvoedkundige principes erin bestaat aan de jeugd te tonen dat men voor elke openbare dienst moet betalen.

Die betaling gebeurt op verschillende manieren: door een schoolabonnement voor de verplaatsing tussen school en woonst of door een groepsticket dat de leerkracht koopt. De MIVB is bereid zich over de modaliteiten voor de aankoop van deze kaart te buigen, niet alleen op basis van de vandaag gehoorde adviezen, maar ook van de talrijke contacten met leerkrachten in het kader van de verkoop van de 982 valiesjes.

De MIVB houdt dus geen rekening met het argument dat vrije plaatsen gebruiken tijdens de daluren zogenaamd niets kost.

Dankzij de subsidies van het Hoofdstedelijk Gewest concentreert de MIVB zich volledig op de spitsuren, dat wil zeggen de economische activiteit in het Gewest.

Het is waar dat men de vrije plaatsen tijdens de dag zou kunnen beschouwen als plaatsen die voor iedereen ter beschikking zijn volgens een aantal te bepalen voorwaarden.

Hij heeft vragen bij de voorstellen van UFAPEC dat sprak over een "planning van de verplaatsingen in het gewest" op het niveau van de MIVB om eventuele versterkingen te programmeren.

Hij maakt zich vooral zorgen om het feit dat gedurende de vakantie maanden de MIVB een groot aantal fraudeurs tel die geen schoolabonnement hebben en het normaal vinden om de vrije plaatsen gratis in te nemen.

Hij geeft toe dat het voorstel van resolutie relevant is en hij waardeert dat men een beroep doet op het openbaar vervoer. Hij wil toch ook benadrukken dat het voor de MIVB ook om een economisch belang gaat. De MIVB haalt jaarlijks 260 miljoen inkomsten uit de schoolabonnementen, en dat is niet verwaarloosbaar binnen haar begroting.

Wat de verkochte tienrittenkaarten betreft, die zouden zowat 150 à 200 miljoen kunnen opbrengen voor de verplaatsingen van jongeren zonder schoolabonnement. Voor grote gezinnen komt een schoolabonnement op 12 fr. per dag; voor de andere is dat 23 fr. per dag.

Hij besluit met erop te wijzen dat de MIVB meent dat zij in grote mate heeft bijgedragen tot deze inspanning van mobiliteit voor groepen en tot deze financiële inspanning ten opzichte van de scholen door het invoeren van de formule van het "schoolvaliesje", waaraan de heer B. Lambotte van de F.I.C. trouwens actief heeft meegewerkt.

Hij herhaalt dat de MIVB bereid is het bestaande product te verbeteren en het aantal potentiële gebruikers per vervoer-

aussi à des problèmes de fraude – un des principes d'éducation fondamentale est de montrer aux jeunes que tout service public se paie.

Il se paie par des modalités tout à fait différentes : il se paie par le biais d'un abonnement scolaire pour le déplacement domicile-école, il se paie sous la forme d'une carte de groupe achetée par le professeur. La STIB est prête à se pencher sur les modalités d'acquisition de cette carte sur la base non seulement des avis entendus aujourd'hui, mais aussi de nombreux contacts avec les enseignants dans le cadre de la vente des 982 mallettes.

Dès lors, l'argument d'utiliser les places libres pendant les heures creuses qui ne coûtent soi-disant rien, n'est pas pris en considération par la STIB.

Grâce aux subsides régionaux la STIB consacre toute sa force vive aux heures de pointe, c'est-à-dire à l'activité économique de la Région.

Il est vrai que l'on pourrait considérer que les places qui sont libres pendant la journée sont des places qui sont à la disposition de tous selon des modalités à définir.

Il se dit quelque peu inquiet par les propos de l'UFAPEC, qui parlait d'un "pilotage régional" au niveau de la STIB pour programmer éventuellement des renforts.

Il se dit surtout inquiet du fait que, pendant la période des vacances, la STIB enregistre un grand nombre de fraudeurs qui n'ont pas d'abonnement scolaire et qui considèrent comme tout à fait normal d'occuper gratuitement les places vides.

Il admet la pertinence de la proposition de résolution et il apprécie le recours aux transports en commun. Il tient toutefois à souligner que pour la STIB il s'agit avant tout d'un enjeu économique. Ainsi, les déplacements domicile-école par abonnement scolaire représentent une rentrée pour la STIB de l'ordre de 260 millions par an, ce qui n'est pas négligeable dans son budget.

Il faut considérer qu'au niveau des cartes de dix voyages vendues, près de 150 à 200 millions de francs pouvaient être générés également pour les déplacements de jeunes n'ayant pas d'abonnement scolaire. Un abonnement scolaire revient à 12 francs par jour dans le cas de familles nombreuses, ou sinon à 23 francs par jour.

Il conclut en soulignant que la STIB estime avoir répondu en grande partie à cet effort de mobilité en groupe et à cet effort financier à l'encontre des écoles en lançant la formule de la "mallette pédagogique", à laquelle M. B. Lambotte de la F.I.C. a d'ailleurs activement participé.

Il réitère que la STIB est prête à améliorer le produit existant et à aller plus loin en termes de modification du nombre

bewijs te verhogen. In de werkgroep is gebleken dat de beperking tot twintig personen ingegeven was door veiligheidsredenen, meer bepaald de vrees dat de begeleiding niet zou volstaan en dat de rijtuigen zouden worden bestormd, tot ongemak voor de andere reizigers. Des te meer omdat, wat ook mevrouw Debaille heeft benadrukt, de daluren vaak de uren zijn waarop de derde leeftijd zich verplaatst.

IV. Bespreking van de hoorzittingen

De heer Jean-Pierre Alvin geeft bijkomende informatie:

Wat de prijs van de verplaatsingen betreft - een aantal sprekers vindt die te hoog - herhaalt hij dat de MIVB tijdens de vorige zittingsperiode een bijzonder gunstige maatregel heeft getroffen, namelijk de prijsdaling van de schoolabonnementen voor grote gezinnen. Wanneer een gezin drie kinderen telt is het abonnement aan halve prijs. Dat betekent dat het openbaar vervoer 12 fr. per dag kost per abonnement voor de grote gezinnen en 23 fr. voor de anderen.

Wat de uitbreiding van het systeem betreft tot andere vervoermaatschappijen, herinnert hij eraan dat de MIVB bezig is een systeem van tariefintegratie te ontwikkelen met De Lijn, de TEC en de NMBS op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, en zelfs daarbuiten. De argumenten die vandaag naar voren werden gebracht kunnen tijdens deze besprekingen van pas komen.

Wat betreft meer toegankelijke bussen voor jonge kinderen, wijst hij erop dat de MIVB daarmee rekening heeft gehouden bij de bestelling van de bussen voor normaal vervoer. In het bestek staan overwegingen zoals de toegankelijkheid van de zetels, lagere bellen, enz. Dit kan jammer genoeg nog niet worden toegepast op het bijzonder vervoer, waarvoor oude bussen worden gebruikt.

