

Kamer van Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1982-1983

9 JUNI 1983

WETSONTWERP houdende oprichting van de Nationale Dienst voor Leerlingenvervoer

VERSLAG
NAMENS DE COMMISSIE
VOOR DE OPVOEDING,
HET WETENSCHAPSBELEID EN DE CULTUUR ⁽¹⁾
UITGEBRACHT DOOR DE HEER LIENARD

I. — Inleiding van de rapporteur

Het ontwerp van wet dat wij in de commissie hebben besproken, toont aan dat de zogenoemde wet op het Schoolpact een gunstige ontwikkeling te zien geeft.

Het ontwerp reikt verder dan de uitvoering van de opdracht die de Staat voor het rijksonderwijs alleen moet vervullen inzake vrije keuze: bij dit streven betreft het nu ook de gesubsidieerde scholen. Tevens brengt het ontwerp de gelijkheid van de gezinnen tot stand op het stuk van de ophaaldiensten. Voortaan worden alle leerlingen volgens dezelfde criteria en onder dezelfde voorwaarden vervoerd.

Op die manier wordt vorm gegeven aan de verplichting van de Staat tot het garanderen van de vrije keuze door middel van het leerlingenvervoer. Bovendien wordt een grote stap gezet naar de gelijkheid van de gezinnen wat de onderwijskosten betreft.

De voorgestelde tekst bekrachtigt verder de erkenning van het faciliteiten vervoer dat omschreven wrdt als een ophaaldienst, waarvoor de vrije keuze niet geldt.

⁽¹⁾ Samenstelling van de Commissie:

Voorzitter: de heer Ramaekers.

A. — Leden: de heer Breyne, Mevr. Demeester-De Meyer, de heren Detremmerie, T. Kelchtermans, Liénard, Moors, Piot. — Baldewijns, Delizée, Y. Harmegnies, Laridon, Ramaekers, Ylieff, N. — Barzin, Beysen, Bonnel, D'hondt, Klein, Taelman. — Kuijpers, Vansteenkiste. — Mevr. Boniface-Delobe.

B. — Plaatsvervangers: Mevr. Boeraeve-Derycke, de heren Dupré, Gehlen, Lernoux, Swaelen, Tant, Van Rompaey, Van Wambeke. — Collart, Collignon, De Loor, Guillaume, Hostekint, Mevr. Lefeber, de heren Mottard, Sleetckx. — De Groot, Heughebaert, L. Michel, Mundeeler, Petitjean, Pierard, Mevr. Van den Poel-Welkenhuysen. — de heren Somers, Verniers, Vervaeke. — Clerfayt, Risopoulos.

Zie:

200 (1981-1982): Nr 1.

— Nrs 2 tot 17: Amendementen.

Chambre des Représentants

SESSION 1982-1983

9 JUIN 1983

PROJET DE LOI portant création du Service national de Transport scolaire

RAPPORT
FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DE L'EDUCATION, DE LA POLITIQUE SCIENTIFIQUE
ET DE LA CULTURE ⁽¹⁾
PAR M. LIENARD

I. — Introduction du rapporteur

Le projet de loi qui a fait l'objet de nos travaux témoigne d'une évolution positive de la loi dite du Pacte scolaire.

Dépassant l'accomplissement des responsabilités de l'Etat en matière de libre choix pour les réseaux de l'enseignement de l'Etat, le projet introduit dans cette dynamique les écoles subventionnées. De même, il réalise l'égalité des familles en matière de service de ramassage. Tous les élèves seront dorénavant transportés suivant les mêmes critères et dans les mêmes conditions.

Se trouvent ainsi concrétisées les obligations de l'Etat en matière de libre choix par le moyen des transports scolaires. En outre, un pas important vers l'égalité des familles face aux coûts scolaires est accompli.

Le texte proposé consacre par ailleurs la reconnaissance du transport dit de « commodité » défini comme un service de ramassage qui n'est pas de « libre choix ».

⁽¹⁾ Composition de la Commission:

Président: M. Ramaekers.

A. — Membres: M. Breyne, M^{me} Demeester-De Meyer, MM. Detremmerie, T. Kelchtermans, Liénard, Moors, Piot. — Baldewijns, Delizée, Y. Harmegnies, Laridon, Ramaekers, Ylieff, N. — Barzin, Beysen, Bonnel, D'hondt, Klein, Taelman. — Kuijpers, Vansteenkiste. — M^{me} Boniface-Delobe.

B. — Suppléants: M^{me} Boeraeve-Derycke, MM. Dupré, Gehlen, Lernoux, Swaelen, Tant, Van Rompaey, Van Wambeke. — Collart, Collignon, De Loor, Guillaume, Hostekint, M^{me} Lefeber, MM. Mottard, Sleetckx. — Dr Groot, Heughebaert, L. Michel, Mundeeler, Petitjean, Pierard, M^{me} Van den Poel-Welkenhuysen. — MM. Somers, Verniers, Vervaeke. — Clerfayt, Risopoulos.

Voir:

200 (1981-1982): N° 1.

— N°s 2 à 17: Amendements.

Dit wetsontwerp steunt grotendeels op het vroegere wetsontwerp nr 734 (1980-1981). Het ontwerp werd uitvoerig besproken in de loop van de 17 commissievergaderingen die eraan gewijd werden.

II. — Uiteenzetting van de Minister van Onderwijs (F)

Het wetsontwerp houdende oprichting van de Nationale Dienst voor Leerlingenvervoer vindt zijn verste oorsprong in artikel 4 van de wet van 29 mei 1959, zoals zij werd gewijzigd. In dit artikel wordt het algemeen principe vastgelegd van de vrije keuze op het filosofisch en godsdienstig vlak. Tevens wordt daarin aan de ouders gewaarborgd dat zij op een redelijke afstand van hun woon- of verblijfplaats over ofwel een confessionele, ofwel een niet-confessionele, ofwel — wat een recenter begrip is — een pluralistische school kunnen beschikken.

Aangezien de Staat die vrije keuze waarborgt, moet hij ook ofwel een dergelijke school inrichten of subsidiëren, ofwel de kosten van het vervoer naar die school op zich nemen.

Ten einde laatstgenoemde en algemeen geworden verplichting te kunnen vervullen, werd bij de wet van 14 juli 1975 besloten bij elk Ministerie van Onderwijs een Nationale Dienst voor Leerlingenvervoer op te richten.

Naarmate immers de verplichting van de Staat inzake vervoer niet meer beperkt bleef tot zijn eigen scholen, doch tot alle onderwijsnetten werd uitgebreid, bleek het logisch alle vormen van leerlingenvervoer samen te brengen in één enkele dienst om zo de voorwaarden en criteria eenvormig te maken en vooral om tot rationalisering en beheersing van de uitgaven te komen. De wet van 14 juli 1975 bepaalde dat de rechtsvorm en de beheersmodaliteiten van de twee nationale diensten bij een afzonderlijke wet geregeld zouden worden.

Deze afzonderlijke wet, die het voorwerp is van dit ontwerp, wordt u thans ter bespreking overgelegd. Dit ontwerp werd op 15 januari 1981 bij de Kamer ingediend. Tijdens de vorige legislatuur kon het niet verder behandeld worden, doch het werd door de huidige Regering van verval ontheven. De Minister hoopt dat het nieuwe onderzoek vrij snel kan verlopen en dat de werkzaamheden van de commissie vruchtbaar zullen blijken.

De Ministers De Croo en Humblet hebben op voorstel van de Schoolpactcommissie op 5 oktober 1976 bij wijze van proef een voorbereidende coördinatie werkgroep voor het leerlingenvervoer ingesteld, in afwachting dat de nationale dienst bij wet wordt opgericht.

Aan franstalige kant is deze werkgroep nu reeds meer dan vijf jaar actief en er mag gezegd worden dat zijn werkzaamheden succesvol zijn geweest. Hij heeft de coördinatieexperimenten voortgezet die het Kabinet van Minister Humblet had ondernomen, en zijn activiteiten uitgebreid tot zeer uitgestrekte zones in de provincies Luik, Luxemburg, Namen en Henegouwen. Die experimenten slaan in hoofdzaak op de reisroutes van de ophaaldienst in landbouw- of dun bevolkte gebieden. Die experimenten omvatten momenteel 1/7 van de reisroutes van het leerlingenvervoer van het Franse en het Duitse taalgebied.

Daarbij dient onderstreept dat zowel de bestaande voorbereidende werkgroep als de nationale diensten die door het wetsontwerp worden opgericht, hun activiteiten niet beperken tot het vrije keuze-vervoer, zoals bepaald in de wet van 29 mei 1959, doch ze uitbreiden tot het z.g. faciliteitenvervoer, d.i. het vervoer van leerlingen die geen aanspraak kunnen maken op kosteloosheid.

Ofschoon laatstgenoemde vorm van vervoer slechts wordt toegestaan onder bepaalde voorwaarden, die trouwens in dit wetsontwerp vermeld staan, is zijn aandeel in het geheel van het vervoer zeer belangrijk: een statistiek over 56 % van de door de voorbereidende werkgroep georganiseerde reisroutes laat blijken dat 58,78 % tot het z.g. faciliteitenvervoer of betalend vervoer behoort en 41,22 % tot het vrije-keuze-vervoer of kosteloos vervoer.

Le présent projet de loi est, pour une grande part, basé sur l'ancien projet de loi n° 734 (1980-1981). Il n'est pas sans importance de faire remarquer qu'il a fait l'objet de longues discussions au cours des 17 séances de commission qui lui ont été consacrées.

II. — Exposé du Ministre de l'Education nationale (F)

Le projet de loi portant création du Service national de transport scolaire trouve sa source profonde dans l'article 4 de la loi du 29 mai 1959 telle qu'elle a été révisée. Cet article pose le grand principe du libre choix philosophique et religieux, garanti aux parents de trouver à une distance raisonnable de leur domicile ou de leur résidence une école, soit confessionnelle soit non confessionnelle et, notion plus récente, soit pluraliste.

Cette garantie de libre choix étant assurée par l'Etat, c'est à lui qu'incombe le devoir soit d'ouvrir ou de subventionner une telle école soit d'assumer les frais de transport vers une telle école.

En vue de pouvoir remplir cette dernière obligation devenue générale, la loi du 14 juillet 1975 a décidé la création d'un Service national de transport scolaire auprès de chaque ministère de l'Education nationale.

En effet, dans la mesure où l'obligation de l'Etat en matière de transport ne se limitait plus à ses propres écoles mais s'étendait à tous les réseaux d'enseignement, il s'avérait logique qu'un seul service centralise tous les transports scolaires dans un but d'unification des conditions et des critères et surtout de rationalisation et de maîtrise des dépenses. La loi du 14 juillet 1975 a prévu qu'une loi distincte réglerait la forme juridique et les modalités de gestion des deux services nationaux.

Cette loi distincte fait l'objet du présent projet qui a été déposé sur le bureau de la Chambre le 15 janvier 1981. La discussion n'a pu être terminée sous la législature précédente mais a été relevé de caducité par l'actuel gouvernement. Le Ministre espère que son nouvel examen pourra progresser assez rapidement et que les travaux de la commission seront fructueux.

En attendant la création légale du service national, une mission préparatoire de coordination des transports scolaires a été mise en place à titre expérimental le 5 octobre 1976 par les Ministres Humblet et De Croo, et ce sur proposition de la Commission du Pacte scolaire.

Du côté francophone cette mission fonctionne maintenant depuis plus de cinq ans et l'on peut dire qu'elle a travaillé avec succès. Reprenant les expériences de coordination entreprises par le Cabinet de M. le Ministre Humblet, elle a étendu ses activités à de très larges zones des provinces de Liège, Luxembourg, Namur et Hainaut. Ces expériences portent essentiellement sur des circuits de ramassage situés dans des régions rurales ou peu urbanisées. L'ampleur de ces expériences atteint maintenant 1/7 des circuits de transport scolaire des régions francophone et germanophone.

Il y a lieu de souligner que tant la mission préparatoire actuelle que les services nationaux créés par le projet de loi ne restreignent pas leurs activités au transport de libre choix, comme le prévoit la loi du 29 mai 1959, mais l'étendent au transport dit de « commodité » c'est-à-dire au transport d'élèves ne pouvant pas prétendre à la gratuité.

Ce dernier transport, bien que n'étant autorisé qu'à certaines conditions mentionnées par ailleurs dans le présent projet de loi, représente une part très importante de l'ensemble des transports: une statistique faite sur 56 % des circuits organisés par la mission préparatoire montre qu'il y a 58,78 % de transport de commodité c'est-à-dire payant, pour 41,22 % de transport de libre choix c'est-à-dire gratuit.

Wat is door de werkgroep gepresteerd? De toestand ziet er als volgt uit: van de 1417 reisroutes of voertuigen doorkruisen er 272 de gerationaliseerde zones met het oog op de ophaaldienst.

- 218 bussen van particuliere verwerkers;
- 42 bussen van openbare vervoerders (N.M.V.B.);
- 46 bussen van het Rijk;
- 3 bussen van gemeentebesturen;
- 3 bussen van vriendenkringen.

Uit een vergelijking van de toestand in gerationaliseerde en niet-gerationaliseerde zones betreffende de kwaliteit van de vervoerders blijkt dat acht op de tien vervoerders in de gerationaliseerde zones beroepsvervoerders zijn, terwijl die in de niet-geïndustrialiseerde zones slechts de helft van alle vervoerders vormen (zie bijlagen I en II).

De aandacht zij tenslotte gevestigd op een punt dat misschien wel het belangrijkste van dit dossier is, namelijk de besparingen dank zij de rationalisatie van het vervoer.

Gesteld mag worden dat de gedane besparingen, in absolute waarde, ongeveer 10 % bedragen. In absolute waarde, want voor de Rijksbegroting gaat het in feite op dit ogenblik niet om bezuinigingen maar om een stijging van de uitgaven, daar de vervoerkosten voor alle leerlingen van alle netten geheel door de Staat worden gedragen. Daarvan dient uiteraard de prijs afgetrokken te worden die wordt betaald door de leerlingen die gebruik maken van het z.g. faciliteitenvervoer.

Tenslotte dient er nog op gewezen dat het leerlingenvervoer ongeveer een miljard frank kost aan het franstalige departement van Onderwijs en, naar de Minister meent te weten, meer dan een miljard aan het nederlandstalige departement van Onderwijs.

III. — Algemene bespreking

Een lid onderstreept hoezeer het nodig is ook op dit vlak de financiële kosten die ten laste van de gemeenschap vallen aan een grondig onderzoek te onderwerpen. Hij had graag een concrete raming gekregen van wat de veralgemening van dit type van vervoer zou kosten.

Spreker is van mening dat het principe van de kosteloosheid van het onderwijs even belangrijk is als het principe dat alle onderwijsnetten en alle ouders gelijkwaardig zijn. In de huidige omstandigheden moeten echter de beheersing van de overheidsuitgaven en de gelijkheid van de netten met elkaar worden verzoend.

Het gaat dan ook niet op de gelijkheid van alle netten door te voeren ten koste van een verhoging van de overheidsuitgaven. Het komt er dus op aan alle voorwaarden van dat soort van vervoer zeer duidelijk te bepalen en zoveel mogelijk te rationaliseren.

De vraag of het leerlingenvervoer kosteloos moet blijven, kan echter opnieuw ter sprake worden gebracht. Bij de besteding van de beschikbare middelen moet immers enige selectiviteit mogelijk zijn; bijgevolg moet de invoering van een persoonlijke bijdrage kunnen worden overwogen voor iedereen die van die dienst gebruik maakt. Hoe dan ook moeten de ongelijkheden van de bestaande regeling zo spoedig mogelijk verdwijnen en dient een nieuwe regeling te worden gevonden die de huidige uitgaven niet opdrijft.

Een ander lid herinnert eraan dat dit ontwerp het gevolg is van een ruim politiek akkoord in de Schoolpactcommissie. Dat akkoord behelsde niet alleen de concrete vraagstukken inzake het leerlingenvervoer, doch tevens de rationalisatie en de programmering van het secundair onderwijs, evenals de deblokkering van het Nationaal Waarborgfonds voor Schoolgebouwen en de oprichting van pluralistische scholen.

Où en sont les travaux de la mission? La situation se présente actuellement comme suit: sur les 1417 circuits ou véhicules, 272 assurant du ramassage scolaire sillonnent les zones rationalisées dans la proportion suivante:

- 218 cars de transporteurs privés;
- 42 cars de transporteurs publics (S.N.C.V.);
- 46 cars de l'Etat;
- 3 cars des administrations communales;
- 3 cars des amicales ou A.S.B.L. d'écoles libres.

Si l'on compare la situation des zones rationalisées et des zones non rationalisées, au point de vue de la qualité des transporteurs, l'on constate que huit dixièmes des transporteurs dans les zones rationalisées sont des transporteurs professionnels alors que dans les zones non rationalisées, ceux-ci représentent la moitié seulement de l'ensemble des transporteurs (voir annexes I et II).

Un point reste encore à signaler et c'est peut être le plus important de ce dossier, à savoir: l'économie réalisée grâce à la rationalisation des transports.

L'économie réalisée est de l'ordre d'environ 10 %, et ce en valeur absolue car en fait pour le budget seul de l'Etat il ne s'agit pas actuellement d'une économie, mais au contraire d'un accroissement des dépenses du fait que le coût du transport est assuré dans sa totalité par l'Etat pour tous les élèves de tous les réseaux, déduction faite bien entendu du prix payé par les élèves bénéficiant d'un transport de commodité.

Enfin, le Ministre signale que le coût du transport scolaire avoisine le milliard pour l'Education nationale française et croît savoir qu'il le dépasse pour l'Education nationale néerlandaise ».

III. — Discussion générale

Un membre souligne combien dans le domaine du transport scolaire également, il convient de faire l'analyse des charges financières incombant à la collectivité. Il souhaite obtenir une estimation chiffrée des frais qu'entraînerait la généralisation de ce type de transport.

D'après ce membre, le principe de l'égalité de tous les réseaux d'enseignement et de tous les parents a autant d'importance que le principe de la gratuité de l'enseignement. Dans les circonstances actuelles, il faut cependant concilier à la fois l'aspect de la maîtrise des dépenses publiques et celui de l'égalité des réseaux.

Opérer dès lors l'égalité de tous les réseaux en augmentant les dépenses publiques est à rejeter. Il convient donc de fixer très clairement toutes les conditions de ce type de transport et d'y introduire un maximum d'éléments de rationalisation.

La question de savoir si le principe même de la gratuité du transport scolaire doit être maintenu mérite cependant d'être réenvisagée. Il devrait en effet être possible d'introduire une certaine sélectivité dans l'affectation des moyens disponibles et d'envisager dès lors l'introduction d'une part contributive personnelle par tous ceux qui bénéficient de ce service. En tout état de cause, les inégalités propres au système actuellement en vigueur doivent disparaître au plus vite et un nouveau système doit être trouvé, sans que cela entraîne pour autant un accroissement des dépenses actuelles.

Un autre membre rappelle que ce projet résulte d'un vaste accord politique conclu au sein de la Commission du Pacte scolaire. Cet accord politique visait, outre les problèmes concrets du transport scolaire, le processus de rationalisation et de programmation de l'enseignement secondaire ainsi que le déblocage du Fonds national de garantie des bâtiments scolaires et la mise en place de l'école pluraliste.

Deze kwestie mag derhalve niet van de vier overige losgekoppeld worden. Het ontwerp werd begin 1981 ingediend, op een ogenblik dat het koninklijk besluit houdende vaststelling van de bevoegdheid, de samenstelling en de werking van de Raad voor het Pluralistisch Onderwijs reeds in het *Staatsblad* bekendgemaakt was.

Het lid is het ermee eens om de kwestie van het leerlingenvervoer te bespreken, voor zover ook werk wordt gemaakt van de inrichting van het pluralistisch onderwijs.

Spreker wil voorts nog vernemen of de Regering overweegt het wetsontwerp te wijzigen en of de budgettaire gevolgen ervan reeds nauwkeurig becijferd werden. In elk geval is het onaanvaardbaar dat alleen in het Rijksonderwijs zou worden bespaard. De Regering moet dat nu reeds klaar en duidelijk zeggen.

Een ander lid herinnert eraan dat de vier problemen waarover zijn collega het had, een geheel vormen. Tevens wenst hij dat over de uitvoeringsbesluiten van deze kaderwet overleg wordt gepleegd met alle representatieve organisaties (zoals b.v. de vaste commissie voor het gesubsidieerd neutraal officieel onderwijs).

Hij wenst dat de weerslag van dit ontwerp op de begroting duidelijk wordt berekend en verklaart dat het ondenkbaar is het kosteloze leerlingenvervoer op de helling te zetten. Zo is het ondenkbaar de gebruikers van dat vervoer een persoonlijke bijdrage te vragen, want zo zou men ten gronde afwijken van de akkoorden die binnen de Schoolpactcommissie gesloten werden.

Met de werkingstoelagen die het gesubsidieerd onderwijs ontvangt, kan het zijn deel in de kosten van het leerlingenvervoer betalen. Indien men voornemens is aan dat net nieuwe voordelen toe te kennen, dan moet automatisch een billijke compensatie toegekend worden aan het Rijksonderwijs.

Zou het niet beter zijn het onderzoek van dit ontwerp zonder meer uit te stellen om de stijging van de uitgaven af te remmen?

Tevens rijst de vraag of de afstanden vermeld in het wetsontwerp al dan niet behouden moeten blijven (4-12-20 km.).

Indien men het autobusbestand blijft gebruiken, kan men zich afvragen welke bijdrage terecht als tegenprestatie van de gesubsidieerde sector verwacht mag worden.

In verband met de niet-classificeerbare scholen vraagt spreker of zij het leerlingenvervoer op dezelfde manier kunnen gebruiken als de confessionele scholen. Daaromtrent mag geen dubbelzinnigheid blijven bestaan.

Wat met het toezicht? Welk statuut zal de begeleider hebben? Zal het gaan om een lid van het onderwijzend en/of administratief personeel? Ontvangt hij een vergoeding?

In ieder geval mag het Rijksonderwijs niet benadeeld worden onder voorwendsel dat ter zake het evenwicht moet worden hersteld. Moet het schoolhoofd maatregelen nemen opdat het personeel van de instelling het toezicht kan uitoefenen of zal een nieuwe specifieke afdeling opgericht worden bij de bestaande administratie?

Heel wat vragen duiken op in verband met de samenstelling van de raadgevende commissies die de centrale en gedeconcentreerde diensten moeten bijstaan. Zullen daarin b.v. vertegenwoordigers van kleine inrichtende machten worden opgenomen? Wie zal vertegenwoordigd zijn?

Wat zal precies de taak zijn van de inrichtende machten bij het vastleggen van de reisroutes? Zullen zij niet meer dan een louter recht van toezicht hebben? Welke sancties zullen worden opgelegd wanneer de geplande opdrachten en taken door de verschillende verantwoordelijke diensten niet of onvoldoende zijn uitgevoerd? Zal de Schoolpactcommissie b.v. geschillen hieromtrent dienen te beslechten?

Il ne faut donc pas dissocier ce seul problème des quatre autres. Ce projet a été déposé au début de 1981, alors même que l'arrêté royal déterminant la compétence, la composition et le fonctionnement du Conseil de l'enseignement pluraliste était publié au *Moniteur*.

Le membre se déclare d'accord pour discuter du problème des transports scolaires pour autant que la mise en place de l'enseignement pluraliste soit également poursuivie.

Il souhaite en outre savoir si le Gouvernement a l'intention d'amender le projet de loi et si les implications budgétaires en ont déjà été clairement calculées. En tout état de cause, il serait inadmissible de réaliser des économies dans le seul secteur de l'enseignement de l'Etat. Il faut que le Gouvernement le déclare sans équivoque, dès à présent.

Un autre membre rappelle à son tour que les quatre problèmes évoqués par son collègue forment un tout. Quant aux arrêtés d'application de cette loi-cadre, il souhaite que ceux-ci fassent l'objet d'une concertation avec les organisations représentatives (comme p. ex. la C.P.E.O.N.S.).

Il forme le souhait que l'impact budgétaire de ce projet soit clairement calculé et déclare qu'il est impensable de remettre en question le système de la gratuité actuelle des transports scolaires. En effet, demander par exemple une part contributive personnelle aux utilisateurs de ce transport est impensable puisqu'aussi bien on s'écarterait ainsi fondamentalement des accords conclus au sein de la Commission du Pacte scolaire.

Les subventions de fonctionnement accordées à l'enseignement subventionné lui permettent de payer sa part dans les frais de transport scolaire. Si l'on envisage d'accorder de nouveaux avantages à ce réseau, une juste compensation devra être octroyée automatiquement à l'enseignement de l'Etat.

Ne serait-il pas sage de reporter l'examen de ce projet en vue d'endiguer les augmentations de dépenses.

La question se pose également de savoir si les distances visées dans le projet de loi doivent être maintenues ou non (4-12-20 km.).

Si le parc automobile existant à cet effet continue à être utilisé, quelle contribution peut en contrepartie être légitimement attendue du secteur subventionné?

Le même membre demande si les écoles non catégorisables pourront utiliser les transports scolaires de la même manière que les écoles confessionnelles. Aucune équivoque ne peut subsister à cet égard.

La question de la surveillance se pose également. Quel sera le statut du convoyeur? Sera-t-il membre du personnel enseignant et/ou administratif? Se verra-t-il accorder une indemnité?

Il est en tout cas impensable de porter préjudice à l'enseignement de l'Etat, sous prétexte qu'il y a des équilibres à restaurer dans cette matière. Est-ce aux chefs d'établissement de prendre des dispositions pour que leur personnel puisse remplir la tâche de surveillance ou une nouvelle branche spécifique sera-t-elle créée au sein de l'administration existante?

Plusieurs questions sont également posées au sujet de la composition des commissions consultatives qui doivent assister les services centraux et déconcentrés. Les représentants des petits pouvoirs organisateurs seront-ils, par exemple, admis? Qui y sera représenté?