De heer André Drouart dankt de verschillende sprekers voor hun interessant betoog dat echter verder ging dan de oorspronkelijk bespreking van dit voorstel van resolutie.

Deze specifieke bespreking betreft slechts de verplaatsingen van de scholen tijdens de schooluren en in het kader van de schoolplicht.

Wat de economische dimensie betreft waar de heer Jean-Pierre Alvin het over had, werpt hij op dat het de keuze is van de politieke verantwoordelijken om prioriteit te geven aan economische argumenten.

Voor de fractie van ECOLO, die volledig achter het voorstel staat, is het duidelijk dat het voorstel wijzigingen zal mee-

d'attributaires potentiels par titre de transport. Il a été reconnu en groupe de travail que la limitation aux groupes de vingt personnes a été inspirée par des motifs de sécurité, à savoir la crainte que l'encadrement ne soit pas à la hauteur et que les véhicules soient envahis au détriment d'autres voyageurs. D'autant plus qu'il est vrai, comme Mme Debaille l'a d'ailleurs souligné, que les heures creuses sont souvent des périodes où le 3^e âge se déplace.

IV. Débat sur les auditions

M. Jean-Pierre Alvin fournit quelques informations supplémentaires :

Quant à l'aspect du coût du déplacement - considéré comme trop élevé par certains intervenants -, il répète que la STIB a, lors de la législature précédente, adopté une mesure particulièrement favorable, à savoir la diminution du tarif des abonnements scolaires pour les familles nombreuses. Dès que la famille compte trois enfants, l'abonnement est à moitié prix, ce qui amène l'utilisation journalière des transports en commun à 12 francs par jour et par abonnement pour les familles nombreuses et à 23 francs pour les autres.

Quant à l'extension du système à d'autres sociétés de transport, il rappelle que la STIB est en train de développer un système d'intégration tarifaire avec De Lijn, les TEC et la SNCB sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale, et même au-delà. Les arguments entendus aujourd'hui pourront se révéler utiles dans ce débat.

En ce qui concerne des bus plus accessibles aux jeunes enfants, il tient à signaler que la STIB en a tenu compte lors de la commande des autobus pour les transports normaux. Ainsi, dans les cahiers des charges sont inscrites des considérations, telles que des accès aux sièges, des sonnettes plus basses, etc. Ceci n'est malheureusement pas encore applicable aux transports spéciaux, pour lesquels des anciens autobus sont mis en oeuvre.

M. André Drouart remercie les différents intervenants pour leurs propos intéressants, mais dépassant quelque peu le débat initial défini dans le cadre de la proposition de résolution.

Ce débat spécifique ne concerne que les déplacements scolaires durant les heures scolaires et dans le cadre de la scolarité obligatoire.

En ce qui concerne la dimension économique évoquée par M. Jean-Pierre Alvin, il objecte que c'est le choix des responsables politiques de donner la priorité aux arguments économiques.

Pour le groupe ECOLO, qui soutient entièrement la proposition, il est entendu que la résolution implique des modifi-

brengen in het beheerscontract en dat bijkomende middelen voor de MIVB noodzakelijk zullen zijn. Dit past in een veel ruimer kader dan wat vele Franstalige sprekers hebben beroerd, hoewel het helemaal niet over een communautair probleem gaat. Er zijn inderdaad verschillen op het vlak van begroting tussen de financiering van het Franstalig onderwijs, uitgaande van de Franse Gemeenschap, en de financiering van het Nederlandstalig onderwijs, uitgaande van de Vlaamse Gemeenschap.

Het opdrachtendecreet is goedgekeurd door het parlement van de Franse Gemeenschap. Artikel 100 van dit decreet, gesteund door alle democratische fracties, garandeert de kosteloosheid van het onderwijs, wat trouwens een grondwettelijk principe is.

De verplaatsingen extra muros zijn noodzakelijk in een kwaliteitsonderwijs. Ook de kosteloosheid van de verplaatsing zou moeten gegarandeerd zijn. Binnen het stedelijk kader van Brussel is gratis openbaar vervoer een mogelijke oplossing.

Als wetgever heeft het Hoofdstedelijk Parlement een verantwoordelijkheid, te weten de efficiëntie en de toepasbaarheid van de wetgevende teksten inzake gratis onderwijs.

Hij is voorstander van een geïntegreerd beleid, bijzonder in het kader van het onderwijs. Zo heeft bijvoorbeeld het Hoofdstedelijk Gewest de informatisering van de Brusselse schoolgebouwen op zich genomen, hoewel deze scholen een gemeenschapsbevoegdheid zijn. Dit geïntegreerd beleid waarbij gewestelijke middelen worden ingezet garandeert een betere onderwijskwaliteit.

Hij stelt enkele vragen aan de heer Jean-Pierre Alvin van de MIVB:

- Wat het schoolvaliesje betreft zou hij graag vernemen welke wijzigingen aan dit product zullen worden aangebracht.
- Wat de overlast betreft die de verplaatsing van een groep leerlingen in het openbaar vervoer zou veroorzaken, vraagt hij of hierover reeds klachten zijn geweest, meer bepaald sinds het systeem van het schoolvaliesje is van start gegaan.
- Het is juist dat elke openbare dienst betaald wordt. De discussie past echter in het kader van de kosteloosheid van het verplichte onderwijs. In welke mate zijn de kinderen bewust van de kosten van het valiesje? Zou men in het valiesje geen tickets stoppen die de kinderen kunnen afstempelen? Dat zou een belangrijk pedagogisch aspect zijn.

Vervolgens stelt hij een vraag aan mevrouw Danièle Debaille van UFAPEC:

Wat het probleem van de begeleiding betreft, wordt er een beroep gedaan op de ouderverenigingen om de leerkrachten

cations dans le contrat de gestion et des moyens supplémentaires pour la STIB. Ceci s'inscrit dans un cadre beaucoup plus large que plusieurs intervenants francophones ont soulevé - bien qu'il ne s'agisse nullement d'un problème communautaire -. Il y a en effet des différences en termes budgétaires entre le financement de l'enseignement francophone, émanant de la Communauté française, et le financement de l'enseignement néerlandophone, qui émane de la Communauté flamande.

Le décret "Missions" a été voté au sein du parlement de la Communauté française. L'article 100 de ce décret, soutenu par tous les groupes démocratiques, assure la gratuité de l'enseignement, qui est par ailleurs un principe constitutionnel.

Les déplacements extra-muros sont nécessaires dans le cadre d'un enseignement de qualité. Il faudrait idéalement assurer la gratuité du mode de déplacement. Dans le cadre urbain de Bruxelles, une des solutions passe par des transports publics gratuits.

En tant que législateur, le parlement bruxellois a une responsabilité, à savoir assurer l'efficacité et l'applicabilité des textes législatifs relatifs à la gratuité de l'enseignement.

Il se dit partisan de "politiques intégrées", en particulier dans le cadre scolaire. Par exemple, l'informatisation des établissements scolaires bruxellois, tant francophones que néerlandophones, a été pris en charge par la Région, bien que ces écoles soient de dépendance communautaire. Ces "politiques intégrées" de mise en oeuvre de moyens régionaux sont intéressantes pour assurer une meilleure qualité de l'enseignement.

Il pose quelques questions à M. Jean-Pierre Alvin de la STIB :

- En ce qui concerne la mallette pédagogique, il aimerait savoir quelles modifications seront apportées à ce produit.
- Quant au désagrément que pourrait entraîner le déplacement d'un groupe scolaire dans les transports publics, il demande s'il y a eu des plaintes à ce sujet, plus particulièrement depuis la mise sur pied du système de la valisette.
- Il est vrai que tout service public se paie. Le débat se situe néanmoins dans le cadre particulier de l'enseignement obligatoire. Dans quelle mesure les enfants sont-ils conscients du coût de la mallette ? Ne serait-il pas imaginable d'inclure dans la valisette une billetterie pour que les enfants puissent l'oblitérer : il y a là un aspect pédagogique important.

Ensuite il pose une question à Mme Danièle Debaille de l'UFAPEC :

En ce qui concerne le problème de l'accompagnement, y-a-t-il une mobilisation des associations de parents afin

te helpen bij de verplaatsingen buiten de school? Heeft UFAPEC op dit vlak actie gevoerd?

De heer Dominique Harmel dankt de deelnemers voor de constructieve opmerkingen en suggesties.

Het voorstel van resolutie situeert zich in het kader van de principes van de kosteloosheid van onderwijs en de gelijkheid binnen het onderwijs, wat verklaart dat hij zich heeft beperkt tot de schoolplicht, dat wil zeggen tot 18 jaar.

Wat het traject betreft trekt hij de aandacht op het feit dat het traject van huis naar school niet bedoeld wordt door dit voorstel van resolutie. Het voorstel beperkt zich tot alle activiteiten tijdens de schooluren, wat past binnen het kader van de kosteloosheid van het onderwijs.

De voorgestelde formule schaadt niet aan het systeem van de schoolabonnementen, het voorkeurtarief voor grote gezinnen inbegrepen. De MIVB ondervindt dus geen nadeel bij de inkomsten uit de verkoop van deze abonnementen.

Hij beperkt zich tot de voertuigen van de MIVB; zij is de enige vervoermaatschappij die onder de bevoegdheid valt van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Omdat het voorstel van resolutie past binnen het kader van de kosteloosheid van onderwijs gedurende de periode van de schoolplicht, heeft hij niet uitgebreid over de buitenschoolse periodes.

Vervolgens heeft hij het over een van de essentiële aspecten van deze bespreking, namelijk het goed gebruik van het openbaar vervoer. Het gaat om een vorm van opvoeding: het correcte gebruik moet op zeer jonge leeftijd worden aangeleerd.

Wat het kostenaspect betreft vraagt hij zich af hoe de MIVB de verkoop van tienrittenkaarten aan jongeren op 200 miljoen heeft kunnen becijferen; deze kaarten zijn immers naamloos.

Hij ziet niet in hoe men de rechten van sommigen zou inkrimpen of hoe men anderen zou bevoordelen. Elk lid van de doelgroep bevindt zich in een identieke situatie. Elk lid is namelijk schoolplichtig.

Hij is er zich wel van bewust dat lege plaatsen duur zijn. Vandaar dat het voorstel van resolutie ertoe strekt deze te verminderen door ze aantrekkelijk te maken, in het bijzonder bij een jong publiek.

Het is belangrijk dat de jongeren weten dat openbaar vervoer (als vervoersnet) bestaat, omdat zij de toekomstige gebruikers zijn. Ook de kinderen zouden hun ouders kunnen wijzen op de voordelen van het openbaar vervoer en aldus nieuwe reizigers aantrekken.

d'aider les enseignants dans les déplacements à l'extérieur. L'UFAPEC a-t-elle mené des actions à ce niveau ?

M. Dominique Harmel remercie les participants pour les remarques et les suggestions constructives.

La proposition de résolution se situe dans le cadre des principes de la gratuité de l'enseignement et de l'égalité dans l'enseignement, ce qui explique qu'il s'est limité à la scolarité obligatoire, c'est-à-dire jusqu'à 18 ans.

En ce qui concerne le trajet, il attire l'attention sur le fait que le trajet maison - école n'est pas visé par la proposition de résolution. La proposition se limite à toutes activités faites durant le temps scolaire, ce qui entre dans la logique de la gratuité scolaire.

La formule proposée ne porte pas préjudice au système des abonnements scolaires, y compris les tarifs préférentiels pour les familles nombreuses. La STIB n'est dès lors pas lésée quant aux rentrées que représente la vente de ces abonnements.

Il se limite aux véhicules de la STIB : c'est la seule société de transport relevant de la compétence de la Région de Bruxelles-Capitale.

Comme la proposition de résolution s'inscrit dans la logique de la gratuité de l'enseignement pendant la période de l'obligation scolaire, il ne s'est pas étendu aux périodes extra-scolaires.

Ensuite, il évoque un des aspects essentiels dans ce débat, notamment le bon usage des transports publics. Il s'agit d'une forme d'éducation : l'utilisation correcte doit s'apprendre dès le plus jeune âge.

Quant à l'aspect "coût", il se demande comment la STIB a pu chiffrer la vente des cartes de 10 voyages aux jeunes à 200 millions; ces cartes n'étant pas nominatives.

Il ne voit pas en quoi l'on diminuerait les droits d'un certain nombre d'attributaires ou en quoi l'on favoriserait certains autres. Chaque personne du groupe-cible se trouve dans une situation identique, à savoir dans le cadre de l'obligation scolaire.

Il est bien conscient que les places vides coûtent cher ! C'est pourquoi la proposition de résolution vise à les réduire en créant un engouement, en particulier auprès d'un public jeune.

Il importe de faire connaître aux jeunes l'existence (du réseau) des transports en commun, dans la perspective d'en faire les utilisateurs de demain. Les enfants pourraient également vanter les mérites des transports publics auprès de leurs parents et attirer ainsi de nouveaux utilisateurs.

De mentaliteit moet veranderen. In sommige steden in het buitenland, bijvoorbeeld in Zurich, is men er fier op dat men een abonnement voor het openbaar vervoer heeft.

Mevrouw Michèle Carthé dankt de sprekers voor hun duidelijk betoog en voor de belangrijke punten die ze hebben aangesneden.

Zij geeft toe dat kosteloos vervoer voor de leerlingen tijdens de lesuren een interessant idee is, maar zij wijst erop dat men het economisch aspect niet uit het oog mag verliezen.