Quelle sera exactement la tâche des pouvoirs organisateurs dans la fixation des itinéraires? Ne s'agira-t-il que d'un simple droit de regard de leur part? Quelles sanctions seront prévues si les missions et les tâches attribuées ne sont pas ou sont insuffisamment remplies par les différents services responsables? La Commission du Pacte scolaire sera-t-elle par exemple appelée à trancher des litiges à ce sujet?

Een ander lid is van mening dat eerst en vooral de financiële gevolgen van dit wetsontwerp bekend moeten zijn.

Het heeft immers geen zin wetten te maken wanneer nadien blijkt dat de daarin vervatte verplichtingen onmogelijk kunnen worden nagekomen. Wat er ook van zij, het ontwerp moet in een geest van onpartijdigheid en verdraagzaamheid worden onderzocht. Er moet vooral op toegezien worden dat elke leerling in heel het land op dezelfde manier wordt behandeld.

De volgende spreker wijst erop dat luidens de memorie van toelichting het vervoer — letterlijk — gemeenschappelijk moet zijn en voor alle scholen moet worden georganiseerd onder dezelfde voorwaarden, volgens dezelfde criteria en in overleg met de betrokken inrichtende machten.

Een ander commissielid verklaart dat het ontwerp oorspronkelijk is opgevat in een context die sterk van de huidige verschilt. Vroeger waren de bewindslieden van de onderwijssector alleen begaan met de schoolvrede en met het onaantastbare evenwicht dat alom verwezenlijkt of beveiligd moest worden. Thans heeft men een ruimere kijk op de zaken.

Men moet zich aan de inmiddels gewijzigde omstandigheden aanpassen en de huidige vraagstukken op een creatieve manier benaderen. Vooral moet men beseffen dat het erom te doen is de jonge leerlingen in de beste omstandigheden naar school te brengen.

Waarom zijn licht niet opsteken in andere landen waar gelijkaardige experimenten gedaan worden? Waarom wordt niet in de eerste plaats rekening gehouden met het indrukwekkende bestaande potentieel, de N.M.B.S., de N.M.V.B., de M.I.V.B. enz., met het beschikbare voertuigenbestand? Waarom moeten bij het bestuur alweer nieuwe diensten opgericht worden en nieuwe benoemingen plaatshebben?

Spreker haalt enkele voorbeelden aan waaruit blijkt dat iedere dag en op dezelfde tijdstippen verscheidene gelijkaardige reisroutes worden afgelegd met karig bezette bussen. Rationalisatie blijkt op dit vlak meer dan nodig. De bevolking van ons land is reeds lang rijp om een « technisch » pluralisme te aanvaarden.

Maar werden er wel gedegen kosten-batenanalyses verricht? Kan niet overwogen worden het vervoer van minder-valide kinderen bij dit type van leerlingenvervoer op te nemen? Iedereen heeft de mond vol van de integratie van minder-validen: nu krijgt men de gelegenheid ze tot stand te brengen.

Hetzelfde lid is van mening dat, indien met name voor Brussel-Hoofdstad de bevoegdheid inzake de dienst voor leerlingenvervoer wordt bepaald op grond van de onderwijstaal, zulks eveneens het geval moet zijn voor het Duitse taalgebied. Werd daaraan reeds gedacht? Welke maatregelen zullen in dat verband getroffen worden?

De voorgestelde wetteksten zijn in elk geval onnauwkeurig. Wat wordt bedoeld met « een redelijke afstand » en met « voldoende veilig »?

Tenslotte vraagt spreker dat de Commissie in de grootste sereniteit eerst een grondige bespreking zou wijden aan de zin en het nut van de oprichting van een nieuwe dienst, vóór zij de bespreking aanvat, b.v. van de detailpunten in verband met het beheer, enz.

Een lid stelt met bezorgdheid vast dat in enkele amendementen van sommige van zijn collega's een aantal punten die verband houden met de akkoorden van april 1973, systematisch op de helling worden gezet. De grondbeginselen van dit akkoord moeten tot elke prijs geëerbiedigd worden. Bij de aangehaalde voorbeelden deelt hij mee dat hij zich zorgen maakt over de ingesteldheid van sommigen, die hem weinig verenigbaar lijkt met de eerbiediging van dit akkoord.

Hij wenst spoedig te beschikken over een algemene beoordeling in verband met de bestaande gegevens die bijeengebracht werden door de Pluralistische Coördinatiecommissie.

Un autre membre estime qu'avant tout, il convient de connaître les répercussions financières du projet de loi.

Il est en effet inutile de légiférer si, par après, il s'avère impossible d'appliquer les obligations prévues par la loi. En tout état de cause, il faut observer tout au long de l'examen de ce projet un esprit de neutralité et de tolérance. On ne peut surtout pas perdre de vue que chaque élève doit être traité de la même manière dans l'ensemble de ce pays.

L'orateur suivant rappelle à son tour que l'exposé des motifs déclare textuellement que ce transport doit être commun et s'organiser pour toutes les écoles dans les mêmes conditions, suivant les mêmes critères et en concertation avec les pouvoirs organisateurs concernés.

Un autre membre rappelle qu'initialement le projet a été conçu dans un contexte qui diffère sensiblement de l'actuel. En effet, naguère les responsables de l'enseignement ne s'exprimaient qu'en termes de paix scolaire et de sacro-saints équilibres à instaurer ou à sauvegarder. Ce seul état d'esprit n'est plus de mise à notre époque.

Il convient de s'adapter aux situations modifiées depuis lors et d'examiner d'une manière créative les problèmes actuels. Avant tout, il faut se rendre compte qu'il s'agit de transporter au mieux les jeunes élèves vers leurs écoles.

Pourquoi ne pas s'inspirer des expériences des pays étrangers? Pourquoi ne pas tenir compte avant tout de l'immense potentiel existant, la S.N.C.B., la S.N.C.V., la S.T.I.B., etc., le parc automobile existant? Pourquoi, créer une fois de plus au sein de l'administration de nouveaux services et procéder à de nouvelles nominations?

L'orateur cite quelques exemples d'où il ressort que plusieurs trajets similaires s'effectuent chaque jour aux mêmes heures avec des autocars fort peu occupés. Une rationalisation est indispensable en la matière. La population de ce pays est préparée depuis longtemps à accepter un pluralisme « technique ».

Toutefois de sérieuses analyses coûts/profits ont-elles été effectuées? Ne peut-on envisager d'inclure dans ce type de transport scolaire celui des enfants handicapés? Ce serait là une occasion de réaliser leur intégration.

Le même membre estime que si pour Bruxelles-Capitale notamment la compétence du Service de transport scolaire est fixée selon la langue de l'enseignement, il doit en être de même pour la partie germanophone du pays. Quelles mesures seront prises à cet égard?

En tout état de cause, les textes législatifs proposés sont imprécis. Que faut-il entendre par « distance raisonnable », « sécurité suffisante »?

En conclusion, le membre demande que la commission puisse entamer en toute sérénité et préalablement une discussion fondamentale sur le sens et l'utilité mêmes de la création d'un nouveau service, avant d'aborder des points tels que les modalités de gestion de celui-ci, par exemple.

Un membre s'inquiète du dépôt de quelques amendements qui remettent systématiquement en cause des points liés aux accords d'avril 1973. Il faut avant tout respecter les principes de cet accord. Il cite à cet égard quelques exemples qui témoignent d'un état d'esprit qui lui paraît peu compatible avec le respect de cet accord.

Il souhaite pouvoir disposer rapidement d'une appréciation globale des données actuelles récoltées par la Commission de coordination pluraliste.

Voorts deelt het lid nog het volgende mee :

- voor 9 000 vervoerde leerlingen in het Franse taalstelsel, is het aantal voertuigen gedaald van 220 tot 156 en de uitgaven van 88 tot 79 miljoen;
- voor 12 500 vervoerde leerlingen verminderde het aantal voertuigen dank zij de rationalisatie van 305 tot 220. Hij wenst precieze informatie over de bezuinigingen die door middel van deze coördinatie kan bereikt worden.

Een ander lid zegt dat de uitvoering van de resoluties van het Schoolpact moet worden toegelicht. Het volstaat immers niet een koninklijk besluit te publiceren over de Raad voor het pluralistisch onderwijs, zonder daarna concrete maatregelen te nemen.

Wat betekent de zinsnede : de uitvoering van het Schoolpact volgens de wegen van de geleidelijkheid ? Dat begrip is erg vaag. Een strengere toepassing van de bestaande normen kan alleen nadeel berokkenen aan wie momenteel een bevoorrecht statuut genieten.

Spreker wil de zienswijze van de Regering vernemen in verband met de berekeningswijze van de werkingskosten die aan het gesubsidieerd onderwijs op forfaitaire grondslag verleend worden.

Sommige uitdrukkingen, zoals « de niet-classificeerbare school » komen hem bovendien niet bevattelijk voor. Er zou ten minste een poging tot opsomming moeten worden gedaan voor « het intern vervoer ».

Welke financiële weerslag zal het zagezegde « faciliteitenvervoer » hebben op de begroting van Onderwijs ? Zullen de afstanden 4-12-20 behouden worden zoals ze bij het Rijksonderwijs bestaan ? Welke plaats zal aan de Dienst voor Leerlingenvervoer worden toegewezen in het buitengewoon onderwijs ?

Er werd bepaald dat niemand voortaan een nieuwe dienst voor leerlingenvervoer mag organiseren in een zone die bediend wordt door de Nationale Dienst. In hoever beschikt de Regering over middelen om de overtreders van die bepaling sancties op te leggen ? Welke garanties biedt de Regering in dit verband ?

Een ander lid is het ermee eens dat dit vraagstuk opnieuw onderzocht wordt en dat elkeen daarbij creatief tracht te zijn. Het is immers mogelijk dat betere formules gevonden worden.

Vanzelfsprekend mag dit onderzoek nooit een voorwendsel worden om niets uit te voeren. De praktijk wijst uit dat de huidige formule talrijke nadelen inhoudt voor een van de bestaande netten. Voortaan zouden alle netten deze dienstverlening volgens dezelfde criteria moeten genieten.

Tevens zal er zoveel mogelijk moeten worden op toegezien dat de kinderen niet aan hun natuurlijk milieu onttrokken worden.

In elk geval is het ontoelaatbaar de niet-classificeerbare scholen het voordeel van het leerlingenvervoer te onzeggen. Men kan toch niet zomaar een van de bestaande netten uitsluiten alleen op grond van zijn eigenheid.

Een lid vraagt of het raadzaam is een volledige nationale dienst voor leerlingenvervoer op te zetten. Momenteel blijken nog zoveel andere prioriteiten van meer pedagogische aard te bestaan. Bewijst men de schoolgemeenschap van ons land geen dienst door dit ontwerp zonder meer op te geven en het daartoe bestemde bedrag aan andere prioriteiten te besteden ?

Nog tal van vragen dringen zich op, onder meer over de coördinatie met het bestaande nationaal, buurt- en stedelijk vervoer.

Le membre signale ensuite que :

- pour 9 000 élèves transportés, dans le régime francophone, on est passé de 220 véhicules à 156 véhicules, tandis que les dépenses ont été ramenées de 88 millions à 79 millions;
- pour 12 500 élèves transportés, on est passé de 305 à 220 véhicules. Il souhaite obtenir des données précises au sujet des économies que cette coordination a permis de réaliser.

Un autre membre déclare que l'exécution des résolutions du Pacte scolaire demande quelques éclaircissements. En effet, il ne suffit pas de publier un arrêté royal au sujet du Conseil de l'enseignement pluraliste, sans que des mesures concrètes ne soient prises par la suite.

Que signifient les mots : l'exécution « progressive » du Pacte scolaire ? Cette notion est très imprécise. Une application plus sévère des normes existantes ne pourra être préjudiciable qu'à ceux qui bénéficient actuellement d'un statut privilégié.

Le même membre souhaite connaître le point de vue du Gouvernement sur le mode de calcul des frais de fonctionnement qui sont accordés à l'enseignement subventionné sur une base forfaitaire.

Certains termes, tels que « l'école non catégorisable » ne lui paraissent pas clairs. D'autre part, une tentative d'énumération de « transport interne » devrait au minimum être établie.

Quelle sera la répercussion financière sur le budget de l'Education nationale des transports qualifiés « de commodité » ? Maintiendra-t-on les distances 4-12-20, telles qu'elles existent dans l'enseignement de l'Etat ? Quelle sera la place du Service de transport scolaire dans l'enseignement spécial ?

Il est prévu qu'aucun nouveau service de transport scolaire ne pourra encore être organisé par quiconque dans une zone desservie par le Service national. Dans quelle mesure le Gouvernement a-t-il les moyens d'appliquer des sanctions aux contrevenants à cette règle ? Quelles sont les garanties que fournit le Gouvernement à ce propos ?

Un membre se déclare favorable à un nouvel examen de ce problème, au cours duquel chacun ferait un exercice de créativité. Il est en effet possible que de meilleures formules puissent être inventées.

Cet examen ne pourrait en aucune façon être un alibi pour ne rien entreprendre. La formule existante s'avère être en pratique fort préjudiciable à un des réseaux existants. Tous les réseaux devraient bénéficier dorénavant de ce service selon les mêmes critères.

Dans la mesure du possible, il faudra aussi veiller que les enfants ne soient pas « déracinés de leur milieu habituel ».

En tout état de cause, exclure les écoles non catégorisables du bénéfice du transport scolaire n'est pas admissible. On ne peut pas sanctionner un des réseaux existants en vertu même de son caractère spécifique.

Un membre se demande s'il est bien opportun d'élaborer tout un service national de transport scolaire. Il semble exister actuellement tant d'autres priorités à caractère plus pédagogique. Ne rendrait-on pas à la communauté scolaire de ce pays un meilleur service en abandonnant tout simplement ce projet et en consacrant le montant prévu à cet effet à d'autres priorités ?

De nombreuses questions se posent encore, notamment celles de la coordination avec les transports nationaux, vicinaux et urbains existants.

Een lid waarschuwt de Regering voor de enorme kostprijs van deze aangelegenheid. Hij herinnert eraan dat de uitbreiding van het faciliteitenvervoer tot de scholen van het gesubsidieerd net ontegenzeggelijk zal leiden tot een verviervoudiging van de post « vervoer » die daarvoor in de huidige begroting werd opgenomen.

Uiteraard zal een deel van die kosten gerecupereerd kunnen worden op de werkingstoelagen die aan het gesubsidieerd onderwijs worden verleend, want die kosten zullen vereffend kunnen worden met de werkingstoelagen. Het blijkt echter niet gemakkelijk een akkoord te bereiken over de vermindering van de werkingskosten, en de bijdrage van de ouders optrekken om de reële kostprijs te benaderen dreigt een bijzonder weinig populaire maatregel te worden...

Spreker wijst de Regering op het gevaar van achterstelling van het Rijksonderwijs. In dit verband verwijst hij naar de zienswijze van de kabinetschef van een vorige Minister van Onderwijs wiens verklaring in een persartikel verschenen is.

Naar aanleiding van de financiële bekommernis van verscheidene sprekers, komt een lid terug op de financiële bepalingen van het protocol van herziening van het Schoolpact in 1973, waarin gezegd wordt dat elke partij haar vrijheid van beoordeling en kritiek behoudt ten opzichte van het geheel van het begrotingsbeleid van de Staat en dat door de afsluiting van een nieuw Schoolpact de partijen echter solidair de verantwoordelijkheid aanvaarden van de financiële gevolgen die uit de uitvoering ervan volgen.

Spreker wenst het precieze standpunt van de huidige Regering daaromtrent te vernemen.

Tenslotte meent hij dat een niet-classificeerbare school geen vrije-keuze-school is. Ook daaromtrent wil hij duidelijk geïnformeerd worden over de zienswijze van de Regering.

Een lid gaat akkoord met de volledige uitvoering van de bestaande akkoorden, doch ze moeten op een correcte manier geïnterpreteerd worden. De werkingstoelagen hebben principieel niets te maken met het leerlingenvervoer.

In de memorie van toelichting wordt gehandeld over de oprichting van het gemeenschappelijk leerlingenvervoer, rekening houdend met de budgettaire mogelijkheden en met het doel van de gelijkheid voor ogen. Daaruit volgt dat iedereen blij moet geven van creatieve verbeelding om die formules te vinden die elkeen voldoende schenken.

Een commissielid verklaart dat nooit of nergens sprake geweest is van een mogelijkheid om op de werkingstoelagen te recupereren. Het wetsontwerp is daaromtrent zeer duidelijk.

Een ander lid onderstreept het verschil tussen de Schoolpactcommissie en deze commissie. De Schoolpactcommissie wil de schoolvrede bewaren: zij behandelt principekwesties.

Hier staat tegenover dat de financiële gevolgen ervan in de parlementaire commissies kunnen worden besproken.

Als antwoord op de vragen deelt de Minister van Onderwijs(N) mee dat krachtens de wet van 14 juli 1975, de uitvoering van de maatregelen tot rationalisatie en organisatie van het leerlingenvervoer gelijktijdig moet plaatshebben.

Wat de financiële weerslag van dit ontwerp betreft, bevestigt de Minister dat met de bestaande financiële middelen een maximumaantal vervoerroutes moeten worden bediend. De Minister herinnert eraan dat de Regering zich inspent om alle vroeger aangegane verbintenissen volledig uit te voeren binnen het kader van de budgettaire mogelijkheden en benadrukt nogmaals dat de Dienst voor Leerlingenvervoer slechts een aanvullende taak heeft. Dat houdt in dat hij slechts moet worden georganiseerd in de mate dat het bestaande openbaar vervoer niet bij machte is in het leerlingenvervoer te voorzien.

Un membre met le Gouvernement en garde contre les coûts énormes de cette entreprise. Il rappelle que l'extension de ce transport de commodité aux écoles du réseau subventionné entraînera incontestablement une multiplication par 4 du poste « transport » qui est prévu à cet effet dans le budget actuel.

Bien sûr, une partie de ces frais pourrait être récupérée sur les subventions de fonctionnement accordées à l'enseignement subventionné, puisqu'aussi bien ces frais pourront être payés avec ces subventions. Il semble toutefois qu'un accord concernant la diminution des frais de fonctionnement ne semble pas aisé à obtenir et qu'une augmentation de la part contributive des parents pour se rapprocher du coût réel risque bien d'être une mesure fort peu populaire...

L'orateur met le Gouvernement en garde contre la « victimisation » de l'enseignement de l'Etat et cite à ce propos l'opinion du chef de cabinet d'un précédent Ministre de l'Education nationale, parue dans un article de presse.

En ce qui concerne les inquiétudes budgétaires qui ont été exprimées, un autre membre rappelle les dispositions financières du protocole de révision du Pacte scolaire de 1973. « Il est entendu que chacun des partis garde sa liberté d'appréciation et de critique quant à la politique budgétaire globale de l'Etat; en concluant un nouveau Pacte scolaire, les partis acceptent cependant solidairement la responsabilité des conséquences financières qui découleront de son exécution ».

Le même membre souhaite connaître très clairement le point de vue du Gouvernement actuel à ce propos.

Enfin, il estime que l'école non catégorisable n'est pas une école de libre choix. A ce propos également, il souhaite connaître la position exacte du Gouvernement.

Un membre se déclare en faveur de l'exécution intégrale des accords existants, mais ceux-ci doivent être interprétés correctement. Les subventions de fonctionnement n'ont en principe rien de commun avec le transport scolaire.

Dans l'exposé des motifs il est question de la mise en place du transport scolaire en commun, compte tenu des possibilités budgétaires et dans le souci de l'égalité. Il en découle que tout le monde doit faire preuve d'imagination créative pour trouver les formules susceptibles de rencontrer l'unanimité.

Un membre rappelle qu'il n'a jamais été question d'une possibilité de récupération sur les subventions de fonctionnement. Le projet de loi est très clair à ce sujet.

Un autre membre insiste sur la différence existant entre la Commission du Pacte scolaire et cette commission. La Commission du Pacte scolaire a le souci de sauvegarder la paix scolaire. On y aborde des questions de principe.

En revanche, les implications financières de celles-ci peuvent faire l'objet de discussions dans les commissions parlementaires.

En réponse à plusieurs intervenants, le Ministre de l'Education nationale (N) rappelle qu'en vertu de la loi du 14 juillet 1975, il convient de réaliser une simultanéité entre la mise en œuvre des mesures de rationalisation et l'organisation du transport scolaire.

Quant à l'impact budgétaire de ce projet, le Ministre affirme qu'il convient d'assurer au mieux un maximum de transports avec les moyens financiers existants. Rappelant que le Gouvernement s'efforce d'exécuter intégralement tous les engagements conclus antérieurement, dans la limite des moyens budgétaires disponibles, le Ministre répète avec force que le Service de transport scolaire n'a qu'un caractère supplétif. Cela veut dire qu'il ne doit être créé que dans la mesure où le transport public existant s'avère inapte à accomplir une mission de transport scolaire.

Bovendien moet deze wet geleidelijk uitgevoerd worden, al biedt zij een mogelijkheid tot rationalisatie en « technisch pluralisme », aangezien het vervoer voor alle scholen gemeenschappelijk is en volgens dezelfde voorwaarden georganiseerd moet worden.

Terecht wordt gesteld dat het principe van gelijke behandeling van de leerlingen uit alle netten even belangrijk is als het principe van de kosteloosheid van het onderwijs. Wij zijn op een punt gekomen dat de realisatie van dat principe niet meer op een onkritische en eigenlijk onverantwoorde wijze ten laste van de begroting kan worden gelegd.

De Minister (N) is van mening dat wij allen moeten pogen de vastgeroeste denkpatronen en ingebakken automatismen opzij te schuiven en op een creatieve manier en met realiteitszin de rationalisatie van het leerlingenvervoer moeten aanpakken.

Enkele gegevens kunnen dit verduidelijken :

Jaarlijks worden door het departement (N) ongeveer 78 800 leerlingen vervoerd, waarvan 47 000 uit het gewoon Rijksonderwijs en 31 000 uit het buitengewoon onderwijs (alle netten). Het Rijksonderwijs beschikt over een eigen autobussenpark van 447 voertuigen. Daarnaast worden 1 223 voertuigen ingezet via beroepsvervoerders. Voor de begeleiding op de autobussen wordt per jaar een bedrag van ongeveer 53 miljoen frank besteed in het gewoon Rijksonderwijs en 48 miljoen in het buitengewoon onderwijs (alle netten).

Ook werd nagegaan dat — alleen al met de autobussen die door het Onderwijsdepartement worden betaald of gesubsidieerd — dagelijks 153 000 kilometer worden gereden in het Vlaamse land. Men herinnere zich dat dit 4 keer de omtrek van de aardbol is.

De organisatie van het leerlingenvervoer kost jaarlijks 1,054 miljard — Nederlandse sector. Hierbij worden de aanzienlijke bedragen die door de gemeenten worden besteed aan het « eigen » vervoer van het gemeentelijk onderwijs, en de private fondsen die het leerlingenvervoer in het vrij onderwijs mogelijk moeten maken nog niet gerekend.

Over de « schoolbus » denkt de Minister (N) dat de organisatie van het leerlingenvervoer moet uitgaan van volgende, zeer eenvoudige principes :

1° de dienst werkt slechts aanvullend, namelijk alleen waar geen passend openbaar vervoer bestaat;

2° de Minister van Verkeerswezen kan dubbel gebruik met het openbaar vervoer beletten;

3° een leerling is een leerling, een school is een school en een bus is een bus; er hoeven niet zeven bussen in één straat voorbij te rijden of, zeer duidelijk gesteld : het leerlingenvervoer mag geen concurrentiemiddel tussen de netten zijn. Het is toch niet meer dan logisch dat alle leerlingen op dezelfde bus stappen en dat deze bus hen naar de dichtstbijzijnde school van hun keuze brengt. Rekening houdend met deze principes moeten de trajecten worden uitgewerkt.

Welnu, wat belangrijk is in dit ontwerp is dat de juridische mogelijkheid geschapen wordt het leerlingenvervoer te rationaliseren en te optimaliseren. Met andere woorden : minder kilometers, minder dubbele of driedubbele trajecten en optimaal benutten van het materiaal.

Door deze wet wordt namelijk de mogelijkheid geschapen parallel vervoer, uitgaande van het vrij, het gemeentelijk, provinciaal of het Rijksnet te verbieden.

Eens een zone gerationaliseerd is, wordt parallel vervoer wettelijk uitgeschakeld.

L'excécution de cette loi doit en outre s'opérer « en douceur », même s'il est exact qu'elle offre une chance de rationalisation et de « pluralisme technique » étant donné que le transport doit être commun pour toutes les écoles et être organisé dans les mêmes conditions pour toutes les écoles.

C'est à juste titre que l'on estime que le principe selon lequel les élèves de tous les réseaux doivent être traités sur un pied d'égalité est aussi important que le principe de la gratuité de l'enseignement. Nous sommes arrivés à un moment où il n'est plus possible de réaliser ce principe à charge du budget sans manifester aucun esprit critique et en continuant à adopter une attitude qui est en fait peu raisonnable.

Selon le Ministre (N), nous devons tous essayer de nous défaire des modes de pensées dépassées ou figées et procéder à la rationalisation du transport scolaire en faisant preuve de créativité et de réalisme.

Voici quelques éléments qui illustreront ce point de vue :

Chaque année, le Département (N) transporte quelque 78 000 élèves dont 47 000 de l'enseignement ordinaire de l'Etat et 31 000 de l'enseignement spécial (tous les réseaux). L'enseignement de l'Etat dispose d'un parc de 447 autobus. A cela s'ajoutent 1 223 véhicules appartenant à des transporteurs professionnels. Les frais d'accompagnement, pour ce qui est du transport par autobus, s'élèvent annuellement à quelque 53 millions de francs dans l'enseignement ordinaire de l'Etat et à 48 millions dans l'enseignement spécial (tous les réseaux).

On a également calculé que les seuls autobus financés ou subventionnés par le département de l'Education nationale parcourent journellement 153 000 km en région flamande. Il faut savoir que cela représente 4 fois la circonférence du globe terrestre.

L'organisation du transport scolaire coûte chaque année 1,054 milliard — secteur néerlandais. Ce montant ne comprend même pas les sommes importantes que les communes consacrent pour leur part au transport des élèves de l'enseignement communal ni les fonds privés nécessaires au transport scolaire dans l'enseignement libre.

En ce qui concerne l'« autobus scolaire », le Ministre (N) estime que l'organisation du transport scolaire doit être fondée sur une série de principes très simples que voici :

1° le service doit avoir une fonction supplétive, c'est-à-dire qu'il ne doit être organisé que là où il n'existe pas de transport public approprié;

2° le Ministre des Communications peut mettre fin aux doubles emplois, lorsqu'il existe un transport public;

3° un élève c'est un élève, une école c'est une école et un autobus c'est un autobus; il est inutile que sept bus passent par la même rue ou, plus clairement, il ne faut pas que le transport scolaire engendre une concurrence entre les réseaux. Il est quand même assez logique que tous les élèves prennent le même autobus et que celui-ci les dépose à l'école la plus proche de leur choix. C'est en fonction de ces principes là qu'il faut définir les trajets.

Ce qui importe, c'est que ce projet crée la possibilité juridique de rationaliser et d'« optimiser » le transport scolaire, autrement dit, de réduire le kilométrage ainsi que le nombre de trajets desservis par deux et même parfois trois autobus et d'utiliser le plus efficacement possible le matériel.

La loi en projet permet en effet d'interdire l'organisation de transports scolaires parallèles par l'enseignement libre, l'enseignement communal, l'enseignement provincial et l'enseignement de l'Etat.

Dès que l'on a procédé à la rationalisation dans une zone déterminée, les transports parallèles sont légalement supprimés.

I.v.m. de gevraagde garanties inzake sancties bij overtreding van deze verbodsregel, verklaart de Minister (N) dat de Regering er zich borg voor stelt dat de dwingende wetsbepalingen zullen worden nageleefd. Voor alle zekerheid en zonder vooruit te lopen op de artikelsgewijze bespreking, meent hij dat het wenselijk zou zijn een technisch amendement aan te nemen dat de sancties in de wet zelf inschrijft.

Voor wat het vrije-keuze-vervoer betreft, wenst de Minister het volgende heel duidelijk te verklaren: aan het bestaande gratis vervoer wordt niet geraakt.

Indien bij de uitvoering van de wet zou blijken dat het wenselijk is de afstanden van resp. 4 km (lager), 12 km (lager secundair) en 20 km (hoger secundair) te wijzigen en aan te passen aan een gewijzigde vervoer- en verkeerssituatie, zal de Regering niet aarzelen wijzigingen uit te werken, na hierover de Nationale Schoolpactcommissie te hebben geraadpleegd.

Doch deze materies situeren zich niet op het vlak van dit wetsontwerp, wel op het vlak van de uitvoering.

Met deze gegevens voor ogen wil de Minister (N) ingaan op de budgettaire weerslag van dit ontwerp.

Zijn visie is de volgende: momenteel bedragen de werkelijke kosten van het leerlingenvervoer ten laste van zijn departement één miljard 54 miljoen, salarissen van chauffeurs inbegrepen. Met dit vervoer worden 78 305 leerlingen vervoerd, zodat — ondanks betaling van abonnementen — de jaarlijkse gemiddelde kost per vervoerde leerling ongeveer 13 000 frank bedraagt.

De Minister is ervan overtuigd — en men hoeft geen expert te zijn om dit te zien — dat de middelen die momenteel ter beschikking worden gesteld, beter kunnen worden aangewend. Dat met andere woorden op sommige plaatsen en voor sommige categorieën leerlingen (b.v. het secundair onderwijs), het leerlingenvervoer drastisch kan worden ingeperkt en dat op andere plaatsen (plattelandstreken) waar passend vervoer ontbreekt, voor de leerlingen — en voor alle leerlingen — die het nodig hebben, efficiënt vervoer kan worden georganiseerd.

Met andere woorden: leerlingenvervoer moet worden ingelegd als er objectief nood aan is en niet als een kunstmatige vraag in het leven geroepen is.

In deze visie is het mogelijk — zonder het huidige budget te overschrijden — het leerlingenvervoer rationeler en meer algemeen te organiseren. Hiertoe zal het bestaande autobussenpark worden ingeschakeld.

Om alle misverstanden te vermijden, moet nog het volgende eraan worden toegevoegd: om na te gaan wat wel en wat niet mogelijk is bij het gemeenschappelijk maken van het vervoer, ligt het in de bedoeling van de Minister volgend jaar enkele experimenten op het getouw te zetten.

Zoals men weet hebben wij in Vlaanderen enkel ervaring met gemeenschappelijk vervoer in het buitengewoon onderwijs. Deze ervaring is positief en het moet mogelijk zijn een samenwerking op te zetten voor de verschillende onderwijsnetten in het gewoon onderwijs.

Maar de Minister (N) zal er zorg voor dragen het huidige budget niet te overschrijden.

In antwoord op de stelling van een lid dat het parallelisme aanvoert van dit ontwerp met het pluralistisch onderwijs, meent de Minister te mogen stellen dat deze Regering blijk heeft gegeven van loyaliteit inzake uitvoering van de politieke akkoorden.

Alles wordt in het werk gesteld om zeer binnenkort een akkoord van de vier betrokken Vlaamse partijen te verkrijgen.

De Minister (N) wil erop wijzen dat de akkoorden van 23 en 30 juli 1980 op het « oprichten van de Raad voor Pluralistisch Onderwijs » en niet op « l'installation de l'école pluraliste » slaan.

Pour ce qui est des garanties demandées concernant les sanctions en cas d'infraction aux dites interdictions, le Ministre (N) déclare que le Gouvernement s'engage à assurer le respect de ces dispositions légales impératives. Il estime, sans préjuger pour autant le résultat de l'examen des articles, qu'il serait souhaitable, pour plus de sûreté, d'adopter un amendement technique visant à inscrire les sanctions dans la loi même.

En ce qui concerne le transport « de libre-choix », le Ministre souhaite très clairement préciser que l'on ne touchera pas au transport gratuit existant.

S'il apparaissait, lors de l'exécution de la loi, qu'il est souhaitable de modifier les distances respectives de 4 kilomètres (primaire), de 12 kilomètres (secondaire inférieur) et de 20 kilomètres (secondaire supérieur) et de les adapter aux nouvelles conditions de transport et de trafic, le Gouvernement n'hésiterait pas à procéder aux modifications nécessaires, après avoir consulté à cet effet la Commission nationale du Pacte scolaire.

Ces questions n'ont toutefois rien à voir avec le projet de loi lui-même, mais concernent plutôt son exécution.

Compte tenu de ces éléments, le Ministre (N) souhaite aborder la question de l'incidence budgétaire de ce projet.

Son point de vue est le suivant: à l'heure actuelle, le coût réel du transport scolaire à charge de son Département s'élève à 1 054 millions, les rémunérations des chauffeurs y comprises. Il y a 78 305 élèves qui bénéficient de ce transport, de sorte que — malgré le paiement d'abonnements — les frais moyens annuels, par élève transporté, se chiffrent à quelque 13 000 francs.

Le Ministre est convaincu — et point n'est besoin d'être expert pour s'en apercevoir — que les ressources affectées actuellement au dit transport peuvent être mieux utilisées. Cela signifie qu'il est possible, en certains endroits et pour ce qui est de certaines catégories d'élèves (par exemple l'enseignement secondaire), de limiter le transport scolaire de manière drastique et d'organiser en d'autres lieux (régions rurales) privés de moyens de transports adéquats, un transport scolaire efficace à l'intention des élèves — de tous les élèves — qui en ont besoin.

Autrement dit, il faut créer un transport scolaire chaque fois qu'il est objectivement nécessaire de le faire et non pas lorsque la demande ne résulte que d'un besoin artificiel.

Dans cette optique, il est possible — sans dépasser le budget actuel — de rationaliser le transport scolaire et de l'organiser plus globalement. Le parc d'autobus existant sera utilisé à cette fin.

Pour éviter tout malentendu, le Ministre estime devoir ajouter encore qu'il a l'intention de procéder à quelques expériences, l'année prochaine, pour examiner ce qui est faisable et ce qui ne l'est pas dans l'optique de la création d'un transport scolaire commun à tous les réseaux.

Comme on le sait, notre expérience se limite, en Flandre, au transport commun organisé par l'enseignement spécial. Cette expérience est positive et il doit être possible d'organiser une collaboration entre les divers réseaux de l'enseignement ordinaire.

Le Ministre (N) veillera toutefois à ce que le budget actuel ne soit pas dépassé.

En réponse à un membre selon lequel il existe un parallélisme entre le projet en question et la notion d'enseignement pluraliste, le Ministre estime pouvoir dire que le présent Gouvernement a fait preuve de loyauté dans l'exécution des accords politiques.

Tout est mis en œuvre pour parvenir à très bref délai à un accord entre les quatre partis flamands concernés.

Le Ministre (N) tient à souligner que les accords des 23 et 30 juillet 1980 concernent la « création du Conseil de l'enseignement pluraliste » et non pas « l'installation de l'école pluraliste ».

Inderdaad, het is niet aan de Regering om dergelijke scholen op te richten. Er is altijd duidelijk gesteld — en dit blijkt uit de Schoolpactwet — dat de pluralistische school moet ontstaan uit lokaal initiatief.

Antwoordend aan verschillende leden verklaart de Minister(N) dat de Regering van oordeel is dat sommige technische verbeteringen eventueel wenselijk zijn. Inhoudelijke wijzigingen die het politieke akkoord op de helling zouden kunnen zetten, zullen echter door de Regering niet worden voorgesteld. De Regering zal de leden van deze commissie die fundamentele wijzigingen voorstellen trouwens uitnodigen hun amendementen in te trekken.

Op de vraag hoe de inrichtende machten zullen worden vertegenwoordigd antwoordt de Minister dat dit — al was het maar om praktische redenen — via de representatieve organen zal gebeuren.

Tenslotte is het antwoord positief op de vraag of het buitengewoon onderwijs ook in dit ontwerp begrepen is. Via de nieuwe Nationale Dienst zal de Staat de verplichtingen nakomen die vastgelegd zijn in de wet van 6 juli 1970.

Zoveel mogelijk — en dit is een feitenkwestie — zal de integratie van gehandicapten in het gewone vervoer bevorderd worden.

Ten overvloede bevestigt de Minister nog dat er in zijn beleid t.a.v. het lager onderwijs naar gestreefd wordt de plattelandscholen te behouden.

Een lid vraagt hoeveel voertuigen van het Rijk worden gebruikt voor het leerlingenvervoer in het Franse taalstelsel.

Een ander lid stelt de volgende vragen :

1) de Minister(N) heeft het gehad over een vervoer van zowat 78 000 leerlingen per jaar en een gemiddelde van ongeveer 13 000 frank per vervoerde leerling (Nederlands taalstelsel). Spreker wenst precieze details over die gegevens. Hoe komt het dat het vervoer van een leerling in het Frans taalstelsel heel wat goedkoper is ?

2) Hoeveel leerlingen worden vervoerd door het vrije net (Guimardstraat) ?

3) Werd dit ontwerp aan de Inspectie van Financiën ter beoordeling voorgelegd ? Zo ja, kan men haar verslag krijgen ?

4) Over welke middelen beschikken de netten die niet van het Rijk zijn, om hun leerlingenvervoer te organiseren ? Hoe staat het met het leerlingenvervoer in de zone Groot-Antwerpen en Groot-Gent bijvoorbeeld ?

6) Kan men met een beschikbaar bedrag van 1 054 000 000 frank wel een nationale dienst oprichten, wanneer daarvan 600 miljoen wordt aangewend voor het leerlingenvervoer van het bijzonder onderwijs ?

De Minister(N) herhaalt dat de vervoerkosten van de andere netten dan het Rijksnet erg moeilijk te berekenen zijn : zij kunnen immers verschillen van gemeente tot gemeente, van school tot school. In ieder geval mogen de nieuwe maatregelen niet meer kosten dan de daartoe bestaande middelen. Daarom is het volledig uitgesloten dat een reusachtige dienst wordt opgericht, te meer omdat zijn hoofdtaak erin bestaat in aanvullend vervoer te voorzien voor wie het bestaande vervoer niet kan gebruiken.

Bovendien mogen de Rijksbussen het maximum aantal kilometer dat hen thans wordt opgelegd niet overschrijden. De grondslag van het ontwerp is er volledig op gericht de bestaande openbare vervoermiddelen zo veel en zo goed mogelijk te gebruiken en, bij gebrek aan openbaar vervoer, te zorgen voor aanvullend leerlingenvervoer naar de dichtstbijgelegen school.

Een lid :

1° legt de nadruk op het principe van de gelijkheid en op de uitvoering van een bestaand politiek akkoord;

Il n'appartient en effet pas au Gouvernement de créer de telles écoles. Il a toujours été clairement établi — et cela ressort de la loi sur le pacte scolaire — que l'école pluraliste doit naître de l'initiative locale.

En réponse à plusieurs membres, le Ministre(N) déclare que le Gouvernement estime que certaines améliorations techniques peuvent être souhaitables. Le Gouvernement s'abstiendra toutefois de proposer des modifications de fond qui remettraient en cause l'accord politique. Le Gouvernement invitera d'ailleurs les membres de cette commission qui proposent des modifications fondamentales à retirer leurs amendements.

A la question de savoir comment les pouvoirs organisateurs seront représentés, le Ministre répond qu'ils le seront par l'intermédiaire des organes représentatifs concernés, ne fût-ce que pour des raisons pratiques.

Il répond enfin affirmativement à la question de savoir si l'enseignement spécial est également visé par le projet. L'Etat remplira les engagements qu'il a pris dans le cadre de la loi du 6 juillet 1970, et ce par l'intermédiaire du nouveau Service national.

On veillera autant que possible — et ce dans les faits — à intégrer les handicapés dans le transport normal.

Le Ministre souligne enfin expressément que sa politique vise, en ce qui concerne l'enseignement primaire, au maintien des écoles rurales.

Un membre demande quel est le nombre exact de véhicules appartenant à l'Etat en service pour les transports scolaires en régime francophone.

Un autre membre signale que :

1) le Ministre(N) a parlé d'un transport de $\pm 78\ 000$ élèves par an et d'une moyenne de $\pm 13\ 000$ francs par élève transporté (en régime néerlandais). Il souhaite obtenir des détails précis concernant ces données. Comment se fait-il que le transport d'un élève en régime français s'effectue à un prix nettement plus avantageux ?

2) Combien d'élèves bénéficient-ils du transport effectué par le réseau libre ? (rue Guimard).

3) Le projet en discussion a-t-il été soumis à l'appréciation de l'inspection des Finances ? Dans l'affirmative, peut-on disposer du rapport de cette inspection ?

4) De quels moyens disposent les réseaux non étatiques pour organiser leurs transports scolaires ? Qu'en est-il du transport scolaire dans la zone du Grand-Anvers et du Grand-Gand, par exemple ?

6) La question se pose de savoir si l'enveloppe dont on dispose, à savoir 1 040 000 000 francs, permettra de créer un service national, lorsqu'on déduit de cette somme les 600 millions affectés au transport des élèves de l'enseignement spécial.

Le Ministre(N) répète qu'il est bien difficile de calculer les frais de transport pour les réseaux non étatiques, ceux-ci pouvant varier d'une commune à l'autre et d'une école à l'autre. De toute manière, les mesures à prendre ne pourront dépasser les sommes prévues à cet effet dans l'enveloppe existante. Il est dès lors totalement exclu d'élaborer un gigantesque service, puisqu'aussi bien la vocation essentielle de celui-ci est de prévoir, à titre supplétif, des transports pour ceux et celles qui n'ont pas la possibilité de bénéficier des transports existants.

En outre, les cars de l'Etat ne pourront pas dépasser le quota kilométrique qui leur a été attribué actuellement. Toute la philosophie du projet tend en fait à employer au maximum et au mieux les transports publics existants et, à titre supplétif, à assurer le transport des élèves vers l'école la plus proche, à défaut de ce transport public.

Un membre :

1° insiste sur le principe de l'égalité et sur l'exécution d'un accord politique existant;

2° wenst een rapport te ontvangen van de driedelige voorbereidende missie voor de coördinatie van het leerlingenvervoer. Op grond daarvan kunnen de « gemeenschappelijke » reisroutes (d.w.z. die van de gecoördineerde zones) vergeleken worden met de nog niet gemeenschappelijke reisroutes;

3° vraagt per zone gedetailleerde cijfergegevens en een vergelijking met de toekomstige ramingen;

4° meent dat de wisseloplossing die door sommige leden werd voorgesteld, namelijk het terugschroeven van de werkingstoelagen van het confessioneel onderwijs, niet in aanmerking mag worden genomen, omdat ze tegen alle vroeger gesloten politieke akkoorden ingaat;

5° vraagt tenslotte hoe het kostenverschil tussen de nederlandstalige en de franstalige sector kan worden verantwoord en wie zal worden aangesteld om over de meest concurrentiële prijzen te onderhandelen.

Een ander commissielid meent dat dit ontwerp een sprong in het duister is, en stelt de volgende vragen :

1° Kan iets vernomen worden over de « experimenten van De Croo » te Kortrijk en te Veurne in verband met het bijzonder onderwijs ?

2° Is het wel raadzaam het vervoer van het bijzonder onderwijs samen te brengen met dat van het gewoon onderwijs ?

3° Is het niet wenselijk de leidinggevende personen van de N.M.B.S. en de N.M.V.B. te horen om tot klaarheid te komen tijdens de besprekingen van deze commissie ? Kunnen gespecialiseerde informaticabedrijven geen programmatie-analyse opstellen inzake optimaal vervoer en adviseren op grond van die studie ?

4° Kan, wat het zogenaamde intern vervoer betreft, aan elke school daarvoor geen « creditbon » worden toegekend ? Bijvoorbeeld, indien dat mogelijk is, de vergunning om een voertuig te gebruiken dat reeds rondrijdt, voor zover het aantal plaatsen van de bus het mogelijk maakt.

5° Men zou moeten beschikken over informatie in verband met de bestaande v.z.w.'s voor vervoer en elke overbodige stijging van het aantal te vervoeren leerlingen tegengaan. Sommige ouders hebben de hoofden bij elkaar gestoken om aan zogenoemd groepsvervoer te doen, omdat er zo weinig fietspaden zijn en het risico van ongevallen zo groot is voor de leerlingen. Kan niet overwogen worden dat type van ophaaldienst te steunen ?

6° Waarom is het franstalige Ministerie van Onderwijs bevoegd inzake leerlingenvervoer in het Duitse taalgebied ?

Een lid wenst eveneens precieze cijfergegevens. Wat kan men beginnen met minder dan 500 miljoen ? Spreker wil tevens vernemen hoeveel voertuigen « beheerd » worden door de verschillende v.z.w.'s die leerlingen vervoeren. Werd daarvan reeds een inventaris opgemaakt ?

Een ander commissielid wenst de invloed te kennen die de voorgestelde maatregelen zowel voor het Rijksonderwijs als voor de andere netten zullen hebben. Die hele operatie moet de huidige uitgaven doen dalen.

Hoe wordt die dienst samengesteld ? Wie zal het kader ervan vastleggen ? Komen er verscheidene gedeconcentreerde diensten ? Een grote voorzichtigheid lijkt geboden alvorens die nieuwe administratie wordt « bemand ».

Spreker pleit voor elke inspanning om het bestaande openbaar vervoer uit te breiden en vraagt eveneens om verslagen omtrent de beëindigde of huidige experimenten.

Een ander lid vraagt of reeds contacten worden gelegd met de verschillende netten om de uitvoeringsbesluiten vast te leggen.

2° souhaite obtenir un rapport de la mission préparatoire tripartite de coordination des transports scolaires. A la lumière de ce rapport, il sera possible de comparer les circuits « communs » (c'est-à-dire dans les zones coordonnées) avec ceux qui ne le sont pas encore;

3° demande, zone par zone, le détail des chiffres actuels et la comparaison avec les estimations futures;

4° l'alternative suggérée par certains commissaires, à savoir la diminution des frais de fonctionnement dans l'enseignement confessionnel, n'est pas à retenir, puisqu'elle irait à l'encontre de tous les accords politiques conclus précédemment;

5° enfin, le même membre demande comment justifier les différences de coût existant entre les secteurs néerlandais et français et qui sera chargé de négocier les prix les plus compétitifs.

Un autre membre estime que ce projet est vraiment un saut dans l'inconnu et pose les questions suivantes :

1° Peut-on prendre connaissance des « expériences De Croo » à Courtrai et Furnes, en ce qui concerne l'enseignement spécial ?

2° Est-il bien opportun de regrouper les transports de l'enseignement spécial avec ceux de l'enseignement ordinaire ?

3° Pour éclairer les délibérations de cette commission, des « auditions » avec des responsables de la S.N.C.B. et de la S.N.C.V. ne sont-elles pas souhaitables ? Des firmes spécialisées d'informatique ne pourraient-elles pas établir une analyse-programmation de transport optimal et sur base de cette étude donner des avis ?

4° Quant au transport dit « interne », ne serait-il pas intéressant d'octroyer à chaque école un « bon de crédit » à cet effet ? Par exemple, la permission d'utiliser, si la possibilité existe, un véhicule qui roule déjà, pour autant que sa capacité le permette.

5° Il faudrait disposer de renseignements concernant les A.S.B.L. de transport existantes et empêcher tous accroissements superflus d'élèves à transporter. Certains parents se sont regroupés pour effectuer des transports dits « de groupe », les pistes cyclables étant peu nombreuses et les risques d'accidents d'élèves élevés. Ne pourrait-on envisager une aide à ce type de ramassage scolaire ?

6° Pourquoi l'Education nationale française est-elle compétente pour les transports scolaires s'effectuant en région germanophone ?

Un membre souhaite également obtenir des données chiffrées exactes. Que peut-on faire en réalité lorsque moins de 500 millions sont disponibles à cet effet ? Il aimerait également connaître le nombre de véhicules « gérés » par les différentes A.S.B.L. s'occupant de transports scolaires. A-t-on déjà procédé à un inventaire de ceux-ci ?

Un autre membre désire être informé de l'impact exact des mesures proposées, tant en ce qui concerne l'enseignement de l'Etat que les autres réseaux. L'opération globale doit faire baisser les dépenses actuelles.

Comment ce service sera-t-il constitué ? Qui en établira le cadre ? Y aura-t-il plusieurs services déconcentrés ? Il faut être fort prudent avant de « meubler » cette nouvelle administration.

Le même membre plaide pour tout effort tendant à augmenter le transport public existant et demande à son tour des rapports sur les expériences déjà effectuées ou encore en cours.

Un autre orateur pose la question de savoir si des contacts ont déjà été noués avec les différents réseaux en vue d'établir les arrêtés d'application ?

Wat brengt de gesubsidieerde sector in bij die operatie? Moet niet worden gevreesd dat de gezamenlijk voorgestelde maatregelen negatieve gevolgen voor het Rijksonderwijs zullen hebben?

Een ander stelt vast dat het merendeel van de commissieleden het principe van het kosteloze leerlingenvervoer wenst te behouden, ofschoon de beschikbare middelen blijven afnemen. Hij wil dan ook weten hoe de Regering de onvermijdelijke verhoging van de voor het leerlingenvervoer bestemde bedragen zal doorvoeren.

Een andere spreker vraagt andermaal om gedetailleerde en correcte cijfers over elke soort van leerlingenvervoer die door de verschillende netten wordt verricht. Hij zegt erg sceptisch te staan ten opzichte van de door de Minister (N) aangevoerde cijfers.

Is het niet verkieslijk in sommige gevallen rechtstreeks aan de betrokkenen, d.w.z. aan de leerlingen, een gratis abonnement te geven op de bestaande vervoerlijnen?

Bovendien zij opgemerkt dat in bepaalde gevallen en vanaf een bepaalde leeftijd de kosteloosheid niet helemaal meer verantwoord blijkt. Heel die operatie brengt bovendien ook een niet te onderschatten bijdrage mee voor alle burgers van ons land.

Een commissielid vraagt zich af hoe al die experimenten konden worden uitgevoerd zonder wettelijke grondslag. Moet in dit geval niet met meer juridische nauwgezetheid worden gehandeld?

Aangezien de Ministers het totaal van de beschikbare budgettaire middelen niet mogen overschrijden, lijkt het toch normaal dat zij correctieven bedenken voor het huidige stelsel dat blijkbaar een enkel net bevoordeelt ten opzichte van de andere netten.

Een lid stelt de volgende vragen:

1. Kan een dienst voor leerlingenvervoer opgericht worden met minder dan 500 miljoen? Moet deze wet niet geleidelijk worden uitgevoerd? Is het wel verstandig deze bespreking voort te zetten?

2. Hoe groot is het deel van de gezamenlijke toelagen voor het gesubsidieerd onderwijs dat bestemd is voor het leerlingenvervoer? Wordt het Rijksonderwijs niet benadeeld door deze nieuwe bepalingen?

Hoe hoog lopen de bijkomende kosten op van het vervoer dat zal worden georganiseerd voor de niet-classificeerbare scholen? Kan van de bestaande diensten geen beter rendement worden verwacht?

Heeft men er voldoende aan gedacht dat ophaalplaatsen moeten worden georganiseerd die voldoen aan de vereisten inzake gezondheid en veiligheid? Naar verluidt onbreekt het sommige bestaande ophaalplaatsen zelfs aan de geringste infrastructuur.

Wat is de Regering voornemens te doen met het huidige autobestand? Wordt het overgeheveld naar de nieuwe dienst? Wat is in voorkomend geval de compensatie voor die overhevelingen?

Wat met het personeel dat momenteel wordt tewerkgesteld door Onderwijs en met de personeelsleden wier bussen contractueel uitgeleend werden door een rechts- of een natuurlijk persoon? Spreker vraagt ook de verslagen te krijgen over de experimenten te Kortrijk bijvoorbeeld.