Zij vraagt de heer Jean-Pierre Alvin meer uitleg over de ZEP-kaart, een formule die positieve discriminatie moet bevorderen. Hoe werkt een en ander? Is de MIVB van plan deze regeling bij te sturen, zoals zij ook het schoolvaliesje zal bijsturen?

Het verheugt de heer Jean-Pierre Alvin dat de heer André Drouart gewezen heeft op het economisch aspect. Hij geeft toe dat de MIVB op grond van een beheersovereenkomst van vijf jaar een begrotingsevenwicht in acht moet nemen, waardoor zij heel weinig armlag heeft.

Op het einde van dit jaar zal er over een nieuwe beheersovereenkomst moeten worden gepraat. Hij hoopt dat de politici elke mogelijke wijziging waarop in de studie wordt aangedrongen erin zal opnemen en het beheerscontract zal bijsturen.

Wat de verbeteringen van het schoolvaliesje betreft, is het duidelijk dat het aantal begunstigden per kaart door de gebruikers zelf op de korrel is genomen. De MIVB heeft echter oor gehad naar de argumenten en de nieuwe kaarten die te koop zullen worden aangeboden, zullen de mogelijkheid bieden om met meer dan 20 leerlingen te reizen. Hij heeft nog geen weet van het precieze cijfer, maar vermoedt dat het zal gaan over 25 of 30 leerlingen, wat beter zou moeten overeenstemmen met het aantal leerlingen in een klas.

Wat de verkooppunten betreft, wijst hij erop dat het om een experiment gaat. De MIVB heeft de verkoop op één centrale plek willen lokaliseren: in het Anspachgebouw. De MIVB heeft bovendien drie andere verkooppunten. De vervoerbewijzen van de MIVB zijn bovendien ook te verkrijgen in de grootwarenhuizen, in de grote ketens. Het is dus bijgevolg zonder meer mogelijk om, op grond van overeenkomsten, het schoolvaliesje in de lokale winkels zelf te verkopen.

Het gemeentelijk lager onderwijs is meestal lokaal onderwijs. Er zijn weinig kinderen van 7 tot 8 jaar die het openbaar vervoer alleen nemen.

In het middelbaar onderwijs daarentegen is het percentage leerlingen met een abonnement veel hoger. Het valt bijgevolg te overwegen de regeling van het schoolvaliesje uit te

Un changement de mentalité s'impose. Dans certaines villes à l'étranger, par exemple à Zurich, l'on est fier de posséder un abonnement des transports publics que l'on arbore.

Mme Michèle Carthé remercie les intervenants pour la qualité et l'intérêt de leurs interventions.

S'il est vrai que l'idée de gratuité pour les écoliers pendant les heures de cours est intéressante, l'aspect économique ne peut pas être négligé.

Elle demande une précision à M. Jean-Pierre Alvin quant à la carte ZEP, une formule dite de discrimination positive. Quel est le principe de cette carte ? La STIB envisage-t-elle des amendements à cette formule, à l'instar des modifications apportées à la valisette ?

M. Jean-Pierre Alvin remercie M. André Drouart d'avoir pris en considération l'aspect économique. Il est vrai que la STIB a un équilibre budgétaire à respecter sur la base d'un contrat de gestion de cinq ans, qui ne permet que des marges de manoeuvres extrêmement réduites.

A la fin de cette année, le nouveau contrat de gestion devra être discuté. Il souhaite dès lors que le monde politique intègre toute modification éventuelle dans l'étude et la mise au point du contrat de gestion.

Quant aux modifications envisagées au sujet de la valisette pédagogique, il est clair que le nombre d'attributaires par carte a été critiqué par les utilisateurs mêmes. La STIB a été sensible aux arguments : la prochaine mouture de cette carte donnera lieu à la possibilité de véhiculer plus de 20 élèves. Il ne connaît pas encore le chiffre exact : ce sera de l'ordre de 25 ou de 30, ce qui devrait mieux correspondre à la réalité du nombre d'élèves par classe.

En ce qui concerne les points de vente, il s'agit d'un essai. La STIB a voulu localiser la vente dans un endroit central : l'agence commerciale située dans le centre Anspach. La STIB a par ailleurs trois autres agences commerciales. Les titres de transports de la STIB sont également vendus par des grandes surfaces, des grandes chaînes. Il est dès lors tout à fait envisageable, moyennant des accords, de vendre la valisette dans les commerces de proximité.

L'enseignement communal fondamental est un enseignement de proximité. Il y a peu d'enfants de 7 à 8 ans qui prennent seuls les transports en commun.

Dans l'enseignement secondaire, par contre, le pourcentage d'abonnés scolaires est nettement plus élevé. Il est dès lors envisageable d'étendre le système de la mallette pédago-

breiden tot het middelbaar onderwijs en de inhoud ervan uiteraard aan te passen. Men zou er bijvoorbeeld informatie kunnen opnemen voor een doelgroep van 12 tot 15 jaar en informatie voor een andere doelgroep van 15 tot 18 jaar.

Zijn de kinderen zich bewust van de kostprijs? Hierin ligt een eerste opdracht van het onderwijs. De groepskaart is een manier om zich van dit aspect bewust te worden. Aan gezien deze kaart een dagkaart is (er zij op gewezen dat de oranje ontwaardingsstoelstenen de kaart slechts ontwaarden tussen 9.00 uur en 16.00 uur) is het mogelijk de kaart, telkens als men van lijn of van halte verandert, door een andere leerling te laten ontwaarden. De ontwaarding van het magnetisch vervoerbiljet heeft dus een pedagogisch aspect.

De spreker komt vervolgens terug op de vraag van de heer Dominique Harmel betreffende de verkoop van 10-rittenkaarten aan de jongeren. De MIVB krijgt 35% van de totale verkoop van vervoerbewijzen. De verkoop van abonnementen en kaarten levert de MIVB jaarlijks 3.550 miljoen op. Zowat 70% van dit cijfer heeft betrekking op abonnementen (35 tot 37% schoolabonnementen en 30% andere abonnementen). De 24% die overblijft omvat een gering percentage mensen die magneetkaarten gebruiken maar die geen regelmatige gebruiker van het openbaar vervoer zijn. Er blijft bijgevolg nog ongeveer 20% reizigers over die 10-rittenkaarten gebruiken, waarvan de verkoop 900 miljoen oplevert. Op grond van marketingstudies heeft de MIVB vastgesteld welke leeftijdscategorieën de 10-rittenkaarten gebruiken. Hieruit blijkt dat de verkoop van deze kaarten aan jongeren tussen 12 en 25 jaar 180 tot 200 miljoen oplevert.

In verband met de vraag van mevrouw Michèle Carthé over de ZEP-kaarten, wijst hij erop dat hij daar op dit ogenblik niets kan over zeggen, maar hij belooft dat hij de gegevens over de regeling van de ZEP-kaarten zal bezorgen. Hij deelt wel mee dat het aantal personen aan wie een ZEP-kaart wordt toegekend, heel beperkt is.