Tenslotte wil hij een duidelijke bepaling van « de ophaalplaatsen naar de school en omgekeerd » en van « de door de Staat georganiseerde of gesubsidieerde school ».

Een lid zegt dat elk van de centrale en van de gedeconcentreerde diensten wordt bijgestaan door raadgevende commissies. Deze worden bijgestaan door verschillende personen? Werd de financiële weerslag van die maatregelen reeds berekend? Wanneer het per provincie om een minimum van 2 personen gaat, moet daarvoor per jaar ongeveer 15 miljoen uitgetrokken worden.

Quel sera l'apport du secteur subventionné dans cette opération? Ne doit-on pas craindre que l'effet de l'ensemble des mesures proposées soit négatif pour l'enseignement de l'Etat?

Un autre membre constate que la majorité des commissaires souhaite maintenir le principe de la gratuité du transport scolaire, alors que les ressources disponibles ne cessent de décroître. Dès lors, il souhaite savoir de quelle manière le Gouvernement procédera à l'inévitable augmentation des montants prévus pour le transport scolaire.

Un autre orateur renouvelle sa demande de chiffres détaillés et corrects de tous les transports scolaires effectués par les différents réseaux. Il se déclare très sceptique quant à l'exactitude des chiffres cités par le Ministre (N).

Ne serait-il pas préférable, dans certains cas, d'octroyer directement aux intéressés, c'est-à-dire aux élèves, un abonnement gratuit sur les lignes de transport existantes?

En outre, il faut bien constater que, dans certains cas et à partir d'un certain âge, la gratuité ne se justifie plus tout-à-fait. Or, toute cette opération représente tout de même une contribution non négligeable pour la collectivité des citoyens de ce pays.

Un membre se demande comment on a pu procéder à toutes ces expériences sans base légale et plaide en faveur d'une plus grande rigueur juridique.

Les ministres ne pouvant excéder l'enveloppe budgétaire globale existante, il paraît tout de même normal qu'ils envisagent des correctifs au système en vigueur qui semble davantage favoriser un seul réseau par rapport aux autres.

Un membre pose plusieurs questions:

1. Pourra-t-on réaliser la véritable création d'un Service de transport scolaire avec un montant inférieur à 500 millions? Ne devra-t-on pas prévoir une exécution progressive de cette loi? Est-il bien sage de continuer cette discussion?

2. Dans l'ensemble des subventions octroyées à l'enseignement subventionné quelle est la part destinée aux transports scolaires? L'enseignement de l'Etat ne sera-t-il pas lésé par ces nouvelles dispositions?

Quels seront les coûts supplémentaires du transport qui sera organisé pour les écoles non catégorisables. Ne peut-on envisager un meilleur rendement de la part des services actuels existants?

A-t-on suffisamment envisagé qu'il faudra aménager des lieux de ramassage répondant aux exigences en matière d'hygiène et de sécurité? Il semble que certains lieux d'embarquement actuels soient vraiment dépourvus d'un minimum d'infrastructure.

Quelles sont les intentions du Gouvernement au sujet du parc automobile existant? Sera-t-il transféré au nouveau service? Quel sera, le cas échéant, la compensation pour ces transferts?

Qu'advient-il du personnel actuellement employé par l'Education nationale et du personnel dont les autobus sont prêtés sous contrat par une personne morale ou physique? Le même membre demande également de recevoir les rapports sur les expériences effectuées à Courtrai, par exemple.

Enfin, il souhaite que soit clairement défini ce que l'on entend par « les points d'embarquement vers l'école et inversement » et par « l'école organisée ou subsidiée par l'Etat ».

Selon un autre membre, chacun des services centraux et déconcentrés sera assisté par des commissions consultatives. Celles-ci seront aidées par plusieurs personnes. A-t-on déjà calculé l'impact financier de ces mesures? Un minimum de 2 personnes par province suppose déjà une dépense de l'ordre de près de 15 millions par an.

Hoe zullen de benoemingen gebeuren? Wordt de commissie-Dekens erbij betrokken? Op grond van welke criteria zullen nieuwe aanwervingen gebeuren?

Moeten niet eerst alle mogelijkheden van de N.M.B.S. en de N.M.V.B. onderzocht worden, vooraleer deze bespreking wordt voortgezet?

Een commissielid dringt erop aan dat samen met de uitwerking van dit ontwerp concrete plannen worden gemaakt voor de oprichting van de pluralistische school. Hij herinnert in dit verband aan de bestaande akkoorden over het te handhaven parallelisme.

Klinkt het bovendien op zijn minst niet paradoxaal dat de Regering het heeft over bezuinigingen in het Rijksonderwijs en dat dit ontwerp ongetwijfeld nieuwe uitgaven meebrengt voor de Staat?

De Minister (N) antwoordt dat de Regering de vroegere akkoorden zal nakomen en de bepalingen ervan volledig zal uitvoeren. Al deze maatregelen zullen geleidelijk uitgevoerd worden, rekening houdend met de budgettaire mogelijkheden.

Het is echter verkieslijk dat de experimenten ter zake kunnen verlopen op een juridische grondslag, ook al is het juist dat de franstaligen *de facto* gehandeld hebben.

De gegevens omtrent de bussen en hun bezettingsgraad bij de verschillende netten zullen worden meegedeeld. Aan het vrije-keuze-vervoer zal niet worden geraakt.

Thans zijn sommige bussen onderbezet. De Regering zal erop toezien dat het bestaande voertuigenbestand rationeler wordt aangewend.

Tevens heeft de Regering helemaal niet de bedoeling een reusachtige administratie op te richten en het huidige statuut van het personeel blijft behouden. Vanzelfsprekend moeten de ophaalplaatsen voorzien worden van een voldoende infrastructuur.

De Minister (F) deelt de cijfers mee die in bijlage I staan vermeld.

..

De Regering zal eerstdaags amendementen voorstellen op dit ontwerp. De Ministers van Onderwijs hebben besprekingen gevoerd met de N.M.B.S. en de N.M.V.B. Beide maatschappijen zullen concrete voorstellen doen voor elk voorgelegd geval.

De zone van de Oostkantons werd reeds volledig gerationaliseerd. Zij behoort tot de bevoegdheid van de Minister van Onderwijs (F).

Er mag geen twijfel blijven bestaan over het volgende: die dienst zal geleidelijk tot stand komen, rekening houdend met de budgettaire mogelijkheden. De twee Ministers hebben daarover hetzelfde standpunt.

Over de organisatie van de administratieve hiërarchie worden op dit ogenblik besprekingen gevoerd. Voor de franstalige sector plant men een groep van 17 personen waaronder 1 directeur, 6 zendingsgelastigden 6 adjunct-gelastigden en 5 leden van het administratief personeel.

Een commissielid betwist de informatie van de Minister van Onderwijs (N) en wenst dat hierover volledige klaarheid wordt geschapen.

Evenmin gaat hij akkoord met de verklaring van de Minister als zou het bestaande administratief statuut van het personeel niet gewijzigd worden wanneer de nieuwe dienst wordt opgericht. Hij haalt verscheidene voorbeelden aan waaruit hij afleidt dat dit onmogelijk blijft: zo kan één personeelslid niet tegelijkertijd afhangen van de Nationale Dienst en van het Vrij Onderwijs.

Ook de Minister (N) geeft statistieken (zie bijlage II).

D'autre part, comment les nominations seront-elles effectuées? La commission « Dekens » y sera-t-elle mêlée et selon quels critères procédera-t-on à de nouveaux recrutements?

Ne doit-on pas, avant de continuer la discussion de ce projet, examiner toutes les possibilités que pourraient offrir la S.N.C.B. et la S.N.C.V.?

Un autre membre insiste pour qu'il y ait en même temps que l'élaboration de ce projet, des plans concrets en vue de la mise en place de l'école pluraliste. Il rappelle à ce propos les accords existants concernant le parallélisme à maintenir.

D'autre part, n'est-il pas pour le moins paradoxal que le Gouvernement préconise des restrictions dans l'enseignement de l'Etat, alors que ce projet entraîne indiscutablement de nouvelles dépenses de la part de l'Etat?

Le Ministre (N) déclare que le Gouvernement respectera les accords précédents et exécutera globalement leur contenu. L'élaboration de toutes ces mesures devra se faire « graduellement » en tenant compte des possibilités budgétaires.

Il est cependant préférable d'avoir une base juridique pour effectuer des expériences en cette matière, même s'il est exact que du côté francophone l'on a agi *de facto*.

Les chiffres concernant les autocars et leur degré d'occupation dans les différents réseaux seront communiqués. Il ne sera pas porté atteinte au transport de « libre choix ».

Actuellement, certains cars sont sous-occupés. Le Gouvernement veillera à un emploi plus rationnel du parc automobile existant.

Le Gouvernement n'a nullement l'intention de créer une gigantesque administration et le statut actuel du personnel sera maintenu. Il est évident que les aires de rassemblement devront bénéficier d'une infrastructure satisfaisante.

Le Ministre (F) cite des chiffres qui figurent en annexe I.

..

Le Gouvernement déposera incessamment des amendements à ce projet. Les Ministres de l'Education ont eu des contacts avec la S.N.C.B. et la S.N.C.V. Pour chaque cas soumis, ces sociétés feront des propositions concrètes.

La zone des cantons de l'Est est déjà entièrement rationalisée. Elle ressortit à la compétence du Ministre de l'Education nationale (F).

Il ne peut y avoir aucune hésitation à ce sujet: la mise en place de ce service interviendra progressivement, compte tenu des possibilités budgétaires. Les deux ministres partagent un point de vue identique à ce propos.

L'organisation de la hiérarchie administrative fait actuellement l'objet de discussions. On envisage pour le secteur français, une cellule de 17 personnes comprenant 1 directeur, 6 chargés de mission, 6 chargés de mission adjoints et 5 membres du personnel administratif.

Un membre conteste les chiffres avancés par le ministre de l'Education nationale (N) et désire que toute la lumière soit faite à ce propos.

Il ne peut également admettre la déclaration du ministre, selon laquelle le statut administratif du personnel existant restera inchangé lorsque le nouveau service sera créé. Il cite plusieurs cas d'où il ressort que cela s'avère impossible (par exemple, un seul agent ne peut dépendre simultanément à la fois du Service national et de l'enseignement libre).

Le Ministre (N) donne à son tour des renseignements statistiques (voir annexe II).

Een lid staat erop dat een volledige gelijkheid behouden blijft tussen de bestaande netten en de twee taalsectoren. Hij vraagt beide ministers of daarover voldoende overleg werd gepleegd en wat de Regering overweegt te doen om die gelijkheid te handhaven.

Een ander lid vraagt dat een vergelijkende studie wordt gemaakt tussen de kostprijs van de bussen van het Rijk en die van de beroepsvervoerders. Werden besprekingen ingezet met de Federatie van de Beroepsvervoerders?

Tenslotte stelt hij nog de volgende fundamentele vraag: « Menen de Ministers niet dat de akkoorden van 1974 achterhaald zijn en dat nieuwe onderhandelingen aangevat moeten worden? »

Een commissielid vraagt hoe de overplaatsing van het personeel « statutair » zal verlopen. Worden de buschauffeurs ook belast met bepaalde onderhoudswerkzaamheden? Wat met de toezichtvergoeding in het bijzonder onderwijs?

De Minister (F) wil hierover duidelijke taal spreken: de kostprijs van het vervoer van één leerling met een rijksbus bedraagt 7 765 frank. Bij dat bedrag werden verscheidene gegevens ingecalculeerd.

De experimenten in de franstalige sector gingen van start onder Minister Humblet (voorbereidende werkgroep in 1976-1977). Sindsdien werden talloze experimenten uitgevoerd.

De Minister (N) bevestigt dat de statutaire rechten van het aanwezig personeel behouden zullen blijven. De technische modaliteiten van die overdracht moeten evenwel nog uitgewerkt worden.

Wat de sector van het nederlandstalig onderwijs betreft, kunnen geen experimenten opgelegd worden. De experimenten in het bijzonder onderwijs te Kortrijk en te Leuven werden volledig vrijwillig uitgevoerd. Nooit werd een net of een persoon gedwongen ze uit te voeren.

Vóór de bespreking wordt voortgezet, wenst een lid te vragen of het niet ongewenst is een wetsontwerp te bespreken dat hoegenaamd niet kan worden uitgevoerd gezien de huidige beperkte budgettaire mogelijkheden.

Een lid wil alle documenten en rapporten over de experimenten inzake leerlingvervoer te Kortrijk en te Leuven ontvangen. Hoe ver staan de onderhandelingen met de N.M.B.S. en de besprekingen met de Federatie van de Beroepsvervoerders die steeds lagere prijzen biedt?

Een andere spreker vraagt wat de gesubsidieerde onderwijssector zal inbrengen bij het gemeenschappelijk maken van de middelen van leerlingvervoer. Hij wenst het rapport te krijgen van de Inspectie van Financiën, evenals zoveel mogelijk toelichtingen en reacties daaromtrent. Worden uitzonderingen toegestaan op de bedragen die door de Inspectie van Financiën bepaald werden?

De Minister (N) herinnert eraan dat geen eindrapport werd opgesteld over de experimenten te Kortrijk en te Leuven. De voorlopige besluiten kunnen echter aan de belangstellenden meegedeeld worden.

Te gelegener tijd zullen contacten plaatshebben met de beroepsvervoerders, maar die zullen enkel betrekking hebben op de technische aspecten van het probleem. Het grondbeginsel zelf van het leerlingvervoer is het voorwerp van politieke akkoorden binnen de Schoolpactcommissie.

Een ander lid dringt er eveneens op aan dat met de N.M.B.S. besprekingen worden gevoerd. In ieder geval is het niet juist te beweren dat het openbaar vervoer noodzakelijk het goedkoopst is. Ook vraagt de spreker uitleg over hoe het komt dat het gecoördineerd vervoer duurder is dan het niet-gecoördineerd.

Een lid heeft vastgesteld dat het leerlingvervoer duurder uitvalt in Vlaanderen dan in Wallonië. Hij vraagt zich af of voor beide gemeenschappen dezelfde methode wordt toegepast. In Wallonië werd het vervoer « gecommunautariseerd » waar geen

Un membre se déclare soucieux de sauvegarder une stricte égalité entre les réseaux existants et entre les deux secteurs linguistiques. Il demande aux deux ministres s'il y a eu suffisamment de concertation à ce sujet et ce que compte faire le Gouvernement pour sauvegarder cette égalité.

Un autre intervenant demande une étude comparative entre le coût du transport effectué par les bus de l'Etat et le coût de transport effectué par des transporteurs professionnels. Des négociations ont-elles été entamées avec la Fédération des transporteurs professionnels?

Il pose enfin une question fondamentale: « les ministres n'estiment-ils pas que les accords de 1974 sont dépassés et que de nouvelles négociations doivent être entamées? »

Un autre membre se demande comment se passera « statutairement » le transfert du personnel. Les chauffeurs d'autobus seront-ils également chargés de certains travaux d'entretien? Qu'en est-il des indemnités de surveillance dans l'enseignement spécial?

Le Ministre (F) veut être clair à cet égard et déclare que le coût par élève transporté dans un car de l'Etat s'élève à 7 765 francs. Plusieurs éléments de calcul sont incorporés dans ce montant.

L'expérimentation en secteur français a été mise en place sous M. Humblet (mission préparatoire en 1976-1977). Depuis lors, de nombreuses expériences ont été menées.

Le Ministre (N) déclare à son tour que les droits statutaires du personnel existant seront sauvegardés. Les modalités techniques de ce transfert devront cependant encore être mises au point.

Pour le secteur néerlandais, il est impossible d'imposer des expériences. Les expériences dans l'enseignement spécial pratiquées à Courtrai et Louvain ont eu lieu sur une base purement volontaire. Aucun réseau, ni personne n'a jamais été forcé de les entreprendre.

Un membre désire poser une question préalable avant toute poursuite de la discussion: n'est-il pas inopportun de discuter d'un projet de loi qui ne pourra en aucune façon être mis en application, les possibilités budgétaires actuelles étant réduites.

Un autre orateur demande tous les documents et rapports concernant les expériences en matière de transports scolaires à Courtrai et à Louvain. Où en sont les négociations avec la S.N.C.B. et les entretiens avec la Fédération des transporteurs professionnels, dont les prix sont toujours plus avantageux?

Un autre intervenant demande quel sera l'apport du secteur subventionné dans la mise en commun du charroi de transport scolaire? Il souhaite obtenir le rapport de l'Inspection des Finances et un maximum d'éclaircissements et de réactions à ce propos. Des exceptions aux montants prévus par l'Inspection des Finances seront-elles permises?

Le Ministre (N) rappelle qu'il n'existe pas de rapport final au sujet des expériences à Courtrai et Louvain. Toutefois, les conclusions provisoires pourront être remises aux intéressés.

Des contacts seront pris avec les transporteurs professionnels en temps opportun, mais ceux-ci ne concerneront que les seuls aspects techniques du problème. La philosophie même du transport scolaire a fait l'objet d'accords politiques conclus au sein de la commission du Pacte scolaire.

Un membre insiste à son tour pour qu'il y ait des contacts avec la S.N.C.B. Il est en tout cas inexact de prétendre que les transports publics sont nécessairement les meilleurs marchés. Il demande des explications sur le fait que le transport coordonné soit plus onéreux que le transport non coordonné.

Constatant que le transport scolaire coûte plus cher en Flandre qu'en Wallonie, un autre membre se demande si l'approche méthodologique est bien identique pour les deux communautés. En Wallonie, on a « communautarisé » le transport là où n'exis-

openbaar vervoernet bestond. Hij vraagt om heel wat uitleg over de afzonderlijke cijfergegevens die de Ministers van het nederlands- en het franstalig Onderwijs hebben aangevoerd.

De Minister (F) herhaalt dat de gelastigden in de gerationaliseerde zones gedurende bijna zes jaar gedetailleerde tellingen hebben verricht met behulp van steekkaarten die elke dag werden opgemaakt om tot de resultaten te komen. Redelijkerwijze mag dan ook gesteld worden dat de opgegeven kostprijs de werkelijkheid zeer dicht benadert.

Vergelijkingen dienen vermeden te worden, want de getallen zijn niet vaak te vergelijken. Zo moeten bij voorbeeld binnen de gerationaliseerde zones een aantal gegevens uit elkaar worden gehouden.

Een lid vraagt of de N.M.B.S. reeds meegedeeld heeft of ze wil meewerken aan de coördinatie van het vervoer. Voor de dunbevolkte zones blijkt dat wel heel bijzonder nodig.

Een ander lid stelt eveneens vast dat het vervoer in gecoördineerde zones meer kost dan in niet-gecoördineerde zones. Bewijst dat niet dat op dit vlak duidelijk te weinig werd gedaan om tot coördinatie te komen?

Een commissielid komt tot dezelfde vaststelling. Moet men geen groeperingen uitvoeren per provincie of per minigebied om na te gaan hoe het vervoer het goedkoopst en in de beste omstandigheden voor de kinderen kan gebeuren?

De Minister (F) waarschuwt de commissieleden voor overhaaste vergelijkingen. Zo moet ermee rekening worden gehouden dat het aantal gesubsidieerde instellingen heel wat hoger ligt dan het aantal niet-gesubsidieerde.

De door de Rijksscholen georganiseerde trajecten blijken dan ook langer te zijn dan die welke door het gesubsidieerd onderwijs tot stand worden gebracht. Hoe minder scholen bediend moeten worden en hoe langer de afstanden zijn, hoe hoger de prijs per leerling uitvalt.

In het onderwijs werden herstructureringen uitgevoerd. In de loop van de jongste jaren werd het personeelsbestand van het middelbaar onderwijs sterk uitgebreid. Een aantal voormalige categorieën (A4 en C3 bij voorbeeld) werden ten gunste van het bijzonder onderwijs uitgehold.

De Minister (F) dringt er verder nog op aan dat alle getallen en alle gemiddelden vastgesteld worden op grond van dezelfde criteria die gelden voor hetzelfde type van onderwijs, in dezelfde zone, enz. want het loont alleen de moeite werkelijk vergelijkbare gegevens te analyseren.

Vaak moeten eerst de bestanddelen van de kostprijs geïnterpreteerd worden alvorens een vergelijking wordt gemaakt. In elk geval moet eerst gerationaliseerd worden, d.w.z. moeten de scholen op één lijn geplaatst worden.

De Regering wil uiteraard eerst het vrije-keuze-vervoer aanmoedigen en niet het niet-verplichte faciliteitenvervoer, ofschoon het meer dan de helft van het werkelijk verricht vervoer vertegenwoordigt.

Hierover kan heel wat nagedacht worden en uiteenlopende opvattingen inzake het vrije-keuze- en het faciliteitenvervoer zijn mogelijk. In ieder geval vereist coördinatie dat alle kinderen gelijk behandeld worden.

Bij coördinatie is die gelijkheid trouwens niet volstrekt noodzakelijk. De Regering wil het vrije-keuze-vervoer in de hand werken en de beste criteria zoeken.

Naarmate de financiële middelen het mogelijk maken, kan eventueel een bijdrage overwogen worden in het faciliteitenvervoer dat in sommige gevallen eveneens zou kunnen beschouwd worden als een rechtmatige behoefte waaraan tegemoetgekomen moet worden.

∴

tait pas de réseau de transport public. Il demande plusieurs explications sur le détail des chiffres fournis par les deux ministres.

Le Ministre (F) répète que pour établir ces éléments chiffrés, les chargés de mission dans les zones coordonnées ont effectué, depuis près de 6 ans, des comptages détaillés basés sur des fiches tenues au jour le jour. On peut raisonnablement avancer que le prix de revient mentionné s'approche de très près de la réalité.

Il faut éviter de faire des comparaisons puisque les chiffres ne sont pas souvent comparables. Ainsi, par exemple, des distinctions à l'intérieur des zones coordonnées s'imposent.

Un membre demande si la S.N.C.B. a déjà eu la volonté de contribuer à la coordination des transports. Dans les zones à faible densité démographique, cela s'avère tout particulièrement nécessaire.

Un autre membre constate à son tour que les transports dans les zones coordonnées sont plus onéreux que dans les zones non coordonnées. N'est-ce pas la preuve qu'il y a eu nettement trop peu d'efforts de coordination dans ce domaine?

Un autre orateur émet la même considération. Ne faudrait-il pas procéder à des regroupements par provinces par exemple, ou par mini-régions afin de déceler la manière la moins onéreuse et la plus convenable pour assurer les transports des enfants?

Le Ministre (F) met les commissaires en garde contre toute comparaison hâtive. Ainsi faut-il, par exemple, tenir compte du fait que le nombre d'établissements subventionnés est nettement supérieur à celui des établissements non subventionnés.

Les trajets organisés par les écoles de l'Etat s'avèrent donc être plus longs que ceux organisés par l'enseignement subventionné. Moins il y a d'écoles à desservir et plus les trajets sont longs, plus le prix par élève sera élevé.

Des restructurations ont eu lieu au sein de l'enseignement. L'enseignement secondaire a multiplié ses effectifs au cours des dernières années. Des anciennes catégories (telles que A4 et C3) ont été vidées au profit de l'enseignement spécial, par exemple.

Le Ministre (F) insiste encore pour que tout chiffre et toute moyenne soient établis en fonction des mêmes critères, valables pour le même type d'enseignement, dans la même zone etc., car seules des données véritablement comparables peuvent être intéressantes à analyser.

Souvent, il convient d'abord d'interpréter les éléments du coût avant de procéder à une comparaison. En tout cas, il s'agit avant tout de coordonner, c'est-à-dire de placer les écoles sur le même pied.

Bien sûr, c'est d'abord le transport de libre choix que le Gouvernement veut assurer et non le transport de commodité, qui n'est pas obligatoire, bien qu'il représente cependant plus de la moitié des transports réellement effectués.

Il peut y avoir matière à réflexion à ce sujet et des différences de conception du transport de libre choix et du transport de commodité sont permises. En tout état de cause, la coordination suppose que les enfants placés dans les mêmes conditions soient mis sur un pied d'égalité.

Par ailleurs, cette égalité ne suppose pas nécessairement la coordination. Le Gouvernement entend favoriser le transport de libre choix et rechercher les meilleurs critères.

Dans la mesure où l'enveloppe budgétaire le permettrait, on pourrait songer à intervenir également dans le transport de commodité qui, dans certains cas, pourrait également être considéré comme un besoin légitime à rencontrer.

∴

Een lid stelt vast dat het aangehaalde protocol uit 1976 dagtekent en dat het leerlingenvervoer ten minste 2 miljard zal kosten. Indien daarenboven de V.Z.W.'s die zich met leerlingenvervoer bezighouden verdwijnen en hun activiteiten moeten worden overgenomen door de nationale dienst, zullen hieruit aanzienlijke uitgaven voortvloeien. Word daarmee voldoende rekening gehouden? Is het wel verstandig het bestaande protocol te pas en te onpas te verdedigen?

Een commissielid merkt op dat dit wetsontwerp behoort tot de vier punten waarmee de Schoolpactcommissie akkoord gegaan is. Nu echter staat reeds vast dat de toepassing van de wet moet worden beperkt tot twee of drie gebieden.

Het blijkt onmogelijk ze overal toe te passen, omdat de Regering niet over voldoende financiële middelen beschikt. Wellicht kan een beroep worden gedaan op de bestaande openbare vervoermiddelen om de leerlingen buiten de piekuren op te halen. Een wijziging van de schooluren zou bij wijze van experiment in overweging kunnen worden genomen.

De Minister (N) is van mening dat moet worden gepoogd het zogenoemde concurrentie (of faciliteitenvervoer) af te schaffen waar misbruiken bestaan. Ter zake is de Staat in het verleden reeds te gul geweest.

De Minister (N) is het met een aantal van die overwegingen eens en herinnert eraan dat het ontwerp binnen de grenzen van de begrotingsenveloppe verwezenlijkt dient te worden. Een algemene toepassing is echter nog niet mogelijk. Er is ter zake nog heel wat ondervinding op te doen, waaruit nuttige besluiten moeten worden getrokken voor mogelijke latere wijzigingen in de wetgeving.

De Minister (N) verbindt er zich overigens toe om de uitwerking van die wet niet stelselmatig te beperken tot de plaatsen waar desbetreffende experimenten zijn verricht. Wel wil hij wijzigingen in overweging nemen waar dat mogelijk is, vanzelfsprekend binnen de bestaande begrotingsenveloppe.

Een lid is van oordeel dat het « faciliteitenvervoer » nauwkeurig omschreven dient te worden. Er moet worden voor gezorgd dat dit soort vervoer geen concurrentievervoer is.

Bespreking van de artikelen

Artikel 1.

De heren Bonnel en D'hondt hebben een amendement (*Stuk nr 200/5*) voorgesteld om in de Franse tekst na het woord « Service » het woord « national » in te voegen. Aldus zou de tekst in overeenstemming zijn met het opschrift.

Dit amendement wordt eenparig aangenomen.

Het tweede amendement van dezelfde indieners (*Stuk nr 200/5*), wordt ingetrokken.

De heer Bonnel heeft een amendement voorgesteld (*Stuk nr 200/7*) om het eerste lid aan te vullen met de woorden « en toegevoegd aan het secretariaat-generaal ».

Een lid merkt op dat de inrichting van een administratieve dienst uitsluitend tot de bevoegdheid van de uitvoerende macht en niet tot die van de wetgevende macht behoort.

Het amendement wordt ingetrokken.

De heer D'hondt heeft een amendement ingediend (*Stuk nr 200/9-I*) dat ertoe strekt het tweede lid van het artikel te vervangen. De wetgever dient er eveneens voor te zorgen dat er een duitstalige dienst aanwezig is. Bovendien is het normaal dat de territoriale bevoegdheid van die dienst, net zoals van de andere diensten, bij een in Ministerraad overlegd koninklijk besluit wordt vastgesteld.

Un membre constate que le protocole auquel il est fait allusion date de 1976 et que le transport scolaire coûtera au minimum 2 milliards. De plus, la suppression des A.S.B.L. s'occupant de transport scolaire et la reprise de leurs activités par le Service national entraîneront de nouvelles dépenses considérables. Y a-t-on suffisamment réfléchi et est-il bien raisonnable de maintenir le protocole existant?

Un autre membre rappelle que ce projet de loi fait partie des quatre points au sujet desquels la commission du Pacte scolaire a marqué son accord. Il est cependant d'ores et déjà certain qu'il faudra restreindre l'application de la loi à deux ou trois régions.

Il est impossible d'en faire une application totale vu l'insuffisance des moyens financiers dont dispose le Gouvernement. Il n'est peut-être pas impensable, par exemple d'envisager de faire appel aux transports publics existants pour transporter les élèves en dehors des heures de pointe. Une modification dans les horaires scolaires pourrait par exemple être envisagée, ne fût-ce qu'à titre expérimental.

Selon le Ministre (N), il faudra essayer de supprimer le transport de « concurrence » (ou de commodité) là où il y a des abus. L'Etat a déjà été trop généreux dans le passé à ce sujet.

Le Ministre (N) se déclare d'accord avec certaines de ces considérations et rappelle que c'est dans les limites de l'enveloppe budgétaire qu'il faudra réaliser le projet. L'application ne pourra cependant pas encore être généralisée. Il faudra donc acquérir beaucoup d'expérience en la matière et en tirer les conclusions utiles pour d'éventuelles modifications ultérieures à la loi.

Le Ministre (N) s'engage d'autre part à ne pas limiter systématiquement les effets de cette loi aux seuls endroits où ont lieu des expériences en la matière. Il s'engage à envisager des modifications partout où cela s'avère possible et, bien entendu, dans les limites de l'enveloppe budgétaire existante.

Un membre estime qu'une définition claire doit être donnée au sujet du transport de commodité. Il faut, bien sûr, veiller à ce que ce type de transport ne soit pas un transport de « concurrence ».

Discussion des articles

Article 1.

MM. Bonnel et D'hondt ont déposé un premier amendement (*Doc. n° 200/5*) tendant à ajouter le mot « national » après le mot « Service ». La conformité avec le titre serait ainsi maintenue.

Cet amendement a été adopté à l'unanimité.

Le deuxième amendement présenté par ces mêmes auteurs (*Doc. n° 200/5*), a été retiré.

M. Bonnel a déposé un amendement (*Doc. n° 200/7*) tendant à compléter le premier alinéa par les mots « et rattaché au secrétariat général ».

Un membre fait observer que l'organisation d'un service administratif ressortit à la seule compétence du pouvoir exécutif et non à celle du pouvoir législatif.

L'auteur retire son amendement.

M. D'hondt a déposé un amendement (*Doc. n° 200/9-I*) tendant à remplacer le deuxième alinéa de l'article. Le souci de prévoir également un service de langue allemande doit être présent à l'esprit du législateur. Il est en outre normal que la compétence territoriale de ce service, comme de tous les autres d'ailleurs, soit fixée par arrêté royal délibéré en Conseil des ministres.

Verschillende leden hebben vragen omtrent het begrip « zone » in de Franse tekst.

Een lid merkt op dat de Franse en Nederlandse tekst daarin niet identiek zijn. De term « zone » in het enkelvoud is dubbelzinnig. In het Duitstalige Gewest bijvoorbeeld is er meer dan één « zone ».

Na een gedachtenwisseling daaromtrent, is de commissie het eens om in de Franse tekst het woord « zone » te vervangen door de woorden « compétence territoriale ». Het spreekt echter vanzelf dat het hier om een technisch gebied gaat. In bepaalde streken zal de bevoegdheid zich over een groot gebied uitstrekken, terwijl zij in andere slechts beperkt zal zijn.

Het amendement van de heer D'hondt wordt aangenomen met 18 stemmen en 1 onthouding.

Bijgevolg is het derde amendement van de heren Bonnel en D'hondt (*Stuk* nr 200/5) overbodig geworden.

De heer Kuijpers heeft een amendement ingediend (*Stuk* nr 734/5) om de dienst voor leerlingenvervoer operationeel te maken binnen de diensten van de N.M.B.S.

De Minister (N) is van oordeel dat de inlassing van die bepaling in het besproken artikel niet aangewezen is.

Een lid verklaart dat hij ten gunste van het amendement zal stemmen om protest te laten horen tegen het huidige beleid van ontmanteling van het openbaar vervoer. Deze stemming betekent echter niet dat hij ermee instemt dat de dienst voor het leerlingenvervoer aan de N.M.B.S. en aan de Buurtspoorwegen wordt overgedragen.

Het amendement van de heer Kuijpers wordt verworpen met 14 tegen 4 stemmen.

De vroegere amendementen van de heer Bertouille (*Stuk* nr 734/3) werden ingetrokken.

Artikel 1, zoals het werd geamendeerd, wordt aangenomen met 18 stemmen en 1 onthouding.

Art. 2.

Een lid vraagt of het begrip « ophaalplaatsen » enkel de gemeenschappelijke ophaalplaatsen betreft, dan wel ook de woonplaats van de betrokkenen. Bij bepaalde internaten worden de kinderen overigens opgehaald om naar hun respectievelijke scholen te worden gebracht.

Een ander lid vraagt zich af of het begrip « woonplaats » niet moet worden uitgebreid. In bepaalde gevallen kan het immers gaan om een kinderhome of een onthaalgezin. Ook wordt gevraagd dat de term « ophaalplaats » wordt omschreven als volgt: « Het is de opstapplaats, het huis of het tehuis waar het betrokken kind verblijft ». Bovendien dient de woonplaats niet te worden beperkt tot de wettelijke woonplaats. De « feitelijke » woonplaats kan in aanmerking worden genomen.

De Minister (N) wenst een uitdrukkelijke verwijzing naar de wet van 6 juli 1970 op het buitengewoon onderwijs. Ook moet worden vermeld of het om een individuele of om een gemeenschappelijke woonplaats gaat.

Een lid wenst dat wordt vermeld dat een gemeenschappelijk of aan één enkele school verbonden internaat alleszins een opstapplaats naar de school kan zijn en omgekeerd.

De Minister (F) meent op zijn beurt dat de tekst zou kunnen verwijzen naar de wet op het buitengewoon onderwijs.

In een latere commissiebijeenkomst legt de Minister een verklaring af omtrent het « faciliteitenvervoer ».

Plusieurs membres s'interrogent au sujet de la notion « zone ».

L'un d'entre eux fait remarquer que les textes néerlandais et français ne sont pas identiques. Le terme « zone » écrit au singulier est équivoque. Il y a par exemple dans la Région germanophone plus d'une « zone ».

Après un échange de vues à ce sujet, la commission se déclare unanime pour remplacer le terme « zone » par les mots « compétence territoriale ». Il est cependant entendu qu'il s'agit d'une zone technique. Dans certaines régions la compétence s'étendra sur un grand territoire, tandis que dans d'autres elle ne s'étendra que sur un territoire exigu.

L'amendement de M. D'hondt est adopté par 18 voix et une abstention.

Dès lors, le troisième amendement présenté par MM. Bonnel et D'hondt (*Doc.* n° 200/5) est devenu sans objet.

M. Kuijpers a déposé un amendement (*Doc.* n° 734/5) tendant à rendre le service opérationnel au sein des services existants à la S.N.C.B.

Le Ministre (N) estime qu'il n'est pas opportun de prévoir cette disposition dans l'article examiné.

Un membre déclare qu'il votera en faveur de l'amendement pour protester contre la politique actuelle de démantèlement des transports publics. Ce vote ne signifie cependant pas qu'il soit d'accord pour transférer le service des transports scolaires à la S.N.C.B. et aux chemins de fer vicinaux.

L'amendement de M. Kuijpers est rejeté par 14 voix contre 4.

Les anciens amendements de M. Bertouille (*Doc.* n° 734/3) ont été retirés.

L'ensemble de l'article 1, tel qu'il a été amendé, est adopté par 18 voix et 1 abstention.

Art. 2.

Un membre demande si la notion de « points d'embarquement » couvre les seuls points d'embarquement collectifs, ou bien le domicile des intéressés est-il également visé? Dans certains internats les enfants sont d'ailleurs embarqués pour se rendre dans leurs écoles respectives.

Un autre membre se demande s'il ne faut pas étendre la notion de domicile? Il peut en effet s'agir dans certains cas d'un home pour enfants ou d'une famille d'accueil. Il est également demandé que le terme néerlandais « ophaalplaats » (point d'embarquement) soit défini comme suit: « Het is de opstapplaats, het huis of het tehuis waar het betrokken kind verblijft » (« le lieu d'embarquement, le domicile ou l'établissement où l'enfant réside »). En outre, le domicile ne doit pas être limité au domicile légal. Le domicile « de fait » peut être retenu.

Le Ministre (N) souhaite qu'une référence expresse soit faite à la loi du 6 juillet 1970 sur l'enseignement spécial. Il convient en outre de souligner qu'il peut s'agir d'un domicile individuel ou d'un home collectif.

Un membre désire que le texte précise que, de toute façon, un internat, qu'il soit global ou attaché à une seule école peut être un point d'embarquement vers l'école et inversement.

Le Ministre (F) estime à son tour que le texte de la loi pourrait faire apparaître la référence à la loi sur l'enseignement spécial.

Au cours d'une séance ultérieure de la commission le Ministre (F) fait une déclaration au sujet du transport de commodité.

Hij herinnert eraan dat artikel 4 van de wet van 29 mei 1959 de Staat de verplichting oplegt om het vervoer ten laste te nemen van de leerlingen die de meest nabije school van hun keuze bezoeken, voor zover die school zich niet op een redelijke afstand van de woonplaats van die leerlingen bevindt.

Het begrip « redelijke afstand » werd vastgelegd bij koninklijk besluit van 23 februari 1960. De afstanden bedragen 4 km, 12 km of 20 km, naargelang het gaat om leerlingen van het lager, het lager secundair of het hoger secundair onderwijs.

Buiten die wettelijke voorschriften heeft de Staat geen enkele verplichting. Het niet verplicht « faciliteitenvervoer » kan dus, maar moet niet worden ingericht. Indien het gebeurt, zijn bepaalde voorwaarden bepaald.

De bespreking van dit ontwerp biedt de gelegenheid om het eens te worden over het beginsel van het « faciliteitenvervoer » en de voorwaarden waaronder het kan worden ingericht.

Artikel 4, § 2, van dit ontwerp neemt de inhoud over van de beslissingen van de schoolpactcommissie van 12 juli 1976. Het zal wel niet nodig zijn eraan te herinneren dat de financiële en economische toestand van het land sindsdien niet in gunstige zin is gewijzigd.

Het wordt bijgevolg moeilijk om het standpunt dat in 1976 werd ingenomen over de aanvaarding van het faciliteitenvervoer, in 1982 nog te verdedigen.

De Minister (N) heeft zelf tijdens de vorige vergaderingen toegegeven dat het faciliteitenvervoer 80 % dekte van het geheel van de ophaaldiensten voor leerlingenvervoer. In het franstalige landsgedeelte is dat naar evenredigheid wat minder, maar het ligt toch nog in de buurt van 60 %.

Bepaalde circuits worden zelfs uitsluitend voor het faciliteitenvervoer georganiseerd, wat betekent dat zij 100 % leerlingen voor het faciliteitenvervoer hebben en geen enkele « vrije keuze-leerling ».

De Minister (F) verklaart te weten dat die leerlingen betalen, maar naar rata van de helft, een derde of zelfs een vierde van de werkelijke vervoerkosten. Hij meent bijgevolg dat het behoud van het faciliteitenvervoer in de huidige conjunctuur aan beperkende voorwaarden moet voldoen, die voor de Schatkist geen bijkomende uitgaven vergen en waarvoor wettelijk geen verplichting bestaat.

De begroting van het Ministerie van Onderwijs is zeer hoog; in dit departement zijn besparingen noodzakelijk. Men dient dus te kiezen waar de uitgaven kunnen worden verminderd. De Minister is van mening dat de kwaliteit van het onderwijs de voorrang moet krijgen op de kwaliteit en de uitgebreidheid van het vervoer. Hij verkiest beperkingen op dit laatste vlak boven besparingsmaatregelen die de basis zelf van het onderwijs zouden aantasten.

De Minister meent dat artikel 4, § 2, enigszins geamendeerd dient te worden in die zin dat het beginsel van het faciliteitenvervoer wordt gehandhaafd, maar dat de Koning of zelfs de Minister de voorwaarden kunnen vastleggen waarin dit vervoer wordt ingericht; die voorwaarden kunnen worden vastgesteld volgens de budgettaire normen, zoals reeds bij andere aangelegenheden, zoals bijvoorbeeld de bevolkingsnormen, is gebeurd.

In de moeilijke tijd waarin wij thans leven kan het faciliteitenvervoer bijvoorbeeld ingericht worden onder de volgende voorwaarden :

1° het niet verlengen of de beperking van de verlenging van de circuits die bepaald worden door het « vrije keuze »-vervoer;

2° de niet-verhoging of althans de verhoging in een redelijke verhouding van de capaciteit van het voertuig, bij het begin vastgesteld op basis van het aantal vrije keuze-leerlingen;

Il rappelle que l'article 4 de la loi du 29 mai 1959 impose à l'Etat l'obligation de prendre en charge le transport des élèves qui fréquentent l'école de libre choix la plus proche, pour autant que cette école ne se trouve pas à une distance raisonnable du domicile de ces élèves.

La notion de distance raisonnable a été fixée par l'arrêté royal du 23 février 1960. Ces distances sont de 4 km, 12 km ou 20 km, selon qu'il s'agit d'élèves du cycle primaire, du secondaire inférieur ou du secondaire supérieur.

L'Etat n'est tenu à aucune obligation en dehors de ces prescriptions légales. Le transport de commodité « non obligatoire » peut donc être organisé, mais ne doit pas l'être. En tout cas s'il l'est, il doit l'être dans des conditions déterminées et précises.

La discussion de ce projet offre l'occasion de se mettre d'accord sur le principe même du transport de commodité et sur les conditions dans lesquelles celui-ci peut être organisé.

L'article 4, § 2, du présent projet reprend le contenu des décisions de la Commission du Pacte scolaire du 12 juillet 1976. Il est inutile de rappeler que, depuis lors, la situation financière et économique du pays ne s'est pas modifiée dans un sens positif.

En conséquence, la position prise en 1976 sur l'acceptation du transport de commodité peut encore être difficilement défendue en 1982.

Le Ministre (N) a avoué lui-même aux réunions précédentes que le transport de commodité recouvrait 80 % de l'ensemble des transports de ramassage scolaire. Dans la partie francophone du pays, la proportion est moins importante mais avoisine en tout cas les 60 %.

Certains circuits sont même organisés uniquement en fonction du transport de commodité ce qui signifie qu'ils transportent 100 % d'élèves de commodité et aucun élève de libre choix.

Le Ministre (F) signale que ces élèves paient mais à raison de la moitié, du tiers ou même du quart du coût réel du transport. Il estime dès lors que, dans la conjoncture actuelle, si le principe « transport de commodité » est maintenu, il doit être effectué dans des conditions restrictives, qui n'entraînent pas pour le Trésor des dépenses supplémentaires auxquelles il n'est pas légalement tenu.

Le budget du Ministère de l'Education nationale est très élevé; des restrictions budgétaires doivent être faites dans ce département; des choix devront donc être opérés pour diminuer les dépenses; le Ministre est d'avis que la qualité de l'enseignement doit l'emporter sur la qualité et l'abondance des transports. Il préfère donc faire des restrictions dans ce dernier domaine plutôt que de devoir prendre des mesures d'économie qui toucheraient le fondement même de l'enseignement.

Le Ministre estime que l'article 4, § 2, devrait être quelque peu amendé, en ce sens qu'il propose le maintien du principe du transport de commodité, mais qu'il permette au Roi ou même aux ministres d'arrêter les conditions dans lesquelles ce transport est organisé; ces conditions pourraient être fixées en fonction des impératifs budgétaires, comme c'est déjà prévu dans d'autres matières, telles que les normes de population, par exemple.

Dans les temps très difficiles que nous vivons actuellement, le transport de commodité pourrait, par exemple, s'organiser aux conditions suivantes :

1° le non-allongement ou la limitation de l'allongement des circuits déterminés par le transport de libre choix;

2° la non-augmentation ou du moins l'augmentation dans une proportion raisonnable de la capacité du véhicule, capacité fixée au départ par le nombre d'élèves de libre choix;

3^o een grotere ruimte toestaan in de streken die bijzonder arm zijn aan openbaar vervoer. In afwachting van de goedkeuring van dit ontwerp, stelt de Minister (F) de volgende maatregelen voor :

- geen nieuwe zones meer coördineren, zolang geen objectief verslag over de financiële gevolgen van de plannen is ingediend door de unanieme, voorbereidende werkgroep;
- herzien of bestuderen in de hierboven aangegeven zin van de thans gecoördineerde zones voor het faciliteitenvervoer, en dit met het akkoord van de vervoerders;
- de scholen voor buitengewoon onderwijs coördineren voor de leerlingen die zich zelfstandig kunnen verplaatsen; hetzelfde voor andere instellingen.

∴

De Minister (N) is het eens met het standpunt dat door zijn franstalige collega vertolkt werd. Hij wijst er daarenboven op dat de vrije keuze van vervoer de voorkeur moet blijven genieten terwijl het faciliteitenvervoer niet mag verdwijnen. Er moeten meer experimenten worden opgezet waarbij de geboden mogelijkheden optimaal ten nutte gemaakt worden.

Een lid merkt op dat de normen uit 1976 waarvan de beginselen in 1980 bevestigd werden thans echter niet meer volledig worden toegepast. Zijns inziens blijven de voorrang van het openbaar vervoer ten aanzien van het niet-openbaar vervoer en de best mogelijke rationalisatie de voornaamste oogmerken die men thans dient na te streven.

Een ander lid vraagt zich af of het element « tijd » door de wetgever voldoende in overweging werd genomen. De tijd die nodig is om zich van de plaats waar de leerlingen worden opgehaald naar de school te begeven moet zoveel mogelijk beperkt zijn om een al te grote vermoeidheid van de leerling te voorkomen. Zo dient men er b.v. voor te zorgen dat bepaalde scholen vóór de andere door de vervoerdiensten worden aangedaan. Tevens rijst de vraag of de talrijke vrijwilligers of de hergroepering van vervoerders tijdens het komende schooljaar nog wel dienen te worden behouden. Wanneer zal de nieuwe dienst van kracht worden?

Een andere spreker wijst op het ongerijmd van een discussie over een wetsontwerp waarover men het eens is en dat vrijwel geen uitwerking zal hebben gelet op de financiële moeilijkheden die de toepassing ervan met zich zal brengen. Het is niet zo verwonderlijk dat het faciliteitenvervoer waarin de Schoolpactcommissie voorzag, schier ondraaglijk is geworden. Hetzelfde lid stelt voor de behandeling van het ontwerp uit te stellen alvorens men zich aan nieuwe experimenten waagt.

Een ander lid onderschrijft de algemene beginselen die door de ministers gehuldigd worden. Hij waarschuwt er de leden voor de reisroutes niet te lang te maken, want anders worden de leerlingen te moe. Het aantal zitplaatsen in de voertuigen behoort optimaal te worden benut en het aantal voertuigen zelf moet daarbij beperkt worden.

Een laatste lid verklaart dat de wet zeker niet systematisch gewag mag maken van de beperkingen op het gebied van het faciliteitenvervoer aangezien die beperkingen verband houden met de situatie zoals die zich thans voordoet. De rationele organisatie van dat vervoer (optimale capaciteiten tegen interessante kostprijzen) vergt veel aandacht. Spreker is voorstander van de oprichting van een zo groot mogelijk aantal proefzones.

De heren Bonnel en D'hondt hebben een amendement voorgesteld (*Stuk* nr 200/5) — dat door hen wegens de verklaringen van de ministers ingetrokken wordt.

Mevr. Demeester-De Meyer heeft een amendement ingediend dat ertoe strekt het leerlingenvervoer te garanderen voor alle leerlingen die om de een of andere reden niet thuis wonen (*Stuk* nr 200/8-II). In de Nederlandse tekst van het amendement dient

3^o une latitude plus grande pourrait être permise dans les régions particulièrement déshéritées en transports publics. En attendant que soit voté le présent projet de loi, le Ministre (F) propose de prendre les mesures suivantes :

- ne plus coordonner de nouvelles zones, tant qu'un rapport objectif sur l'incidence financière des projets n'aura pas été déposé par la mission préparatoire unanime;
- réviser ou étudier les zones actuellement coordonnées dans le sens indiqué ci-dessus en ce qui concerne le transport de commodité et cela, en accord avec les transporteurs;
- coordonner les écoles de l'enseignement spécial pour les élèves disposant d'une autonomie de déplacement, en même temps que les autres établissements.

∴

Le Ministre (N) fait également siennes les vues exposées par le Ministre (F). Il précise en outre que la priorité doit continuer à être accordée au transport de libre choix, tandis que le transport de commodité doit être maintenu. Il convient d'augmenter les expériences en utilisant au mieux les possibilités qui s'offrent.

Un membre fait remarquer que les normes de 1976, dont les principes ont été confirmés en 1980, ne sont toutefois plus totalement appliquées à ce jour. A son avis, la primauté des transports publics sur les transports non publics et la rationalisation optimale restent les objectifs principaux qu'il convient de garder à l'esprit en ce moment.

Un autre membre se demande si l'élément « temps » a suffisamment été pris en considération par le législateur. Il importe de réduire au maximum le temps prévu entre le lieu de ramassage et l'école, ceci pour éviter tout excès de fatigue à l'élève. Il faudrait veiller par exemple à ce que certaines écoles puissent être desservies avant d'autres. La question se pose également de savoir si les nombreux volontariats en la matière ou regroupements de transporteurs volontaires doivent encore être maintenus pour la prochaine année scolaire. Quand le nouveau service entrera-t-il en vigueur?

Un autre orateur souligne encore l'absurdité consistant à discuter d'un projet de loi dont tout le monde convient qu'il sera quasi inopérant en raison des difficultés financières que son exécution entraînera. Il n'est pas si étonnant de constater que les transports de commodité qu'avait admis la Commission du Pacte scolaire soient devenus quasi insupportables. Le même membre propose de postposer l'examen de ce projet avant même que de nouvelles expériences soient tentées.

Un autre intervenant se rallie aux principes généraux énoncés par les ministres. Il met les commissaires en garde contre les allongements excessifs de circuits scolaires, ceux-ci pouvant entraîner un surcroît de fatigue pour les élèves. Il faut également veiller à obtenir une capacité optimale des véhicules, tout en limitant le nombre de ceux-ci.

Un dernier membre déclare que la loi ne peut certainement pas faire systématiquement mention de restrictions en matière de transport de commodité puisqu'aussi bien ces restrictions sont liées aux situations du moment. L'organisation rationnelle de ce transport (capacités optimales à des prix de revient intéressants) demande beaucoup de réflexion. L'orateur se déclare partisan de créer un maximum de zones expérimentales.

MM. Bonnel et D'hondt ont proposé un amendement (*Doc.* n° 200/5) qu'ils retirent à la suite des déclarations des ministres.

Mme Demeester-De Meyer a déposé un amendement qui tend à assurer le transport scolaire à tous les élèves qui n'habitent pas à la maison, pour l'une ou l'autre raison (*Doc.* n° 200/8-II). Il convient toutefois d'apporter au texte néerlandais de cet amende-

evenwel een kleine vormwijziging te worden aangebracht. Het woord « tehuisen » moet worden vervangen door de woorden « het tehuis ».

Het amendement dat de voornoemde wijziging in de Nederlandse tekst bevat, wordt met eenparigheid van stemmen aangenomen.

De heer Baldewijns heeft een amendement ingediend (*Stuk* nr 200/7-III) dat ertoe strekt duidelijk te vermelden om welke school het gaat.

Het amendement wordt met eenparigheid van stemmen aangenomen.