De heer Benoît Lambotte vestigt de aandacht op het positievisediscriminatie-decreet van de Franse Gemeenschap. De huidige ZEP's zullen worden gewijzigd. Men kan zich bijgevolg de vraag stellen of de kaarten die aan de ZEP's werden toegewezen en die vervolgens onder de scholen werden verdeeld, ook zullen verdwijnen.

Men moet er zich hoe dan ook rekenschap van geven dat aan deze kaarten slechts een beperkt aantal reizen verbonden zijn.

Volgens mevrouw Michèle Carthé moet deze regeling worden bijgestuurd.

Volgens de heer Benoît Lambotte zou men deze mogelijkheid aldus beperken tot de zogenaamde positievisediscriminatiescholen, wat niet het opzet is van het voorstel van resolutie van de heer Dominique Harmel.

gique à l'enseignement secondaire, en adaptant, bien entendu, le contenu de la valisette. L'on pourrait ainsi concevoir par exemple une documentation pour un public de 12 à 15 ans et une documentation pour un public de 15 à 18 ans.

Les enfants sont-ils conscients du coût ? Il s'agit là en premier lieu d'une mission de l'enseignant. La carte groupe offre une façon de prendre conscience de cet aspect. Comme cette carte est programmée comme une carte d'un jour - sauf que le logiciel ("les oblitérateurs orange") ne l'accepte qu'entre 9h00 et 16h00 -, il est possible de la faire oblitérer, à chaque changement de ligne ou d'arrêt, par un autre élève. Il y a donc un certain "écolage" de l'acte de valider une carte de transport magnétique.

L'orateur revient ensuite sur la question de M. Dominique Harmel relative à la vente aux jeunes des cartes de 10 voyages. Les revenus de la STIB par rapport aux titres vendus représentent 35 % du prix total : il y a donc une couverture des dépenses par les recettes de 35 %. La STIB génère 3.550 millions de recettes par an par le biais des ventes des abonnements et des cartes. 70 % de ce chiffre se rapporte aux abonnements (35 à 37 % d'abonnements scolaires et 30 % d'autres abonnements). Dans les 24 % restants, il y a un pourcentage minime de gens qui utilisent des cartes magnétiques, qui n'ont pas un usage régulier des transports en commun. Il reste dès lors environ 20 % de gens qui utilisent des cartes de 10 voyages, dont la vente génère 900 millions de rentrées. Sur la base d'études de marketing, la STIB a défini les classes d'âge utilisant la carte de 10 voyages. Il en ressort qu'un montant de 180 à 200 millions est généré par la vente de ces cartes aux jeunes ayant entre 12 à 25 ans.

Quant à la question de Mme Michèle Carthé relative aux cartes ZEP, il ne dispose pas - ici - d'éléments de réponse : il s'engage à faire parvenir des données relatives à l'ensemble du fonctionnement des cartes ZEP. Il sait que le nombre de cartes ZEP est très limité en termes d'attribution.

M. Benoît Lambotte attire l'attention sur le fait qu'un décret "discrimination positive" a été récemment voté au niveau de la Communauté française : les ZEP, telles qu'elles existent actuellement - sont appelées à être modifiées. L'on peut se demander si les cartes de transport, qui étaient attribuées aux ZEP qui les distribuaient aux écoles, vont également disparaître.

Il faut de toute façon bien se rendre compte que le nombre de voyages liés à ces cartes est très réduit.

Mme Michèle Carthé fait remarquer qu'il faudrait apporter des améliorations au système.

M. Benoît Lambotte précise que l'on limiterait ainsi cette faculté aux écoles dites à discriminations positives, ce qui n'est pas l'objectif de la proposition de résolution de M. Dominique Harmel.

Namens UFAPEC, dat een vereniging is voor permanente vorming, wijst mevrouw Danièle Debaille erop dat UFAPEC zorgt voor informatie ten behoeve van de ouders en hun ertoe aanspoort hun verantwoordelijkheid op te nemen als actieve burger. Verantwoordelijkheid nemen, betekent handelen. Om de relatie tussen de school en het gezin te bevorderen, spoort UFAPEC de ouders ertoe aan de leraars te helpen, bijvoorbeeld bij uitstapjes.

De ouders moeten ook het goede voorbeeld geven, vooral aan hun kinderen, en moeten zoveel mogelijk met hen het openbaar vervoer nemen. Dit is een van de doelstellingen van UFAPEC. De toestand verschilt uiteraard van school tot school. Er zij op gewezen dat scholen met kansarme kinderen niet altijd op de ouders van deze kinderen een beroep kunnen doen voor begeleiding tijdens de lessen.

Wat het voorstel van een gewestelijke coördinatie betreft, attendeert ze erop dat dit vooral gebaseerd is op een bekommernis over de goede verstandhouding tussen de reizigers die wel betalen en degenen die gratis reizen. Het betreft geenszins een starre regeling.

De heer Jean-Pierre Alvin meent begrepen te hebben dat het voorstel van resolutie er onder meer toe strekt voor grotere soepelheid in de verplaatsingen te zorgen.

De UFAPEC vraagt dat het Gewest voldoende controle zou uitoefenen. De leerkrachten moeten een voorafgaande toestemming aan de MIVB vragen en een termijn naleven die de 10 werkdagen niet zou mogen overschrijden.

De voorgestelde formule zal immers tot een aantal technische problemen leiden. De MIVB is een zware machine zowel vanuit het standpunt van het materieel als dat van het personeel. Hij geeft het voorbeeld van een grote manifestatie in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Lang op voorhand worden daar onderhandelingen over gevoerd tussen de MIVB en de organisatoren. Zelfs voor groepen van 50, 100 of 200 personen legt de MIVB geen extra bussen of trams in wanneer dit 5 of 6 dagen op voorhand gevraagd wordt.

In de praktijk betekent dit dat wanneer het Gewest alles zelf in de hand wil houden het aspect flexibiliteit verdwijnt dat hij in de vraag van de leerkrachten heeft menen te merken.

Het feit dat men valiesjes moet kopen met schoolkaarten stelt geen problemen indien de scholen goed georganiseerd zijn. Heel wat scholen kopen immers enkele valiesjes op voorhand om er in reserve te hebben.

Mevrouw Danièle Debaille preciseerd dat men nooit om bijkomend vervoer gevraagd heeft: haar vraag gaat enkel over de wijze van harmonisatie.

Zij denkt ook niet dat de leerkrachten van vandaag op morgen de beslissing zullen nemen een schoolreis te orga-

Au nom de l'UFAPEC, qui est un mouvement d'éducation permanente, Mme Danièle Debaille tient à préciser que l'UFAPEC assure l'information des parents et les encourage à assumer leur responsabilité de citoyen actif. Prendre des responsabilités, c'est agir ! En vue de favoriser la relation école - famille, l'UFAPEC encourage les parents à aider les enseignants, comme par exemple pour les sorties.