Er ontspint zich een discussie over de uitdrukking « intern vervoer ». Volgens sommigen is het intern vervoer niets anders dan het vervoer tijdens de normale lesuren. Volgens anderen kan het ook gaan om het vervoer vóór en na de lesuren.

Een lid is de mening toegedaan dat hiermede het vervoer bedoeld wordt dat door de onderwijsinrichtingen gedaan wordt in de volgende gevallen met betrekking tot :

1° de werking van een voertuig (herstellingen, onderhoud, inspectie...) en de brandstofbevoorrading.

2° de materiële organisatie van een instelling, met name :

a) het vervoer van leerlingen van het ene gebouwencomplex naar het andere;

b) het maaltijdvervoer en de dienst van de schoolkantine;

c) het vervoer van internen van het internaat naar de school en terug;

3° de opvoedkundige organisatie, voor zover het gaat om :

a) bezoeken aan P.M.S.-centra;

b) het vervoer van de leerlingen van het buitengewoon onderwijs naar de plaats waar zij stage lopen;

c) de milieustudie in de onmiddellijke omgeving van de school (grens van 25 km te rekenen vanaf de school);

d) het bezoek aan een zwembad.

Volgens hem verstaat men onder faciliteitenvervoer het betaald vervoer ten gunste van de leerlingen die geen aanspraak kunnen maken op gratis vervoer bij toepassing van de bepalingen van het gewijzigde artikel 4 van de wet van 29 mei 1959.

Volgens een lid vallen de « internaten » niet onder het begrip woonplaats en mag men dat begrip niet te ruim interpreteren.

Een ander lid stelt dat het in feite gaat om het vervoer tussen het domicile en de school. Welnu, voor sommige kinderen is home synoniem met domicile, aangezien ze daar het ganse jaar verblijven. Dat geldt trouwens niet enkel voor kinderen die bijzonder onderwijs volgen. Men denke b.v. ook aan de door de Dienst voor Jeugdbescherming geplaatste kinderen.

De commissie vindt eenparig dat een internaat niet noodzakelijk een domicile is; het home daarentegen wel, voor zover het als een soort van « vervangingsfamilie » dient.

Het amendement van de heer Ylieff (*Stuk* nr 200/9-II) wordt eenparig aangenomen.

De heer Bertouille trekt zijn amendement (*Stuk* nr 734/3) in.

Artikel 2, zoals geamendeerd door Mevr. Demeester-De Meyer, de heer Baldewijns en de heer Ylieff wordt eenparig aangenomen.

Art. 3.

De heer D'hondt heeft een amendement ingediend (*Stuk* nr 200/9-I) ter vervanging van het amendement van de heren Bonnel en D'hondt (*Stuk* nr 200/5). Volgens hem gaat het om een verduidelijking van de oorspronkelijke tekst.

ment une légère modification de forme. Le mot « tehuisen » doit être remplacé par les mots « het tehuis ».

L'amendement, comportant la modification susvisée dans le texte néerlandais est adopté à l'unanimité.

M. Baldewijns a déposé un amendement (*Doc.* n° 200/7-III) tendant à préciser l'école dont il est question.

L'amendement est adopté à l'unanimité.

Une discussion a lieu au sujet des mots « transport interne ». Selon certains, le transport interne est tout simplement le transport effectué pendant les heures normales de cours. Pour d'autres, il peut s'agir de transport effectué avant et après les cours.

Un membre estime quant à lui qu'il s'agit du transport effectué par les établissements scolaires dans les cas suivants, se rapportant :

1° au fonctionnement d'un véhicule (réparations, maintenance, contrôle technique...) et à son approvisionnement en carburant.

2° à l'organisation matérielle d'un établissement, c'est-à-dire :

a) le transport d'élèves d'un complexe de bâtiments à un autre;

b) le transport des repas et le service du restaurant scolaire;

c) le transport des élèves internes de l'internat vers l'école et vice versa;

3° à l'organisation pédagogique, pour autant qu'il s'agisse :

a) de visites au Centre P.M.S.;

b) du transport des élèves de l'enseignement spécial vers le lieu des stages;

c) de l'étude du milieu dans le proche environnement de l'école (limite de 25 km à compter du lieu du siège de l'école);

d) de la fréquentation d'une piscine.

Selon lui, par transport de commodité, on entend le transport payant effectué au bénéfice des élèves qui ne peuvent prétendre à la gratuité du transport en application des dispositions de l'article 4 de la loi du 29 mai 1959, tel qu'il a été modifié.

Selon un autre membre, il y a lieu d'exclure les « internats » de la notion de résidence et de ne pas donner à cette notion une portée exagérément extensive.

Un autre membre rappelle qu'il s'agit, en fait, de réaliser le transport entre le domicile et l'école. Or, pour certains enfants, le home est synonyme de domicile, puisqu'ils y séjournent toute l'année. Cela ne vaut d'ailleurs pas uniquement pour les enfants qui fréquentent l'enseignement spécial. On peut également songer, par exemple, aux enfants placés par l'Office de la jeunesse.

La commission se déclare unanimement d'accord pour considérer qu'un internat n'est pas forcément un domicile, contrairement au home, dans la mesure où celui-ci fait en quelque sorte office de « famille de substitution ».

L'amendement de M. Ylieff (*Doc.* n° 200/9-II) est adopté à l'unanimité.

L'amendement de M. Bertouille (*Doc.* n° 734/3) est retiré.

L'article 2, tel qu'il a été amendé par Mme Demeester-De Meyer, M. Baldewijns et M. Ylieff est adopté à l'unanimité.

Art. 3.

M. D'hondt a déposé un amendement (*Doc.* n° 200/9-I) remplaçant l'amendement de MM. Bonnel et D'hondt (*Doc.* n° 200/5). Il s'agit, selon lui, d'une simplification par rapport au texte initial.

Een lid stipt aan wat voor een moeilijk bouwwerk dit ontwerp wel is. Alles vloeit voort uit akkoorden die in de Schoolpactcommissie worden gesloten. Op grond van het amendement van de heer D'hondt zouden bijvoorbeeld de leerlingen van het kunstonderwijs van het vervoer uitgesloten worden.

De Minister (F) verklaart dat de leerlingen van dat onderwijs door dit ontwerp natuurlijk niet van het leerlingenvervoer zullen worden uitgesloten, hoe de toekomstige beslissingen ook mogen luiden (gemeenschappelijk beheer bijvoorbeeld).

De Minister (N) sluit zich bij dat standpunt aan. Daarbij merkt hij evenwel op dat de Minister van Onderwijs niet bevoegd is voor scholen die onder andere departementen ressorteren (bijvoorbeeld Middenstand, Landsverdediging, Landbouw).

Een lid betreurt de huidige versnippering van het onderwijs en pleit voor de hergroepering van alle onderwijsvormen binnen het ene departement van Onderwijs.

Een ander lid wil terug naar de oorspronkelijke tekst. Daarin is expliciet sprake van het Duitstalige Gewest.

De auteur van het amendement, de heer D'hondt, wilde het woord « gewest » schrappen zonder evenwel aan de specifieke toestand van deze contreien te willen voorbijgaan. Volgens hem geeft het feit dat de bevoegdheden van de beide ministers worden vermeld juist de bijzondere toestand van dat gewest aan.

De Minister (N) wijst de commissie op het gevaar van enigerlei poging om de homogeniteit van de taalgebieden op te heffen.

Een commissielid wenst het tweede lid aan te passen aan het eerste, en de woorden « waarvan de onderwijstaal het Nederlands is » toe te voegen.

∴

Tijdens een andere zitting heeft de commissie besloten het amendement van de heer D'hondt opnieuw te onderzoeken (*Stuk* nr 200/9-1).

Het amendement stelt een nieuwe tekst voor waarmee de bevoegdheden van de Nationale Dienst voor Leerlingenvervoer duidelijk worden vastgesteld.

Een lid vraagt of er redenen bestaan om de scholen die buiten het nationaal grondgebied gelegen zijn, uit te sluiten van het toepassingsgebied van deze wet. Hij zinspeelt onder meer op de Belgische scholen in de Bondsrepubliek Duitsland.

De Minister (N) deelt mee dat de houding van de Regering en het wetsontwerp afgestemd is op de tekst zoals die door de Schoolpactcommissie werd goedgekeurd. Voor zover hij weet komt het vervoer waarover het lid het had ten laste van het Departement van Landsverdediging.

Daarna worden nog enkele vragen gesteld over de scholen van SHAPE en de franstalige school te Mol.

De Minister (N) antwoordt dat de bedoelde scholen een bijzonder statuut bezitten. Wat de SHAPE-school betreft, wordt het leerlingenvervoer gedaan met speciale bussen ten laste van het Departement van Landsverdediging.

Van haar kant hangt de school te Mol af van de Euromarkt: de onderzochte wetteksten zijn er dus niet op van toepassing. Alleen de Minister van Onderwijs (N) is bevoegd inzake de scholen in het Nederlandse taalgebied en de nederlandstalige scholen te Brussel.

De scholen met een Belgisch statuut, programma en inspectie, zoals er een aantal zijn in Zaïre, Rwanda en Boeroendi, bevinden zich in een bijzondere toestand.

Un membre rappelle combien l'ensemble de ce projet est un édifice fragile. Tout découle des accords conclus au sein de la Commission du Pacte scolaire. L'amendement de M. D'hondt permettrait d'exclure, par exemple, le transport d'élèves suivant l'enseignement artistique.

Le Ministre (F) déclare que, quelles que soient les décisions futures qui seront prises (gestion commune, par exemple), il est évident que les élèves de ce type d'enseignement ne seront pas exclus du bénéfice du transport scolaire prévu par le projet de loi.

Le Ministre (N) se rallie à ce point de vue, tout en faisant remarquer que les Ministres de l'Éducation nationale n'ont pas compétence sur les écoles ressortissant à la compétence d'autres départements (par exemple: Classes moyennes, Défense nationale, Agriculture).

Un membre regrette la disposition actuelle de l'enseignement et plaide pour un regroupement de toutes formes d'enseignement au sein du seul département de l'Éducation nationale.

Un autre membre plaide pour le retour au texte original qui parle explicitement de la région de langue allemande.

M. D'hondt auteur de l'amendement a voulu supprimer le mot « région », sans pour cela ignorer la situation spécifique de cette contrée du pays. Selon lui, le fait que l'on mentionne les compétences des deux ministres englobe précisément la situation particulière de cette région.

Le Ministre (N) met la commission en garde contre toute tentative de suppression de l'homogénéité des régions linguistiques.

Un membre désire adapter le deuxième alinéa au premier et souhaite voir ajouter les mots « dont la langue de l'enseignement est le néerlandais ». La commission a décidé à l'unanimité de réserver l'article 3.

∴

Au cours d'une autre séance de la commission, celle-ci a décidé de réexaminer l'amendement de M. D'hondt (*Doc.* n° 200/9-1).

L'amendement propose un nouveau texte fixant clairement les compétences du Service national de transport scolaire.

Un membre se demande s'il existe des raisons d'exclure du champ d'application de cette loi les écoles situées en dehors du territoire national. Il fait notamment allusion aux écoles belges situées en Allemagne fédérale.

Le Ministre (N) déclare que l'attitude du Gouvernement et son projet de loi s'alignent sur le texte tel qu'il a été adopté par la Commission du Pacte scolaire. A sa connaissance, le transport visé par le membre est pris en charge par le Département de la Défense nationale.

Quelques questions sont encore posées au sujet des écoles du SHAPE ou de l'école francophone de Mol.

Le Ministre (N) déclare que les écoles susmentionnées ont un statut particulier. Le transport des élèves de l'école du SHAPE est effectué par des autobus spéciaux, à charge du Département de la Défense nationale.

Quant à l'école de Mol, dépendant du Marché commun, elle ne tombe pas sous l'application des textes légaux soumis à l'examen. Pour les écoles situées en région néerlandophone et pour les écoles néerlandophones de Bruxelles, seul le Ministre de l'Éducation (N) est compétent.

Les écoles à statut, programme et inspection belges, telles qu'il en existe au Zaïre, au Rwanda et au Burundi ont, quant à elles, une situation particulière.

De Minister (F) preciseert nog dat de internationale school van SHAPE een eigen structuur heeft en speciale studiemogelijkheden biedt. De school is met verscheidene vervoermiddelen bereikbaar.

De amendementen die respectievelijk door de heer Ylieff (*Stuk* nr 200/4), de heren Kuijpers en Gehlen (*Stuk* nr 200/8-III), de heer Baldewijns (*Stuk* nr 200/7-II) en de heer Bertouille (*Stuk* nr 734/3) werden ingediend, zijn overbodig geworden.

Artikel 3, gewijzigd door het amendement van de heer D'hondt (*stuk* nr 200/9-I), wordt eenparig aangenomen.

Art. 4.

Bespreking van § 1.

De heren Bonnel en D'hondt hebben een amendement ingediend (*Stuk* nr 200/5) dat ertoe strekt § 1 van dit artikel te vervangen. Het amendement beoogt onder bepaalde voorwaarden de niet-classificeerbare school op te nemen in de lijst van de scholen die het gratis vervoer genieten zoals bepaald en gegarandeerd door dit ontwerp. Op grond van een algemene raming kan gesteld worden dat omzeggens 15% van de totale schoolbevolking van het lager onderwijs een niet-classificeerbare school bezoekt.

De heer Bonnel meent dat de wetgever vanzelfsprekend niet zonder meer 15% van de totale schoolbevolking van het lager onderwijs volledig over het hoofd mag zien.

De Minister (N) zegt dat de kwestie van de niet-classificeerbare scholen een netelige zaak is. Zo behoren inderdaad verscheidene gemeente- en provinciescholen tot die categorie. Op dat punt moet echter op een aantal gebieden een moeilijk evenwicht in stand gehouden worden; het blijkt dan ook op zijn minst inopportuun met een gewoon amendement wijzigingen in te voeren die door sommigen als fundamenteel worden bestempeld.

De heer D'hondt is van oordeel dat de kinderen die deze scholen bezoeken daarvoor niet moeten opdraaien. Daarbij dient echter opgemerkt dat wat voorgesteld wordt enkel van toepassing is in de mate dat de vrije keuze niet gegarandeerd is. Het voordeel dat de wetgever eventueel kan toekennen zou beperkt zijn aangezien het slechts zou gelden waar de vrije keuze niet gegarandeerd is.

De Ministers (N en F) preciseren dat het gratis vervoer van de leerlingen naar de pluralistische school enkel zal geschieden onder de voorwaarden bepaald in artikel 4 van de wet van 29 mei 1959.

Een commissielid beschouwt de toestand van de niet-classificeerbare scholen als uitzonderlijk. Andere leden menen ofwel dat het tegen de Grondwet indruist sommige leerlingen uit te sluiten van het voordeel van het leerlingenvervoer, ofwel dat het betreurenswaardig is dat die 15 à 20% niet-classificeerbare scholen worden achtergesteld.

Een ander lid vindt het verstandig dat in de voorgestelde tekst het onderscheid behouden blijft tussen « wordt belast » en « verzekerd », en dat die twee zinsdelen niet vermengd worden.

Een interveniënt onderstreept dat dit ontwerp van wet niets opheft inzake het bijzonder onderwijs. Hij is van oordeel dat het onbillijk zou zijn een aantal leerlingen uit te sluiten van het voordeel van deze wet, enkel omdat ze een type van scholen bezoeken dat als niet-classificeerbaar bestempeld wordt.

Een ander lid vindt de woorden « passend » openbaar vervoer onduidelijk. Hij vraagt tevens hoe de voorgestelde maatregelen zullen worden toegepast in het Duitse taalgebied.

Le Ministre (F) précise encore que l'école internationale du SHAPE a une structure et un éventail d'études particuliers. Plusieurs moyens de transport rendent l'école accessible.

Dès lors, les amendements déposés respectivement par M. Ylieff (*Doc.* n° 200/4), MM. Kuijpers et Gehlen (*doc.* n° 200/8-III), M. Baldewijns (*Doc.* n° 200/7-II) et Bertouille (*Doc.* n° 734/3) sont devenus sans objet.

L'article 3, modifié par l'amendement de M. D'hondt, (*Doc.* n° 200/9-I) est adopté à l'unanimité.

Art. 4.

Discussion du § 1.

MM. Bonnel et D'hondt ont déposé un amendement (*Doc.* n° 200/5) tendant à remplacer le § 1 de cet article. L'amendement vise à inclure sous certaines conditions l'école « non catégorisable » dans la liste des écoles bénéficiant du transport gratuit, tel qu'il est défini et assuré par le présent projet. On peut estimer qu'en général $\pm 15\%$ de la population de l'enseignement primaire fréquente une école non catégorisable.

Selon M. Bonnel, il va de soi que le législateur ne peut, en toute équité, négliger 15% de la population totale de l'enseignement primaire.

Le Ministre (N) déclare que le problème de ces écoles « non catégorisables » est délicat. Plusieurs écoles communales et provinciales appartiennent, il est vrai, à cette catégorie d'écoles. Mais en cette matière, il existe des équilibres délicats à maintenir et il semble pour le moins inadéquat d'introduire, par le biais d'un simple amendement, des modifications jugées par d'aucuns comme fondamentales.

M. D'hondt estime qu'il ne faut pas pénaliser les enfants appartenant à ces écoles. Il convient toutefois de noter que ce qui est proposé n'est d'application que dans la mesure où le libre choix n'est pas assuré. Le bénéfice que le législateur pourrait être amené à accorder serait limité puisqu'aussi bien il ne vaudrait que là où le libre choix ne serait pas assuré.

Les Ministres (N et F) précisent que le transport gratuit des élèves vers l'école pluraliste ne se fera que dans les conditions de l'article 4 de la loi du 29 mai 1959.

Un membre trouve exceptionnelle la situation des écoles non catégorisables, tandis que d'autres membres estiment soit contraire à la constitution d'exclure certains élèves du bénéfice du transport scolaire, soit regrettable de pénaliser ces quelque 15 à 20% d'écoles non catégorisables.

Un autre membre trouve judicieux de garder dans le texte proposé la distinction entre « est chargé » d'une part et « assure » d'autre part et de ne pas confondre ces deux parties de la phrase.

Un orateur souligne que le présent projet de loi n'abroge rien en ce qui concerne l'enseignement spécial. Selon lui, il serait inique d'exclure une série d'élèves du bénéfice de cette loi pour la seule raison qu'ils fréquentent un type d'écoles appelées non catégorisables.

Un autre membre trouve que les termes transport public « répondant aux besoins » sont vagues. Il pose ensuite la question de savoir comment les mesures préconisées seront appliquées dans la Région germanophone.

Een commissielid meent dat de invoering van het begrip « niet-classificeerbare school » ronduit neerkomt op het nemen van een principiële optie. Niemand kan weten welke gevolgen de invoering ervan kan meebrengen, zelfs al is het ongetwijfeld juist dat de toegevingen die nu zouden worden gedaan, een beperkte draagwijdte hebben.

De Minister (N) herinnert eraan dat in § 1 sprake is van « vrije keuze ». Hij wenst dat plaatselijke initiatieven worden uitgebouwd. Voor de niet-classificeerbare scholen kunnen eventueel een aantal aanvullende mogelijkheden worden overwogen, zonder dat de regering zelf daartoe het initiatief neemt.

De heer D'hondt, medeopsteller van het amendement, meent dat geen kansen mogen worden onthouden aan de pluralistische scholen die de Regering zegt te willen oprichten. Hij vraagt om het cijfermateriaal in verband met de niet-classificeerbare scholen en het aantal betrokken leerlingen. Dat lijkt hem onontbeerlijk voor een beoordeling zowel van de financiële weerslag als van de omvang van de voorgestelde maatregel.

De andere medeopsteller van het amendement, de heer Bonnel, zegt dat de woorden « niet-classificeerbaar » niet zo goed gekozen zijn. Een niet-classificeerbare school is een school die niet kan worden ondergebracht in een van de categorieën van de wet van 29 mei 1959. Onder niet-classificeerbare lagere school verstaat men een school die door de Schoolpactcommissie werd erkend. Terzake moet een onderscheid worden gemaakt tussen de lagere en de secundaire scholen.

Een lid vraagt dat de vrije keuze zou worden uitgebreid om redenen van elementaire billijkheid.

Een ander lid is van mening dat elke wijziging van de oorspronkelijke tekst de opzet zelf van het ontwerp en het evenwicht waarop het berust, op de helling zet. Aan niet-classificeerbare scholen kosteloos leerlingenvervoer verlenen komt er dus op neer een nieuw gegeven in te voeren dat aan de Schoolpactcommissie niet ter beoordeling werd voorgelegd.

Een spreker deelt mee dat de invoering van het begrip « niet-classificeerbare school » niet onaanzienlijke wijzigingen meebrengt op het vlak van de begroting. Zonder daarom te vragen dat het ontwerp aan de Nationale Schoolpactcommissie wordt teruggezonden, wil hij duidelijk vernemen of de Regering het door de heren Bonnel en D'hondt voorgestelde amendement steunt. Hij zegt dat het echter de taak van de regering niet is na te gaan of de schoolvrede al dan niet in gevaar komt.

Een lid zegt dat thans drie onderwijssectoren bestaan, en dat ze door het ontwerp helemaal niet worden aangetast.

Een interveniënt is van oordeel dat het amendement er alleen toe strekt het voordeel van het leerlingenvervoer uit te breiden tot andere jeugdige leerlingen. Dat houdt daarom nog niet in dat het begrip « vrije keuze » wordt verruimd.

De Minister (N) onderstreept dat er geen sprake kan van zijn het begrip « vrije keuze » aan de hand van dit ontwerp te herzien. De Regering verzet zich niet tegen een bepaalde uitbreiding van tegemoetkomingen aan andere leerlingen, in zover alle representatieve groepen van de parlementaire commissie daarover een voldoende akkoord bereiken. Indien de commissie ter gelegenheid van de aanneming van dit amendement vraagt dat de regering de Schoolpactcommissie raadpleegt, zal de regering de oorspronkelijke tekst handhaven zoals zij die ingediend heeft.

Volgens de Minister (N) laat dit amendement de regering onverschillig.

Een lid merkt op dat het amendement van aard is het langs wettelijke weg in 1959 en 1973 tot stand gebrachte evenwicht grondig te wijzigen en op losse schroeven te zetten.

Selon un autre intervenant, introduire la notion d'« école non catégorisable » revient carrément à prendre une option de principe. Personne ne peut connaître les implications que cette introduction peut entraîner, même s'il est sans doute exact que les concessions qui seraient faites aujourd'hui sont réduites.

Le Ministre (N) rappelle qu'il ne faut pas perdre de vue qu'au § 1, il est question de « libre choix ». Il souhaite le développement d'initiatives locales. Un nombre de possibilités suppléatives pourraient éventuellement être envisagées en faveur des écoles non catégorisables, sans que le Gouvernement prenne pour autant lui-même l'initiative en la matière.

M. D'hondt co-auteur de l'amendement estime qu'il faut accorder toutes leurs chances aux écoles pluralistes que le Gouvernement déclare vouloir mettre en place. Il demande que lui soient fournis les chiffres des écoles non catégorisables existantes et le nombre d'élèves concernés. Cela lui paraît indispensable pour apprécier à la fois l'impact financier et l'importance de la mesure qui est proposée.

Selon M. Bonnel, autre co-auteur, les termes « non catégorisable » sont peu heureux. L'école non catégorisable est l'école non susceptible d'être rattachée à des catégories visées par la loi du 29 mai 1959. Par école primaire non catégorisable, on entend en fait une école agréée par la Commission du Pacte scolaire. Il convient de faire en la matière une distinction entre les écoles primaires et les écoles secondaires.

Un membre demande pour des raisons d'équité élémentaire l'extension du libre choix.

Un autre membre estime que toute modification du texte initial remet en cause l'économie même du projet et les équilibres sur lesquels il repose. Reconnaître à des écoles non catégorisables la gratuité en matière de transports scolaires est donc introduire un élément nouveau qui n'a pas été soumis à l'appréciation de la Commission du Pacte scolaire.

Un autre orateur déclare à son tour que l'introduction de la notion d'école non catégorisable implique des modifications non négligeables au point de vue budgétaire. Sans demander pour autant le renvoi du projet à la Commission nationale du Pacte scolaire, il souhaite savoir en toute clarté si le Gouvernement soutient l'amendement présenté par MM. Bonnel et D'hondt. Il déclare qu'il n'appartient cependant pas au Gouvernement d'apprécier si oui ou non la paix scolaire est mise en danger.

Un membre rappelle l'existence des trois réseaux scolaires actuels et déclare que ceux-ci restent parfaitement respectés par le projet.

Un autre intervenant estime que l'amendement ne vise qu'à étendre le bénéfice du transport scolaire à d'autres jeunes élèves. Cela ne signifie pas pour autant que la notion « libre choix » soit étendue.

Le Ministre (N) rappelle qu'en tout état de cause, il est hors de question de redéfinir la notion « libre choix » par le truchement de ce projet. Le Gouvernement ne s'opposera pas à une certaine extension de facilités à d'autres élèves, pour autant que tous les groupes représentatifs de la commission parlementaire émettent à ce sujet un accord suffisant. Toutefois, si la commission demande, à l'occasion de l'adoption de cet amendement, que le Gouvernement consulte la Commission du Pacte scolaire, le Gouvernement maintiendra le texte original tel qu'il l'a introduit.

Selon le Ministre (N), l'amendement laisse le Gouvernement indifférent.

Un membre fait remarquer que l'amendement est de nature à apporter une modification de fond et à remettre en cause les équilibres légalement acquis en 1959 et en 1973.

Spreker verklaart dat hij door zijn partij niet werd gemachtigd dit amendement aan te nemen, ook al is het wellicht zo dat slechts een zeer gering aantal leerlingen en scholen bij de aanneming ervan betrokken zijn. Hij meent dat het de taak van de Regering is haar standpunt duidelijk te bepalen, en te verklaren of zij het amendement al dan niet aanneemt.