Les parents doivent également montrer l'exemple, surtout à leurs enfants, et doivent prendre, le plus souvent possible, les transports en commun avec eux ; c'est un des objectifs de l'UFAPEC. Les situations sont très variables d'une école à l'autre. Ce n'est pas toujours dans les écoles les plus défavorisées que les parents ont le plus facilement la possibilité d'accompagner leurs enfants pendant les heures de classe.

En ce qui concerne sa suggestion d'un système de "pilotage régional", elle tient à préciser qu'elle est avant tout inspirée par un souci d'harmonisation des rapports entre les gens transportés ayant payé leur transport et ceux bénéficiant d'une gratuité. Il ne s'agit nullement d'une réglementation rigide.

M. Jean-Pierre Alvin avait cru comprendre qu'une des motivations de la proposition de résolution était de donner une plus grande souplesse aux déplacements.

Or, l'UFAPEC veut instaurer un "pilotage régional", en invitant les instituteurs à demander l'autorisation préalable à la STIB en respectant un délai qui ne devrait pas dépasser 10 jours ouvrables.

La formule proposée posera effectivement un nombre de problèmes techniques. La STIB est une machine importante à mettre en oeuvre en termes de matériel et de personnel. Il prend l'exemple d'une manifestation importante en Région de Bruxelles-Capitale : elle est précédée - longtemps à l'avance - par des négociations entre la STIB et les organisateurs. Même pour des groupes de 50, 100 ou 200 personnes, la STIB ne rajoute pas de bus ou de tram en cas de demande 5 à 6 jours à l'avance.

Au niveau pratique, le système de "pilotage régional" revient ainsi à enlever le côté "souplesse" qu'il avait cru apercevoir dans la demande des enseignants.

Le fait de devoir acheter des mallettes assorties de cartes d'école ne pose pas de problèmes si les écoles sont bien organisées. En effet, beaucoup d'écoles achètent à l'avance quelques mallettes afin de constituer des réserves.

Mme Danièle Debaille tient à préciser qu'il n'a jamais été question de demander un supplément de transport : sa demande ne concerne que des modalités d'harmonisation.

D'autre part, elle ne pense pas que les enseignants prendront, du jour au lendemain, la décision d'une excursion,

niseren, zij bedoelt daarmee een schoolreis buiten een voorbereid pedagogisch project.

De heer Benoît Lambotte meent te weten, na de heer W. Daem op Tele-Brussel gehoord te hebben over de problemen van de MIVB met de veiligheidsagenten, dat de MIVB jaarlijks 7.000 gratis vervoerbewijzen geeft aan mensen in het kader van hun functie. Indien het zo is dat die mensen een dergelijk bewijs in het kader van hun functie nodig hebben, waarom kan dat dan niet voor de leerkrachten en hun leerlingen?

De heer Jean-Pierre Alvin stelt de cijfers gegeven door de heer W. Daem, voorzitter van de Raad van de MIVB, niet ter discussie. De MIVB heeft in de loop van de jaren getracht deze categorieën van mensen te beperken en na te gaan of het wel nodig was dat die mensen met het openbaar vervoer reisden. Een aantal rechthebbenden, zoals de politieagenten, hebben goede redenen om gebruik te maken van een gratis vervoerbewijs. De 7.000 personen vertegenwoordigen slechts een zeer klein percentage van de 650.000 personen die iedere dag met de MIVB reizen.

De heer Michel Horenbeek, gewestelijk afgevaardigde van de S.E.L. - S.E.T.C.A. (Syndicat de l'Enseignement Libre - Syndicat des Enseignants, des Techniciens et des Cadres), stelt de leden van de commissie gerust in verband met de vrees die de vertegenwoordigster van UFAPEC uitgesproken heeft. De leerkrachten zijn mensen met zin voor verantwoordelijkheid, de verplaatsingen met de leerlingen worden niet geïmproviseerd. Men heeft niet enkel de toestemming nodig van de inspectie en de directie, maar men moet ook zorgen voor verzekeringen. Hij onderstreept dat de schoolverzekeringen begeleidingsnormen opleggen die als basis zouden kunnen dienen voor de onderhandelingen met de MIVB ingeval de resolutie aangenomen wordt.

De heer Guy Gaspar, ondervoorzitter van de C.E.M.N.L. (Centrale des Enseignants du Moyen et Normal Libre), steunt het standpunt van zijn collega en van de heer B. Lambotte. Hij is verbaasd, om niet te zeggen verbijsterd, over de woorden van de vertegenwoordigster van UFAPEC: de leerkrachten nemen hun verantwoordelijkheid op.

Hij houdt vervolgens een pleidooi voor een ruime interpretatie van het begrip "schooluren", in het bijzonder wat het secundair onderwijs betreft. De terugkeer van een schoolreis tijdens het "achtste uur", dat is het laatste uur van de schooldag, zou ook gratis moeten kunnen verlopen ook al keert men na 16.30 uur terug.

Met andere woorden het begrip "schooluren" mag niet op basis van een vast uurrooster gedefinieerd worden.

De heer Claude Michel vraagt zich af of dat niet te ver gaat.

De heer Dominique Harmel is het daarmee niet eens. Hij verwijst naar bladzijde 4 van het voorstel van resolutie waar

c'est-à-dire une excursion en dehors d'un cadre d'une pédagogie préparée.

M. Benoît Lambotte croit savoir, d'après une intervention de M. W. Daem à Télé-Bruxelles lors des problèmes de la STIB avec les agents de la sécurité, que la STIB met à la disposition de toute une série de personnes, dans le cadre de leur fonction, 7.000 titres gratuits de déplacement par an. S'il est vrai que ces personnes en ont besoin dans le cadre de leur fonction, pourquoi n'en est-il pas de même pour les enseignants et leurs élèves ?

M. Jean-Pierre Alvin ne remet pas en question les chiffres cités par M. W. Daem, président du conseil de la STIB. La STIB a tenté, au fil des années, de réduire ces catégories de personnes, en évaluant l'utilité de ces personnes de voyager par le biais des transports en commun. Ainsi, toute une série d'attributaires, comme les policiers, ont d'excellentes raisons pour avoir droit à un titre de transport gratuit. Les 7.000 personnes ne représentent qu'un pourcentage infime sur les 650.000 personnes transportées chaque jour par la STIB.

M. Michel Horenbeek, délégué régional du S.E.L.-S.E.T.C.A. (Syndicat de l'Enseignement Libre-Syndicat des Enseignants, des Techniciens et des Cadres), tient à rassurer les membres de la commission par rapport à certaines craintes émises par la représentante de l'UFAPEC. Les enseignants sont des personnes responsables. D'autre part, les déplacements faits avec élèves ne le sont pas à l'improviste : il faut non seulement l'autorisation des inspections et des directions, mais également la couverture des assurances. Il souligne que les assurances scolaires imposent des normes d'encadrement, qui pourraient servir de base dans les négociations avec la STIB en cas d'adoption de la résolution.

M. Guy Gaspar, vice-président de la centrale C.E.M.N.L. (Centrale des Enseignants du Moyen et Normal Libre), soutient la position de son collègue et de M. B. Lambotte. Il se dit surpris, pour ne pas dire choqué, par les propos de la représentante de l'UFAPEC : les enseignants assument leur responsabilité.

Ensuite, il fait un plaidoyer en faveur d'une interprétation large de la notion "durant le temps scolaire", en particulier dans l'enseignement secondaire. Le retour d'une excursion faite pendant la "huitième heure", c'est-à-dire la dernière heure de la journée scolaire, devrait ainsi rentrer dans la règle de la gratuité des transports publics, même si le retour se fait après 16h30.

En d'autres termes, la notion "durant le temps scolaire" ne peut pas être définie sur la base d'un horaire figé.

M. Claude Michel se pose la question de savoir s'il ne s'agit pas d'une demande trop large.

M. Dominique Harmel n'est pas de cet avis. Il se réfère à la page 4 de la proposition de résolution où il est clairement

duidelijk bepaald wordt dat het gaat om activiteiten tijdens de schooluren, wat soms zou kunnen betekenen – zoals de heer G. Gaspar juist gezegd heeft – dat dit na 15.45 uur kan gebeuren. Indien men het principe van de kosteloosheid van het onderwijs in acht neemt, moeten de schoolreizen tijdens het zevende of het achtste uur ook in aanmerking komen, ook al was het uitgangspunt dat men de jongeren tijdens de daluren gratis zou laten rijden.

Dergelijke schoolreizen gebeuren slechts af en toe en er zouden geen problemen mogen zijn, aangezien rond 16.30 uur en 16.45 uur er een hogere frequentie is.

De heer Guy Gaspar verduidelijkt het economische aspect. In het secundair onderwijs is het economische aspect van veel minder belang, aangezien het hoge aantal leerlingen die een schoolabonnement hebben.

V. Voortzetting van de algemene bespreking

De heer Dominique Harmel geeft een overzicht van de voorgaande werkzaamheden. Na een eerste discussieronde tijdens de vergadering van 3 februari 1999, is beslist hoorzittingen te houden. Deze vergadering vond op 24 februari 1999 plaats: de zeven hoorzittingen, die hij zeer interessant vond, zijn door een verrijkend debat gevolgd.

Hij stelt dan ook voor de algemene bespreking te sluiten. Iedere aanwezige fractie moet zijn standpunt nu uiteenzetten en vandaag moet beslist worden welk gevolg aan het voorstel van resolutie gegeven wordt.

De heer André Drouart vertolkt het standpunt van de Ecolo-fractie na de hoorzittingen en verduidelijkt het uiteindelijke standpunt van zijn fractie.

De eerste hoorzitting vond plaats met de woordvoerder van het gemeenschappelijk front van de vakverenigingen voor het Franstalig onderwijs, dat aan de basis van het voorstel ligt. De Ecolo-fractie is het helemaal eens met deze voorstellen en argumenten.

De leden van de commissie hebben ook de gelegenheid gehad de ouderverenigingen te horen, die ook zeer ingenomen zijn met het initiatief. Zo heeft de vertegenwoordigster van UFAPEC geargumenterd dat de voorgestelde formule ertoe zou bijdragen dat de algemene doelstellingen van het onderwijs uit artikel 6 van het opdrachtendecreet gehaald zouden worden.

De leden van de commissie hebben een aantal Nederlandstalige personen gehoord die dezelfde bezorgdheid geuit hebben; dat is belangrijk in een stad met twee gemeenschappen zoals Brussel.

De commissie heeft vervolgens de heer Jean-Pierre Alvin, hoofd van de commerciële dienst van de MIVB, gehoord. Zijn betoog was zeer belangrijk: de voornaamste hinderpaal

stipulé qu'il s'agit d'activités "durant le temps scolaire", ce qui voudrait parfois dire – comme M. G. Gaspar vient de le démontrer – après 15h45. En effet, pour répondre au principe de la gratuité de l'enseignement, les excursions faites pendant la 7^e ou la 8^e heure doivent être prises en considération, quand bien même l'idée de départ était de faire bénéficier les jeunes des transports gratuits pendant les heures creuses.

S'agissant de sorties ponctuelles, il ne devrait pas y avoir de problèmes, puisque vers 16h30/16h45, il y a une fréquence accélérée.

M. Guy Gaspar apporte une précision au niveau de l'aspect économique. Dans l'enseignement secondaire, l'aspect économique s'atténue très fortement, vu le nombre élevé d'élèves ayant un abonnement scolaire.

V. Poursuite de la discussion générale

M. Dominique Harmel donne un aperçu récapitulatif des travaux précédents. A l'issue d'un premier tour de discussions au cours de la réunion du 3 février 1999, il a été décidé de procéder à l'organisation d'auditions. Cette réunion a eu lieu le 24 février 1999 : les sept auditions – qu'il qualifie de très intéressantes – ont été suivies d'un débat enrichissant.

Il propose dès lors de clôturer la discussion générale. Il convient que chacun des groupes présents expose sa position et que l'on décide aujourd'hui du sort à réserver à la proposition de résolution.

M. André Drouart voudrait exprimer les sentiments du groupe ECOLO consécutifs aux auditions et donner la position finale de son groupe.

La première audition fût celle du porte-parole du front commun des centrales syndicales de l'enseignement francophone, qui est l'inspirateur de la proposition. Le groupe ECOLO souscrit entièrement à ses propos et arguments.

Les membres de la commission ont également eu l'occasion d'entendre les associations de parents, qui se montrent, eux aussi, très favorables à l'initiative. Ainsi la représentante de l'UFAPEC a avancé que la formule proposée aiderait à remplir les objectifs généraux de l'enseignement définis dans l'article 6 du décret "Missions".

Les membres de la commission ont entendu une série d'acteurs néerlandophones, qui partagent les préoccupations; ce qui est important dans une ville bicommunautaire comme Bruxelles.

Ensuite, la commission a entendu M. Jean-Pierre Alvin, responsable du service commercial de la STIB. Son intervention était très importante : le principal obstacle pour la STIB

voor de MIVB is van budgettaire aard. De bal ligt in het politieke kamp: indien de MIVB een nieuwe opdracht krijgt, moeten de politici daartoe geld vrijmaken.

Hij meent dat er na de hoorzittingen geen argumenten overgebleven zijn tegen het voorstel van resolutie. De Ecolo-fractie zal de resolutie dan ook goedkeuren.

Mevrouw Michèle Carthé onderstreept dat de inhoud van het voorstel zeer interessant is. Het budgettaire aspect mag echter niet verwaarloosd worden. Daar moet verder over nagedacht worden.