Een ander lid vindt het positief dat de voorgestelde maatregelen uitgebreid worden tot een groot aantal scholen, want dat lijkt hem een billijke regeling te zijn, die de schoolvrede verstevigt.

Het amendement van de heren Bonnel en D'hondt ter vervanging van § 1 (*Stuk* nr. 200/5) wordt aangenomen met 13 stemmen en 6 onthoudingen.

Naar aanleiding van die stemming verklaart een lid dat de commissie de tekst op een essentieel punt heeft gewijzigd. Bij wijze van protest stelt hij dat zijn fractie en hijzelf niet meer aan de bespreking van het ontwerp kunnen deelnemen.

Een ander lid onderstreept dat het gebruikelijk is geen fundamentele wijzigingen aan te brengen in de teksten waaraan vooraf in de Nationale Schoolpactcommissie lange onderhandelingen werden gevoerd.

Bespreking van § 2.

De heer Breyne heeft een amendement ingediend (*Stuk* nr. 734/4) om de tekst van § 2 te vervangen, ten einde aan de niet onder § 1 bedoelde leerlingen de mogelijkheid te bieden het leerlingenvervoer op de meest rationele manier te genieten.

Volgens de auteur gaat die bepaling helemaal niet in tegen de principes van het Schoolpact, noch tegen de grondslagen van het ontwerp. Het ontwerp beoogt alleen een meer rationele organisatie van het leerlingenvervoer: dit recht wordt voortaan niet meer louter individueel doch volgens de behoeften van een hele zone toegekend.

De plaatsen in de voorhanden zijnde bussen kunnen zo beter bezet worden. De administratieve organisatie wordt aanmerkelijk ingekrompen, want de aanvragen van de leerlingen moeten niet meer individueel onderzocht worden. Indien het amendement wordt aangenomen en de uitbreiding van het voordeel wordt toegekend, dan zullen de mogelijkheden tot afwijking noodzakelijk minder nut hebben.

De heer Breyne heeft eveneens een subamendement ingediend (*Stuk* nr. 200/11-II) dat ertoe strekt de woorden « binnen de perken van de beschikbare plaatsen » te schrappen.

Een commissielid vraagt het begrip « de dichtstbijgelegen school » omstandig toe te lichten. Het mag niet komen tot een bevoordeling van alleen maar de inwoners van « comfortzones ».

De heer Laridon heeft een amendement ingediend (*Stuk* nr. 200/6) dat ertoe strekt paragraaf 2, 4^o, weg te laten. Hij meent de niet-classificeerbare school niet te moeten vermelden, want dat zou tot een ongelegen uitbreiding leiden van wat tevoren toegestaan werd.

Een ander lid deelt mee dat hij de jongste voorstellen van het subamendement van de heer Breyne niet kan bijtreden (*Stuk* nr. 200/11-II) en stelt voor het oorspronkelijk amendement opnieuw op te nemen.

De heer Breyne deelt mee dat het werkelijk onontbeerlijk is in de wet een « prioriteitsreglementering » op te nemen. De bedoeling bestaat er zeker niet in een onbeperkt aantal bijkomende bussen in te leggen, doch enkel in die gevallen een prioritaire reglementering vast te stellen waarin te weinig plaatsen beschikbaar zijn. Men kan evenwel discussiëren over de opportuniteit om die prioriteitsregeling op een specifieke manier in dezelfde wettekst op te nemen.

Een lid legt de nadruk op het feit dat de tekst geen enkele waarborg biedt dat passend leerlingenvervoer het aantal te vervoeren leerlingen niet zal verhogen. Het is in ieder geval belangrijk ervoor te waken dat de kosten niet stijgen.

Il déclare ne pas être autorisé par son parti à accepter cet amendement, même s'il peut être exact que seul un nombre minime d'élèves et d'écoles sont concernés par son adoption. Il estime que c'est au gouvernement à définir clairement sa position et à déclarer soit qu'il accepte, soit qu'il refuse l'amendement.

Un autre membre estime positif d'étendre les mesures proposées à une plus large quantité d'écoles, puisqu'aussi bien cela lui apparaît comme un élément de justice, favorisant la paix scolaire.

L'amendement de MM. Bonnel et D'hondt remplaçant le § 1 (*Doc.* n° 200/5) est adopté par 13 voix et 6 abstentions.

A la suite de ce vote, un membre déclare que la commission a modifié le texte dans un domaine essentiel. En guise de protestation, il estime que son groupe politique et lui-même ne participeront plus aux discussions du projet.

Un autre membre souligne qu'il est d'usage commun de ne plus modifier fondamentalement les textes ayant fait l'objet de longues négociations préalables au sein de la Commission nationale du Pacte scolaire.

Discussion du § 2.

M. Breyne a déposé un amendement (*Doc.* n° 734/4) qui tend à remplacer le texte du § 2 en vue d'octroyer la possibilité aux élèves qui ne sont pas visés au § 1 de bénéficier du transport scolaire de la manière la plus rationnelle possible.

Selon l'auteur, cette disposition ne contrevient en rien aux principes du Pacte scolaire, ni à la philosophie du présent projet. L'amendement vise uniquement l'organisation plus rationnelle du transport de facilité, ce droit n'étant dorénavant plus établi de manière strictement individuelle, mais bien selon les besoins de toute une zone.

Les bus existants pourront ainsi être mieux occupés. L'organisation administrative sera fort réduite, car il ne faudra plus procéder à des examens cas par cas pour chaque élève. Si l'amendement est adopté et l'extension de l'avantage accordé, les possibilités de dérogation ne seront plus aussi nécessaires.

M. Breyne a également déposé un sous-amendement (*Doc.* n° 200/11-II) tendant à supprimer les mots « et dans la limite des places disponibles ».

Un autre membre demande que la notion: « l'école la plus proche » soit bien spécifiée. Il ne faut pas que les seuls habitants de « zones de confort » (comfortzones) soient privilégiés.

M. Laridon a déposé un amendement (*Doc.* n° 200/6) tendant à supprimer le 4^o du § 2. Il estime ne pas devoir mentionner l'école non catégorisable, ce qui entraînerait en fait un élargissement inopportun de tout ce qui a été admis précédemment.

Un membre déclare ne pouvoir se rallier aux dernières propositions reprises dans le sous-amendement de M. Breyne (*Doc.* n° 200/11-II) et préconise le retour à l'amendement initial.

M. Breyne déclare qu'il est maintenant indispensable de prévoir dans la loi une certaine « réglementation de priorité ». L'intention n'est certes pas de prévoir un nombre illimité de bus supplémentaires mais bien une réglementation prioritaire dans les seuls cas où le nombre de places disponibles s'avère insuffisant. Il est toutefois permis de discuter de l'opportunité de prévoir cette réglementation prioritaire d'une manière spécifique dans le texte même de la loi.

Un membre insiste sur le fait que le texte n'a pas à donner de garantie que le transport de commodité n'augmentera pas le nombre d'élèves à transporter. L'important, est en toute hypothèse, de veiller à ne pas augmenter les frais.

De Minister (N) verklaart dat indien het subamendement in hoofde van de indiener meebrengt dat geen enkele beperking in acht moet worden genomen, de regering het niet zou kunnen aanvaarden. De regering meent integendeel dat het in dat geval een kwestie van rentabiliteit en van besparing is.

De heer Breyne gaat met deze uitleg akkoord. Zijn subamendement (*Stuk* nr. 200/11-II) wordt met 12 tegen 3 stemmen en 1 onthouding aangenomen.

Het amendement van de heer Breyne (*Stuk* nr. 734/4) wordt aangenomen met 12 tegen 3 stemmen en 1 onthouding.

De heer Laridon heeft een amendement ingediend (*Stuk* nr. 200/3) om in hoofdde en in bijkomende orde dit artikel aan te vullen met een § 3. Zo zou, zonder bijkomende uitgaven, iedere mogelijkheid tot discriminatie tussen sommige instellingen uitgesloten worden.

De indiener haalt enkele cijfers aan en acht het ondenkbaar dat sommige uitgaven, die in het gesubsidieerde schoolnet tweemaal zouden zijn gedaan, niet worden gerecupereerd.

De Minister (N) merkt op dat de akkoorden, aangegaan in de Schoolpactcommissie, helemaal geen terugbetaling of in mindering-brengen van de werkingstoelagen in het vooruitzicht stellen. Men moet zich aan deze akkoorden houden.

Ieder jaar moet de Schoolpactcommissie zich over het geheel van deze toelagen uitspreken.

Het spreekt vanzelf dat bij de vaststelling van de toekomstige werkingstoelagen, ingeval het stelsel van het schoolvervoer operationeel wordt, alle aspecten en gevolgen ervan zo duidelijk mogelijk moeten worden onderzocht.

∴

De amendementen van de heer Laridon (*Stuk* nr. 200/3) in hoofdde en in bijkomende orde worden met 14 tegen 1 stemmen en 1 onthouding verworpen.

De amendementen van de heer Ylieff (*Stuk* nr. 200/4) worden met 12 tegen 3 stemmen verworpen.

Het amendement van de heer Barzin (*Stuk* nr. 200/2) op de oorspronkelijke tekst wordt met 12 tegen 2 stemmen en een onthouding aangenomen.

Het amendement van de heer Kuijpers (*Stuk* nr. 200/11-II) valt weg ingevolge de aanneming van het amendement van de heer Breyne (*Stuk* nr. 734/4).

Artikel 4, zoals het geamendeerd werd, wordt aangenomen met 14 stemmen en 1 onthouding.

∴

Een lange procedurebespreking heeft plaats omdat een nieuw element naar voren wordt gebracht: de officiële aanvraag van een fractie om de Schoolpactcommissie bijeen te roepen.

De Minister (F) zal dit punt op de agenda van de eerste vergadering van de Schoolpactcommissie (18 juli 1982) plaatsen.

De Minister (N) merkt op dat hij gezegd en herhaald heeft dat de Regering zich aan de door de Schoolpactcommissie uitgewerkte tekst houdt en dat geen enkele wijziging zal aanvaard worden, behalve indien de Parlementaire commissie die het onderwerp bespreekt er anders over beslist.

Verschillende leden zijn van oordeel dat de werkzaamheden moeten doorgaan en dat de verkregen stemmen behouden moeten blijven.

Een lid verklaart dat hij nooit heeft voorgesteld de werkzaamheden op te schorten. Hij vindt alleen maar dat het amendement van de heer D'hondt « ongelegen » komt in deze zin, dat het vooraf had moeten worden besproken in de Schoolpactcommissie. Indien in de Schoolpactcommissie één enkele medeondertekenende partij oordeelt dat het amendement van de heer D'hondt

Le Ministre (N) déclare que si le sous-amendement impliquait dans le chef de son auteur qu'il n'y a aucune limitation à observer, le Gouvernement ne pourrait pas l'accepter. Le Gouvernement estime qu'au contraire, il s'agit en l'occurrence d'une question de rentabilité et d'économie.

M. Breyne se déclare d'accord avec cette explication. Son sous-amendement (*Doc.* n° 200/11-II) est adopté par 12 voix contre 3 et 1 abstention.

L'amendement de M. Breyne (*Doc.* n° 734/4) est adopté par 12 voix contre 3 et 1 abstention.

M. Laridon a déposé un amendement (*Doc.* n° 200/3) tendant, en ordre principal et en ordre subsidiaire à compléter cet article par un § 3. Sans entraîner de dépenses supplémentaires, toute possibilité de discrimination entre certains établissements serait ainsi supprimée.

L'auteur cite certains chiffres et estime qu'il serait impensable de ne pas récupérer certaines dépenses qui auraient été effectuées en double dans le réseau scolaire subventionné.

Le Ministre (N) fait observer que les accords passés au sein de la Commission du Pacte scolaire ne prévoyaient nullement une restitution ou une diminution des subventions de fonctionnement. Il faut se tenir à ces accords.

Chaque année, la Commission du Pacte scolaire doit se prononcer au sujet de l'ensemble de ces subventions.

Lors de l'établissement des futures subventions de fonctionnement, il est clair, qu'au cas où le système de transport scolaire deviendrait opérationnel, il faudrait en examiner tous les aspects et toutes les répercussions aussi clairement que possible.

∴

Les amendements de M. Laridon (*Doc.* n° 200/3) en ordre principal et en ordre subsidiaire sont rejetés par 14 voix contre 1 et 1 abstention.

Les amendements de M. Ylieff (*Doc.* n° 200/4) sont rejetés par 12 voix contre 3.

L'amendement de M. Barzin (*Doc.* n° 200/2), sur le texte initial, est adopté par 12 voix contre 2 et 1 abstention.

L'amendement de M. Kuijpers (*Doc.* n° 200/11-II) tombe à la suite de l'adoption de l'amendement de M. Breyne (*Doc.* n° 734/4).

L'article 4, tel qu'il a été amendé est adopté par 14 voix et 1 abstention.

∴

Une longue discussion de procédure a lieu à la suite d'un élément nouveau: la demande officielle d'un groupe de convoquer la Commission du Pacte scolaire.

Le Ministre (F) portera ce point à l'ordre du jour de la prochaine réunion de la Commission du Pacte scolaire (8 juillet 1982).

Le Ministre (N) fait remarquer qu'il a dit et répété que le Gouvernement s'en tenait au texte élaboré par la Commission du Pacte scolaire et qu'aucune modification ne serait acceptée sauf si la commission parlementaire, qui discute du projet, en jugeait autrement.

Plusieurs membres estiment que les travaux doivent se poursuivre et que les votes acquis doivent rester acquis.

Un membre déclare n'avoir jamais proposé de suspendre les travaux. Il trouve seulement que l'amendement de M. D'hondt est « intempestif » en ce sens qu'il aurait dû être préalablement discuté au sein de la Commission du Pacte scolaire. Si, en Commission du Pacte scolaire, un seul parti signataire du Pacte estime que l'amendement de M. D'hondt contrevient à la paix

strijdig is met de schoolvrede, dan kan er geen sprake van zijn dat de tekst, zoals hij aangenomen is door de Kamercommissie, zonder wijzigingen ter goedkeuring in openbare zitting van de Kamer kan worden voorgelegd.

Volgens dit lid zal de regering dan een amendement moeten indienen waarin de oorspronkelijke tekst terug wordt opgenomen.

Een ander lid meent dat de werkzaamheden moeten worden verdergezet, met dien verstande dat geen enkele eindstemming over dit ontwerp mag plaatshebben voordat de commissieleden kennis hebben kunnen nemen van de houding die de Schoolpactcommissie dienaangaande zal aannemen.

∴

Na een uitvoerige gedachtenwisseling ter zake verklaart verklaart de Commissie zich akkoord om de eindstemming over dit ontwerp uit te stellen, zonder evenwel terug te komen op de tot hiertoe gedane stemmen. Ze behoudt zich evenwel het recht voor te oordelen of het opportuun is artikel 4 te behouden zoals het geamendeerd is, en dit rekening houdend met de discussies en het overleg die moeten plaatshebben in de Nationale Schoolpactcommissie.

Daarna heeft de commissie eenparig beslist het debat over artikel 4 opnieuw te openen ingevolge een akkoord dat bereikt werd in de Nationale Schoolpactcommissie.

Om de gemoederen te bedaren en dit ontwerp opnieuw bespreekbaar te maken hebben de heren Bonnel en D'hondt, wier amendement (*Stuk* nr 200/5) tot de vervanging van § 1 van dit artikel aangenomen was en derhalve in de tekst van artikel 4 overgenomen was, beslist af te zien van hun amendement.

Zij stellen er nochtans prijs op bij deze intrekking enkele beschouwingen te maken. In 1975 is het begrip « pluralistische school » officieel ingevoerd en nader bepaald. De toegang tot de confessionele en de niet-confessionele scholen werd beperkt door de overgang van de breuk 2/3 naar de breuk 3/4 in 1973.

In de ogen van hun partijen impliceert het behoud van de schoolvrede de wil om meer rechtvaardigheid te doen heersen ten voordele van alle scholen, welke ook, en van alle leerlingen die die scholen bezoeken.

Op grond van die wil wensen de indieners :

1° dat de Raden voor het pluralistisch onderwijs zo spoedig mogelijk geïnstalleerd worden. Bovendien wensen zij dat het onderbrengen van de leerlingen van de niet-classificeerbare scholen in de zogenaamde pluralistische scholen vlug zou gebeuren;

2° dat de Ministers rekening houden met de niet-classificeerbare scholen in hun wetsontwerp tot rationalisatie en programmering van het basisonderwijs.

Een lid stelt het gebaar van goede wil van de indieners op prijs. Hij legt nochtans de nadruk op het feit dat het alleen de Raad voor het pluralistisch onderwijs zal zijn die een oordeel zal vellen over het ten laste nemen van de niet-classificeerbare scholen. Tenslotte wenst hij dat de regering een grotere gelijktijdigheid bij het indienen van de ontwerpen nakomt om maximaal aan de verlangens van alle politieke strekkingen van het land tegemoet te komen.

Een ander lid acht zich gelukkig met de goede wil van de indieners. Hij merkt echter op dat de classificatie van sommige categorieën van scholen onder het begrip « pluralistische school » vooral zal afhangen van de wijze waarop de Raden voor het pluralistisch onderwijs zullen te werk gaan, en van de daarbij horende keuze.

scolaire, il n'est pas question que le texte tel qu'il a été adopté par la commission de la Chambre puisse être soumis tel quel à l'approbation en séance publique de la Chambre.

Selon ce membre, le Gouvernement devra alors déposer un amendement réintroduisant le texte initial.

Un autre membre estime que les travaux doivent continuer mais il doit être entendu qu'aucun vote final sur ce projet ne peut intervenir avant que les commissaires aient pu prendre connaissance de l'attitude que la Commission du Pacte scolaire adoptera à ce sujet.

∴

Après de longs échanges de vues à ce propos, la commission se déclare d'accord pour postposer le vote final de ce projet, sans pour autant revenir sur les votes acquis jusqu'à présent, tout en se réservant le droit d'apprécier l'opportunité de maintenir l'article 4 tel qu'il a été amendé et ce, en fonction des discussions et concertations qui devraient avoir lieu en Commission nationale du Pacte scolaire.

Par après, la commission a décidé à l'unanimité de rouvrir le débat au sujet de l'article 4 à la suite de l'accord qui s'est fait jour au sein de la Commission nationale du Pacte scolaire.

Dans un souci d'apaisement et en vue du déblocage de ce projet, MM. Bonnel et D'hondt dont l'amendement (*Doc.* n° 200/5) tendant à remplacer le § 1 de cet article, avait été adopté et dès lors repris dans le texte de l'article 4, ont décidé de renoncer à leur amendement.

Ils tiennent cependant à assortir ce retrait de quelques considérations. En 1975, la notion « école pluraliste » a été officialisée et précisée. L'accès aux écoles confessionnelles et non confessionnelles a été restreint du fait du passage de la fraction de 2/3 à la fraction de 3/4 en 1973.

Aux yeux de leurs partis, le maintien de la paix scolaire implique la volonté de faire régner plus de justice au bénéfice de toutes les écoles, quelles qu'elles soient et de tous les élèves fréquentant ces écoles.

Se basant sur cette volonté, les auteurs souhaitent :

1° l'installation toute proche des Conseils de l'enseignement pluraliste. En outre, ils estiment que la prise en compte des élèves des écoles non catégorisables dans les écoles dite pluralistes, devrait pouvoir se faire rapidement;

2° que les ministres tiennent compte des écoles non catégorisables dans leur projet de loi tendant à rationaliser et programmer l'enseignement fondamental.

Un membre apprécie le geste de bonne volonté des auteurs. Il insiste cependant sur le fait que ce sera le seul Conseil supérieur de l'enseignement pluraliste qui appréciera en matière de prise en charge des écoles non catégorisables. Enfin, il souhaite que le Gouvernement observe une plus grande simultanéité dans le dépôt de projets afin de rencontrer au maximum les aspirations de toutes les composantes politiques du pays.

Un autre membre se félicite de la bonne volonté manifestée par les auteurs. Il fait cependant remarquer que le classement de certaines catégories d'écoles dans la notion « école pluraliste » dépendra notamment de la manière dont procéderont les Conseils de l'enseignement pluraliste et de la « charte » de cet enseignement.

Een andere spreker dankt op zijn beurt de indieners van het amendement die ertoe bijgedragen hebben de toestand weer vlot te krijgen. Hij vraagt evenwel om goed na te denken alvorens te beginnen met het « opsplitsen » van de scholen. De droevige ervaring met de splitsing die gebeurd is voor de scholen van het secundair onderwijs mag zich in geen geval opnieuw voordoen voor het basisonderwijs.

Een andere spreker verklaart dat zijn partij trouw blijft aan de aangegane verbintenissen, met name aan het beginsel van de vrije keuze.

De Minister (N) is tevreden met het akkoord dat bereikt werd en waartoe alle partijen hebben bijgedragen. Hij verklaart dat het vervoer naar een vrije keuze-school gewaarborgd is voor alle categorieën hetzij via het openbaar vervoer hetzij door de Nationale Dienst voor Leerlingenvervoer, en dat de pluralistische school ook een vrije keuzeschool kan zijn.

Artikel 4 wordt eenparig goedgekeurd, mits teruggekeerd wordt naar de oorspronkelijke tekst van § 1, het amendement vervat in *Stuk* nr 200/5 niet meer in overweging wordt genomen en rekening wordt gehouden met het amendement van de heer Breyne op § 2, dat te voren goedgekeurd werd.

Art. 5.

Over dit artikel verklaart de Minister (N) dat het belangrijk is te vermelden of het de Koning of de diensten zijn die deze reglementering uitwerken. Het is in ieder geval ondenkbaar dat iedere gedeconcentreerde of subregionale dienst zijn eigen reglementering zou hebben, aangezien er toch ook nog een centrale dienst bestaat. Het voornaamste is dat de dienst operationeel moet zijn.

Het wetgevingstechnische aspect wordt dan uitvoerig besproken. Sommige leden menen dat de taken zoveel mogelijk in de wet moeten worden opgesomd; anderen zijn van oordeel dat een rechtsregel altijd bondig moet zijn en dat de formulering ervan geen gebruik mag maken van voorbeelden en overtolligheden.

De heer Ylieff meent dat zijn amendement (*Stuk* nr 200/8-I) op § 1, 3^o, fundamenteel is, omdat het beoogt meer macht te verlenen aan de gedeconcentreerde diensten, terwijl de heren Bonnel en D'hondt door het indienen van hun amendement (*Stuk* nr 200/5) tot afschaffing van het 4^o, het tegenovergestelde voorstellen. Zij oordelen nl. dat de organisatie en de begeleiding van de leerlingen geen taak van die diensten mag zijn.

In hetzelfde amendement (*Stuk* nr 200/8-I) stelt de heer Ylieff voor een § 2 toe te voegen die de bevoegdheden van de centrale diensten op dat gebied verder specificeert.

Een lid merkt op dat de Nederlandse tekst van het amendement onvolledig is, aangezien het begrip « controle » er niet in voorkomt, terwijl het wél voorkomt in de Franse tekst.

Beide Ministers van Onderwijs verklaren dat het niet gebruikelijk is een wettekst te maken voor de reglementeringen die de overheidsdiensten zullen gebruiken. Naar hun mening trouwens komt de idee, vervat in die paragraaf, reeds impliciet voor in de formulering van artikel 5. Het is altijd beter in de wetteksten bepalingen weg te laten die geen strikt normatief karakter bezitten. Nu kan men de tekst van § 2, voorgesteld in het amendement van de heer Ylieff, beschouwen als een bepaling die slechts een richtlijn is voor de overheidsdiensten.

Mevr. Demeester-De Meyer heeft amendementen ingediend (*Stuk* nr 200/12-I). Het amendement nr 1 stelt enkele verduidelijkingen voor van de tekst van het 1^o. Amendement nr. 2 tot aanvulling van het 3^o is een middenweg tussen de amendementen van de voornoemde indieners. Zij meent dat het onvoorzichtig zou zijn over de begeleiding van de leerlingen te zwijgen. Men mag geen leerlingenvervoer organiseren zonder regelingen te treffen voor de begeleiding.

Un autre orateur remercie à son tour tous les auteurs de l'amendement qui ont permis de débloquer la situation. Il demande toutefois que l'on réfléchisse bien avant de procéder au « clivage » des écoles. L'expérience malheureuse de clivage opéré à propos des écoles de l'enseignement secondaire ne devrait à aucun prix être renouvelée en ce qui concerne l'enseignement fondamental.

Un autre intervenant déclare que son parti reste fidèle aux engagements pris et notamment au principe du libre choix.

Le Ministre (N) se réjouit de l'accord à la recherche duquel tous les partis ont contribué. Il déclare en outre que le transport vers une école de libre choix est garanti pour toutes les catégories soit par transport public soit par le Service national de Transport scolaire et que l'école pluraliste peut également être une école de libre choix.

L'article 4 a été adopté à l'unanimité moyennant le retour au texte initial du § 1^{er}, l'amendement repris au *Doc.* n° 200/5 n'étant plus pris en considération, et compte tenu de l'amendement de M. Breyne au § 2 qui a été adopté précédemment.

Art. 5.

A propos de cet article, le Ministre (N) déclare qu'il est important de mentionner si c'est le Roi ou si ce sont les services qui élaborent la réglementation. Il est en tout cas impensable que chaque service déconcentré ou subrégional ait ses propres règlements puisqu'aussi bien il existe encore un service central. L'essentiel, c'est que le service soit opérationnel.

Une longue discussion est entamée au sujet de la technique législative à adopter. Certains membres estiment que les tâches doivent être énumérées au maximum dans la loi; d'autres sont d'avis qu'une règle de droit doit toujours être concise et que sa formulation ne peut s'accommoder ni d'exemples, ni d'éléments superflus.

M. Ylieff estime que son amendement (*Doc.* n° 200/8-I) au § 1, 3^o est fondamental car il vise à donner davantage de pouvoir aux services déconcentrés tandis que MM. Bonnel et D'hondt en présentant leur amendement (*Doc.* n° 200/5) tendant à supprimer le 4^o, proposent le contraire. Ils estiment en effet que l'organisation et l'accompagnement des élèves ne doit pas être une tâche de ces services.