Haar fractie vraagt bij voorrang verminderingen voor de scholen die positief gediscrimineerd worden.

Tijdens de hoorzittingen heeft zij bijkomende informatie gevraagd over de werking van de ZEP-kaart (Zone d'Education Prioritaire). Zij betreurt dat zij van de MIVB geen inlichtingen gekregen heeft.

Mevrouw Françoise Carton de Wiart vraagt ook om die gegevens.

De heer Claude Michel vindt het een interessant voorstel.

Zijn fractie, in het bijzonder de PRL, is gevoelig voor de argumenten van de heer Jean-Pierre Alvin uiteengezet tijdens de hoorzittingen, en van de heer Willem Draps tijdens de vorige vergadering.

Hij vindt het niet nodig nog verder te debatteren, door bijvoorbeeld een volgende reeks hoorzittingen te houden om het evenwicht te herstellen tussen het officieel onderwijs, dat onder vertegenwoordigd was tijdens de hoorzittingen, en het vrije onderwijs.

Er kan dan ook over het voorstel van resolutie gestemd worden.

De heer Dominique Harmel herinnert eraan dat het voorstel van resolutie reeds dateert van de maand maart 1998. Er zijn reeds twee vergaderingen aan gewijd, een voor de algemene bespreking en een voor de hoorzittingen; het onderwerp lijkt hem dan ook uitgeput.

Hij heeft veel twijfels over de gegrondheid van het begrotingsargument van een vertegenwoordiger van de MIVB: het komt er alleen maar op aan om tijdens de daluren gebruik te maken van het bestaande materieel. Zijn voorstel strekt er niet toe bijkomend materieel in te zetten.

Ook al zouden er kosten verbonden zijn aan de formule, dan moet de Brusselse Hoofdstedelijke Raad daarmee rekening houden, aangezien het voorstel helemaal in het opdrachtendecreet past en aan het gelijkheidsbeginsel beantwoordt.

Hij dringt erop aan dat het voorstel van resolutie ter stemming gebracht wordt.

est d'ordre budgétaire. Cet obstacle est du ressort politique : une nouvelle mission pour la STIB nécessite une réponse pécuniaire de la part des responsables politiques.

Il lui semble que tout argument contraire à la proposition de résolution a été levé à travers les auditions. Le groupe ECOLO soutiendra la résolution lors du vote.

Mme Michèle Carthé tient à souligner que le contenu de la proposition est très intéressant. Toutefois, l'aspect budgétaire n'est point négligeable et mérite des approfondissements.

Son groupe soutient en priorité des réductions pour les écoles dites à discriminations positives.

Lors des auditions elle avait demandé des informations complémentaires relatives au fonctionnement de la carte ZEP : elle regrette ne pas avoir reçu ces données de la part de la STIB.

Mme Françoise Carton de Wiart souhaiterait également obtenir ces informations.

M. Claude Michel pense qu'il s'agit d'une proposition intéressante.

Son groupe, et plus particulièrement le PRL, est sensible aux arguments développés par M. Jean-Pierre Alvin lors des auditions et par M. Willem Draps lors de la précédente réunion.

Il lui semble inutile de prolonger les débats, par exemple en organisant une autre séance d'auditions pour rétablir l'équilibre entre l'enseignement officiel - sous-représenté lors des auditions - et l'enseignement libre.

Dès lors, la proposition de résolution peut être soumise au vote.

M. Dominique Harmel rappelle que la proposition de résolution date déjà du mois de mars 1998. Elle a fait l'objet de deux réunions, consacrées respectivement à la discussion générale et aux auditions; le sujet lui semble dès lors épuisé.

Il se dit fort dubitatif quant à la pertinence de l'argument budgétaire soulevé par le représentant de la STIB : il s'agit simplement de se servir, pendant les heures creuses, du matériel existant. Sa proposition ne vise pas à mettre en oeuvre du matériel supplémentaire.

Quand bien même la formule aurait un coût, ce coût doit être pris en considération par le Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale, puisque la formule s'intègre parfaitement au décret "Missions" et au principe d'égalité.

Il suggère avec insistance de soumettre sa proposition de résolution au vote.

De heer Jan Béghin zet zijn standpunt uiteen. In het algemeen is hij geen voorstander van gratis openbaar vervoer. Hij zal niettemin het voorstel steunen, aangezien het om een specifieke formule gaat die geen belangrijke financiële gevolgen heeft. Bovendien past het voorstel van resolutie in een breder kader: de kennismaking van de jongeren met het openbaar vervoer, wat een doorslaggevend argument is.

VI. Stemming over het geheel

Het geheel van het voorstel van resolutie wordt met 3 stemmen tegen 3, bij 2 onthoudingen, verworpen.

Mevrouw Michèle Carthé verantwoordt haar onthouding. Zij had graag bijkomende informatie gekregen van de MIVB om het onderwerp verder uit te spitten.

De heer Jean-Pierre Cornelissen is het daarmee eens. Aangezien een hoorzitting gehouden is met het hoofd van de commerciële dienst van de MIVB, heeft hij geen antwoord gekregen op de vragen die de parlementsleden gesteld hebben over de technische problemen en de capaciteit.

De heer Dominique Harmel deelt het standpunt van de heer Jean-Pierre Cornelissen over het probleem van de capaciteit. Hij onderstreept evenwel dat dit argument altijd geldt, ongeacht of men nu gratis reist of niet.

Vertrouwen wordt geschonken aan de rapporteur voor het opstellen van dit verslag.

De Rapporteur,

André DROUART

De Voorzitter,

Jan BÉGHIN

M. Jan Béghin expose sa position. De manière générale, il n'est pas un partisan des transports publics gratuits. Il soutiendra néanmoins la formule proposée, puisqu'il s'agit d'une formule spécifique qui ne devrait pas avoir des répercussions financières dramatiques. En plus, la proposition de résolution s'inscrit dans un cadre plus large : l'initiation des jeunes à l'usage des transports en commun, qui est un argument prépondérant.

VI. Vote sur l'ensemble

L'ensemble de la proposition de résolution est rejeté par 3 voix contre 3 et 2 abstentions.

Mme Michèle Carthé justifie son abstention. Elle aurait voulu obtenir des informations complémentaires de la part de la STIB, afin d'approfondir la discussion.

M. Jean-Pierre Cornelissen souscrit à ces propos. Etant donné que la personne auditionnée était le responsable commercial de la STIB, il dit ne pas avoir eu de réponse aux questions posées par les parlementaires, à savoir les problèmes techniques liés à la capacité.

M. Dominique Harmel partage le sentiment de M. Jean-Pierre Cornelissen quant à la problématique de la capacité. Il tient toutefois à souligner que cet argument vaut tout autant que l'on voyage gratuitement ou non.

Confiance est faite au rapporteur pour la rédaction du présent rapport.

Le Rapporteur,

André DROUART

Le Président,

Jan BEGHIN