Dans le même amendement (*Doc.* n° 200/8-I) M. Ylieff propose d'ajouter un § 2 qui spécifie davantage les compétences des services centraux en la matière.

Un membre fait observer que le texte néerlandais de l'amendement est incomplet puisqu'il omet de faire mention de la notion de « contrôle » qui se retrouve en revanche dans le texte français.

Les deux ministres de l'Education nationale déclarent qu'il n'est pas usuel de prévoir par un texte légal, les réglementations dont l'administration se servira. A leur avis d'ailleurs, l'idée contenue dans ce paragraphe apparaît déjà d'une manière sous-jacente dans la formulation de l'article 5. Il est toujours préférable d'omettre dans les textes législatifs des dispositions qui n'ont pas de caractère strictement normatif. Or, on peut considérer le libellé du § 2 proposé par l'amendement de M. Ylieff comme une disposition qui ne constitue qu'une simple directive pour l'administration.

M^{me} Demeester-De Meyer a déposé des amendements (*Doc.* n° 200/12-I). L'amendement n° 1 propose quelques éclaircissements au texte du 1^o. L'amendement n° 2 tendant à compléter le 3^o constitue un moyen terme entre les amendements des auteurs précités. Elle estime qu'il serait imprudent de ne rien mentionner au sujet de l'accompagnement des élèves. On ne peut pas organiser un transport d'élèves sans envisager des mesures d'accompagnement.

Verschillende leden treden dat standpunt bij, al merken sommigen op dat de rationalisering van alle uitgaven samen op het gebied van onderwijs b.v. ook de stopzetting van de aanwerving van alle personeel kan meebrengen, met inbegrip van het personeel dat met de begeleiding van de leerlingen is belast.

Volgens sommigen zou men de coördinatie tussen de netten op dat gebied moeten bevorderen en vooral wat de zeer jonge leerlingen betreft een degelijk toezicht moeten aanmoedigen.

De commissie verklaart tenslotte eenparig dat de begeleiding zou moeten gebeuren na overleg en in samenwerking met de verschillende netten, binnen de redelijke perken van de inspanning tot rationalisering die zal worden ondernomen.

Zowel in de voertuigen van de Staat als in de voertuigen van de beroepsvervoerders zal begeleiding georganiseerd moeten worden. Die zal natuurlijk bezoldigd moeten worden.

Het amendement nr 3 heeft tot doel nr 4 te schrappen.

De heren Bonnel en D'hondt trekken hun amendement in (*Stuk* nr 200/5).

Mevr. Demeester-De Meyer trekt haar amendementen (*Stuk* nr. 200/12-I) in, met uitzondering van het amendement nr 1, betreffende 1°, dat eenparig goedgekeurd wordt.

De heer Ylieff trekt zijn amendement (*Stuk* nr 200/8-I) in.

De heer Ylieff stelt voor een 6° toe te voegen (*Stuk* nr 200/12-II); dat amendement wordt eenparig goedgekeurd.

Het amendement van de heer Kuipers (*Stuk* nr 734/5) wordt eenparig verworpen.

Artikel 5, zoals het gewijzigd werd door het amendement van Mevr. Demeester-De Meyer (*Stuk* nr 200/12-I) en door het amendement van de heer Ylieff, dat een 6° toevoegt, wordt eenparig goedgekeurd.

Art. 6.

Het amendement van de heer Kuipers (*Stuk* nr 735/5) dat § 1 wil vervangen en §§ 2 en 3 opheffen, wordt eenparig verworpen.

Artikel 6 wordt eenparig aangenomen.

Art. 7.

De heer Breyne heeft een amendement ingediend (*Stuk* nr 734/4) tot opheffing van dit artikel. Aangezien artikel 7 verbonden is met het op § 1 van artikel 4 aangenomen amendement, is het overbodig geworden.

De Minister (N) is ook van die mening en zegt dat § 1 van art. 4 onderzocht zal worden in de Schoolpactcommissie.

Artikel 7 wordt aangehouden.

Tijdens daaropvolgende vergaderingen en ingevolge de deblokking van het onderzoek van het ontwerp kon artikel 7 opnieuw worden besproken.

De heer Deroubaix heeft een amendement ingediend (*Stuk* nr 200/15-III) dat de verplichting beklemtoont om de kosten van de organisatie van de Dienst voor leerlingenvervoer niet te verhogen.

De Minister (F) verklaart dat de Regering helemaal akkoord kan gaan met de voorgestelde tekst.

De Minister (N) verklaart op zijn beurt dat de bedoeling — het niet verhogen van de kosten — door het amendement inderdaad geëxpliciteerd wordt.

Het amendement van de heer Deroubaix (*Stuk* nr 200/15-III) wordt aangenomen met 10 tegen 3 stemmen en 3 onthoudingen.

De heer Ylieff heeft een amendement ingediend (*Stuk* nr 200/8-I) dat alle overdreven uitgaven inzake vervoer wil voorkomen. De indiener klaagt bepaalde wetsovertredingen aan

Plusieurs membres abondent dans le même sens, même si d'aucuns font remarquer que la rationalisation de l'ensemble des dépenses en matière d'éducation nationale pourrait par exemple impliquer aussi le blocage de recrutement de tout personnel, y compris du personnel chargé d'accompagner les élèves.

Il y aurait lieu, d'après certains, de favoriser la coordination entre les réseaux dans ce domaine et d'encourager une surveillance de qualité, surtout pour ce qui concerne les très jeunes élèves.

La commission se déclare finalement unanime pour considérer que l'accompagnement devra se faire après concertation et en collaboration avec les différents réseaux et dans les limites raisonnables de l'effort de rationalisation qui sera entrepris.

L'accompagnement tant dans les véhicules de l'Etat que dans les véhicules de transporteurs professionnels devra être organisé. Il sera évidemment rémunéré.

L'amendement n° 3 tend à supprimer le 4°.

MM. Bonnel et D'hondt retirent leur amendement (*Doc.* n° 200/5).

M^{me} Demeester-De Meyer retire ses amendements (*Doc.* n° 200/12-I), à l'exception de l'amendement n° 1 relatif au 1°, qui est adopté à l'unanimité.

M. Ylieff retire son amendement (*Doc.* n° 200/8-I).

M. Ylieff ayant proposé d'ajouter un 6° (*Doc.* n° 200/12-II), cet amendement a été adopté à l'unanimité.

L'amendement de M. Kuipers (*Doc.* n° 734/5) est rejeté à l'unanimité.

L'article 5, tel qu'il est modifié par l'amendement de M^{me} Demeester-De Meyer au 1° (*Doc.* n° 200/12-I), et par l'amendement de M. Ylieff ajoutant un 6°, est adopté à l'unanimité.

Art. 6.

L'amendement de M. Kuipers (*Doc.* n° 734/5) tendant à remplacer le § 1 et à supprimer les §§ 2 et 3 est rejeté à l'unanimité.

L'article 6 est adopté à l'unanimité.

Art. 7.

M. Breyne a déposé un amendement (*Doc.* n° 734/4) tendant à supprimer cet article. Puisque l'article 7 est lié à l'amendement adopté au § 1 de l'article 4, il est devenu superfétatoire.

Le Ministre (N) partage le même avis et rappelle que le § 1 de l'article 4 fera l'objet d'un examen au sein de la Commission du Pacte scolaire.

L'article 7 est réservé.

Au cours de révisions subséquentes et suite au déblocage de l'examen de projet, l'article 7 a pu être à nouveau examiné.

M. Deroubaix a déposé un amendement (*Doc.* n° 200/15-III) accentuant l'obligation de non-augmentation des coûts dans l'organisation du Service de transports scolaires.

Le Ministre (F) déclare que le Gouvernement peut complètement se rallier au texte proposé.

Le Ministre (N) déclare à son tour que la finalité, c'est-à-dire la non-augmentation des coûts est en effet explicitée par l'amendement.

L'amendement de M. Deroubaix (*Doc.* n° 200/15-III) est adopté par 10 voix contre 3 et 3 abstentions.

M. Ylieff a déposé un amendement (*Doc.* n° 200/8-I) tendant à éviter tout excès de dépenses en matière de transport. L'auteur dénonce certaines transgressions des lois existantes en la matière

die in dat verband door de uitvoerende macht worden begaan, en stelt voor om de medewerking van de inspecteurs van Financiën in te roepen om in de toekomst dat risico te voorkomen.

De Minister (N) begrijpt de bezorgdheid van de auteur van het amendement. Hij meent nochtans dat de formulering van het ontwerp « en eenparig voorstel » alle nodige waarborgen biedt, want dat veronderstelt dat alle betrokken partijen hun instemming betuigen. Bijgevolg is er geen gevaar voor willekeur.

Het amendement van de heer Ylieff (*Stuk* nr 200/8-I) wordt verworpen met 11 tegen 7 stemmen en 1 onthouding.

De heer Breyne heeft zijn amendement (*Stuk* nr 734/4) ingetrokken.

Artikel 7, zoals gewijzigd door het amendement van de heer Deroubaix, wordt aangenomen met 10 tegen 7 stemmen bij 1 onthouding.

Art. 8.

Op § 1 heeft Mevr. Demeester-De Meyer een amendement ingediend (*Stuk* nr 200/12-I) om de woorden « die de leden ervan benoemt », te schrappen.

Op § 2 heeft de heer Laridon een amendement ingediend (*Stuk* nr 200/4) dat wil waarborgen dat elk van de leden van de bedoelde commissies aan zijn onderwijsnet gehecht is. De indien verklaart dat het amendement geen enkele financiële weerslag heeft, maar dat het hier een principiële kwestie betreft.

Verskillende leden verzetten zich tegen het amendement. Anderen vestigen er de aandacht op dat het onmogelijk is om b.v. zijn gehechtheid aan het gemeentelijk onderwijs te bewijzen. Wat gebeurt er dan met de kandidaten voor het pluralistisch onderwijs?

Een andere spreker vraagt zich af hoe iemand zijn gehechtheid aan een of ander onderwijstype kan bewijzen, tenzij door het onderschrijven van een door een van de onderwijsnetten opgesteld « opvoedkundig plan ».

Bepaalde leden menen dat die vraag niet moet worden behandeld in het raam van de bespreking van dit ontwerp.

Voor andere sprekers is het duidelijk dat sommige vertegenwoordigers van om het even welk net, die thans in een of andere commissie zitting hebben, niet noodzakelijk verdedigers zijn van het net dat zij vertegenwoordigen. Deze toestand moet in de toekomst beslist voorkomen worden.

Een lid wenst met nadruk dat in het verslag wordt vermeld dat de drie grote netten (Rijk-vrij gesubsidieerd - officieel gesubsidieerd) hun respectieve vertegenwoordigers in voornoemde Commissies aanwijzen. Dat de Minister van Verkeerswezen er vertegenwoordigd is, is een wijze maatregel. Een deskundige ter zake zal b.v. raad kunnen geven in verband met de kostprijs, en interessante beschouwingen kunnen wijden aan de verschillende mogelijkheden.

De Minister (N) voegt er nog aan toe dat de verschillende netten en de verschillende strekkingen in de commissies evenredig vertegenwoordigd zullen zijn. In eerste instantie is het duidelijk dat vertrouwen moet worden geschonken aan de verschillende inrichtende machten wat het aanwijzen van hun afgevaardigden betreft.

∴

par le pouvoir exécutif et suggère de recourir au concours des inspecteurs des Finances, afin d'éviter ces écueils dans le futur.

Le Ministre (N) comprend le souci de l'auteur de l'amendement. Il estime cependant que le libellé du projet, à savoir : « sur la proposition unanime » donne toutes les garanties nécessaires, puisqu'aussi bien cela suppose que toutes les parties concernées aient marqué leur accord. Il n'y a par conséquent aucun danger d'arbitraire à craindre.

L'amendement de M. Ylieff (*Doc.* n° 200/8-I) est rejeté par 11 voix contre 7 et 1 abstention.

M. Breyne a retiré son amendement (*Doc.* n° 734/4).

L'article 7, tel qu'il a été modifié par l'amendement de M. Deroubaix est adopté par 10 voix contre 7 et 1 abstention.

Art. 8.

Au § 1, M. Demeester-De Meyer a déposé un amendement (*Doc.* n° 200/12-I) tendant à supprimer les mots « qui en nomme les membres ».

Au § 2, M. Laridon a déposé un amendement (*Doc.* n° 200/4) qui tend essentiellement à garantir dans le chef de chaque membre des commissions visées, l'attachement à son réseau d'enseignement. L'auteur précise que l'amendement n'a aucune répercussion d'ordre pécuniaire, mais qu'il s'agit ici d'une question de principe.

Plusieurs membres s'opposent à cet amendement. D'autres attirent l'attention sur le fait qu'il est impossible de prouver son attachement par exemple à l'enseignement communal. Qu'en sera-t-il pour les candidats à l'enseignement pluraliste?

Comment d'ailleurs apporter la preuve de son attachement à tel ou tel type d'enseignement si ce n'est en souscrivant au « projet éducatif » préconisé par tel ou tel réseau, se demande un autre intervenant.

Certains membres estiment que la question soulevée ne doit pas être abordée dans le cadre de la discussion de ce projet de loi.

Il est évident, rétorquent d'autres orateurs, qu'actuellement certains représentants de tel ou tel réseau, siégeant au sein de telle ou telle commission, ne sont pas nécessairement des défenseurs du réseau qu'ils représentent. Cette situation doit absolument être évitée dans le futur.

Un membre insiste pour que le rapport mentionne que les trois grands réseaux (Etat - libre subventionné - officiel subventionné) désignent leurs représentants respectifs auxdites commissions. Que le Ministre des Communications y soit représenté est une simple mesure de sagesse. En effet, un expert en la matière pourra, par exemple, conseiller en matière de prix de revient et émettre des considérations intéressantes au sujet des différentes options proposées.

Le Ministre (N) ajoute encore qu'au sein de ces commissions, les différents réseaux et les différentes tendances seront proportionnellement représentés. Au préalable, il est clair qu'il faut faire confiance aux différents pouvoirs organisateurs dans la désignation de leurs délégués.

∴

De Minister (N) merkt nog op dat in de Nederlandse tekst op de derde regel van § 2 « machten » dient te worden gelezen in plaats van « macht ».

Deze verbetering wordt door de Commissie eenparig aangenomen.

Het amendement van de heer Laridon (*Stuk* nr 200/4) wordt verworpen met 10 tegen 5 stemmen bij 1 onthouding.

Het amendement van Mevr. Demeester-De Meyer (*Stuk* nr 200/12-I) wordt eenparig aangenomen.

Artikel 8, zoals geamendeerd door het amendement van Mevr. Demeester-De Meyer, wordt eenparig aangenomen.

Art. 9.

De Regering heeft een amendement ingediend (*Stuk* nr 200/13) om het maximum vast te stellen van de strafrechtelijke sanctie waarin dit artikel voorziet. Rekening houdend met het feit dat de Koning dit maximum niet kan vaststellen, diende de wetgever in die aangelegenheid op te treden.

De heren Bonnel en D'hondt hebben een amendement (*Stuk* nr 200/5) ingediend. Zij beklemtonen dat hun amendement verder strekt dan dat van de Regering, en dus voorrang geniet bij de behandeling.

Er vindt een langdurige discussie plaats over de overtredingen van het door het ontwerp bepaalde verbod.

De vraag wordt gesteld of het wel nodig of zelfs gewenst is in dit geval een onderscheid te maken tussen de gesubsidieerde en de niet-gesubsidieerde scholen. Is het niet mogelijk dezelfde boeten op te leggen voor dezelfde overtredingen, afgezien van de inrichtende macht die ze heeft begaan? Is het bovendien niet nodig dat de wetgever duidelijk de maxima van de voorziene straffen aangeeft?

Andere leden vragen zich af of het niet aangewezen is een onderscheid te maken in het stelsel van de sancties, aangezien de Minister van Onderwijs de inrichtende macht is voor zijn eigen scholen, maar niet voor de gesubsidieerde scholen.

Bestaat het gevaar niet dat de Minister machteloos staat tegenover overtredingen die door bepaalde gesubsidieerde scholen worden begaan? Moet niet worden gevreesd dat, door v.z.w.'s die bijvoorbeeld door ouders worden opgericht, de geest van de wet wordt geschonden?

Welke macht zal de Minister hebben indien een v.z.w. voor eigen rekening leerlingenvervoer inricht? Is het beter af te wachten hoe het leerlingenvervoer zich in de praktijk ontwikkelt, en dus in de wet geen nadere regels te stellen?

De Minister (N) verklaart dat de wet duidelijk is, in die zin dat zij elk leerlingenvervoer verbiedt in de gebieden die de nationale dienst bestrijkt. De toepassingsbesluiten kunnen daarna nadere regelingen aanbrengen. Net als andere leden acht hij het wenselijk dat alle schoolnetten op dezelfde wijze worden behandeld, vooral om de schoolvrede te bewaren.

De vraag of een school die niet voor subsidies in aanmerking komt onder deze wet valt, en of zij dus autonoom een eigen leerlingenvervoer mag inrichten, dient nog te worden onderzocht. Het is echter ondenkbaar dat de een of andere « vriendenkring », zoals thans soms nog het geval is, leerlingenvervoer organiseert, voor welk net ook.

Le Ministre (N) fait encore remarquer qu'à la troisième ligne du § 2 du texte néerlandais, il y a lieu de lire « machten » au lieu de « macht ».

La Commission accepte cette correction à l'unanimité.

L'amendement de M. Laridon (*Doc.* n° 200/4) est rejeté par 10 voix contre 5 et une abstention.

L'amendement de Madame Demeester-De Meyer (*Doc.* n° 200/12-I) a été adopté à l'unanimité.

L'article 8 tel qu'il est amendé par l'amendement de Mme Demeester-De Meyer est adopté à l'unanimité.

Art. 9.

Le Gouvernement a déposé un amendement (*Doc.* n° 200/13) fixant le maximum de la sanction qui est prévue par cet article. Compte tenu du fait que le Roi ne peut pas fixer ce maximum, il fallait prévoir l'intervention du législateur dans cette matière.

MM. Bonnel et D'hondt ont déposé un amendement (*Doc.* n° 200/5). Les auteurs soutiennent que leur amendement est plus radical que celui du Gouvernement et mérite d'être examiné par priorité.

Une longue discussion a lieu au sujet des infractions à l'interdiction prévue par le projet.

La question est posée de savoir s'il est bien nécessaire, voire opportun, d'introduire en l'occurrence une distinction entre les écoles subventionnées et les écoles non subventionnées. Ne pourrait-on envisager d'introduire pour les mêmes infractions, quels que soient les pouvoirs organisateurs qui les ont commises, les mêmes amendes? Ne convient-il pas en outre que le législateur indique clairement les maxima des peines prévues?

D'autres membres se demandent s'il ne convient pas de distinguer le régime des sanctions puisque le Ministre de l'Éducation nationale est le pouvoir organisateur pour ses propres écoles, alors qu'il ne l'est pas pour les écoles subventionnées?

Le Ministre ne risque-t-il pas d'être impuissant devant les infractions commises par certaines écoles subventionnées? Ne doit-on pas craindre que, par le truchement d'A.S.B.L. fondées par exemple par des parents, l'esprit même de la disposition légale soit violé?

Quel sera le pouvoir du Ministre si une A.S.B.L. organise pour son propre compte un transport scolaire? Est-il préférable d'attendre comment évoluera la pratique des services de transport scolaire et ne rien préciser dans la loi?

Le Ministre (N) déclare que la loi est claire en ce sens qu'elle interdit toute organisation de transport scolaire dans les zones desservies par le service national. Les arrêtés d'application peuvent ensuite donner des précisions à ce sujet. Il estime cependant souhaitable, tout comme d'autres membres, qu'un traitement identique soit réservé à tous les réseaux scolaires, et cela surtout afin de sauvegarder le climat de la paix scolaire.

La question de savoir si une école non subsidiable est couverte par les dispositions du présent projet et si elle peut donc de manière autonome organiser son propre transport scolaire devra encore être examinée. Toutefois, il n'est pas pensable que telle ou telle « amicale » continue à organiser, comme c'est quelquefois le cas actuellement, un transport scolaire pour quelque réseau que ce soit.

Een lid meent dat het verstandig zou zijn het advies van de Minister van Justitie in te winnen over het probleem van de boeten en sancties. Het is volstrekt noodzakelijk dat er een nadere bepaling wordt gegeven van de begrippen « doorlopende overtreding », « ingehouden bedragen », « uitstel », « coördinatie van de straffen waarin hier wordt voorzien met die in andere bijzondere wetten », enz...

De Minister (N) is het met dit voorstel eens. Hij zal voor het opstellen van het toepassingsbesluit de hulp inroepen van de Minister van Justitie, en verbindt zich ertoe het besluit vóór de behandeling aan de leden van de Commissie voor het Onderwijs ter beraadslaging voor te leggen.

Vanzelfsprekend dienen alle grondwetbepalingen strikt te worden nageleefd, en een straf kan slechts worden opgelegd en toegepast krachtens een wet. Er is geen enkele reden om aan te nemen dat de uitvoerende macht op dit vlak verandering zal invoeren of improviseren. Het komt er enkel op aan voor bepaalde gevallen van overtreding het geschikte type van sanctie te vinden.

De heren Bonnel en D'hondt trekken hun amendement in, na van de Regering de verzekering te hebben gekregen dat precies dit geval dat aanleiding gaf tot hun tekst (d.w.z. overdrijvingen in het leerlingenvervoer door een M.P.I., afhankelijk van het Ministerie van Volksgezondheid) zal worden onderzocht en dat soortgelijke misbruiken voortaan zullen worden voorkomen.

De heer Ylieff heeft een amendement ingediend (*Stuk* nr 200/12-II) om de mogelijkheid te voorkomen dat een bijna individueel leerlingenvervoer kan worden ingericht dat uiteindelijk zou wedijveren met de dienst waarin de wet voorziet. Volgens de indiener betekent dit helemaal niet dat de ouders moeten worden belet, indien zij zulks wensen, zelf hun kinderen naar school te brengen.

De Minister (N) herinnert eraan dat een bijzondere vergunning nodig is zodra het een vervoer per minibus betreft.

De Minister (F) merkt daarbij ook op dat de tolerantiedrempel ter zake het vervoer van minimum 6 personen bedraagt. De Minister acht het amendement niet van essentieel belang omdat het slechts een beklemtoning is van de wettekst die, volgens hem, duidelijk genoeg is.

Een lid acht een nauwkeurige bepaling van het aantal te vervoeren kinderen onontbeerlijk. Hij vreest dat de ouders feitelijke verenigingen zouden instellen die van de wettelijke bepalingen afwijken.

Het amendement van de heer Ylieff wordt verworpen met 11 tegen 3 stemmen en 3 onthoudingen.

De Regering heeft een amendement ingediend (*Stuk* nr 200/14-II) ter vervanging van haar amendement ter aanvulling van artikel 9 (*Stuk* nr 200/13). Het gaat volgens de Ministers (N en F) om een verduidelijking van de tekst, waarbij rekening wordt gehouden met de adviezen van de Raad van State.

De heer Deroubaix heeft een amendement ingediend (*Stuk* nr 200/14-I) ter verduidelijking van het oorspronkelijk amendement van de Regering (*Stuk* nr 200/13). Na kennis genomen te hebben van het tweede regeringsamendement (*Stuk* nr 200/14-II) neemt hij zijn amendement terug.

Dit regeringsamendement (*Stuk* nr 200/14-II) wordt eenparig aangenomen op voorwaarde dat het bij de wetgevingstechnische diensten van de Minister van Justitie gevraagde advies geen bezwaren formuleert.

Un membre estime qu'il serait sage de recueillir l'avis du Ministre de la Justice au sujet du problème des peines et sanctions. Les notions « infraction continue », « montants retenus », « sursis » « coordination des peines prévues ici avec les peines prévues dans d'autres lois particulières » doivent absolument être précisées.

Le Ministre (N) se déclare d'accord avec cette suggestion. Il demandera l'aide du Ministre de la Justice dans la rédaction de l'arrêté royal d'application, arrêté qu'il s'engage par ailleurs à soumettre, préalablement à sa parution, aux délibérations des membres de la Commission de l'Éducation.

Il est évident que toutes les dispositions constitutionnelles doivent être strictement observées et que ce n'est qu'en vertu d'une loi qu'une peine pourra être établie et appliquée. Il n'y a aucune raison de croire que le pouvoir exécutif innovera ou improvisera en l'occurrence. Il s'agit uniquement de prévoir pour certains cas d'infractions le type de sanction adéquat.

MM. Bonnel et D'hondt retirent leur amendement après avoir obtenu l'assurance du Gouvernement que le cas précis qui en avait inspiré la rédaction (à savoir un excès en matière de transport scolaire assuré par un I.M.P. dépendant du Ministère de la Santé publique) serait examiné et que des abus analogues seraient dorénavant empêchés.

M. Ylieff a déposé un amendement (*Doc.* n° 200/12-II) tendant à éviter la possibilité d'organiser un transport scolaire quasiment individuel, qui pourrait à la limite être concurrent du service que la loi prévoit. Selon l'auteur, il ne s'agit nullement d'empêcher les parents de conduire eux-mêmes leurs enfants, s'ils le souhaitent.

Le Ministre (N) tient à rappeler que dès qu'il s'agit d'un transport par minibus, des autorisations spéciales sont nécessaires.

Le Ministre (F) précise encore que le seuil de tolérance en la matière se situe au niveau d'un transport d'un minimum de 6 personnes. Il estime que l'amendement n'est pas essentiel, puisqu'il ne fait que préciser davantage le texte de la loi, qui lui paraît déjà suffisamment clair.

Un membre estime qu'une précision quant au nombre d'enfants à transporter est indispensable. Il craint que les parents n'organisent des associations de fait qui risqueraient de déroger aux dispositions légales.

L'amendement de M. Ylieff est rejeté par 11 voix contre 3 et 3 abstentions.

Le Gouvernement a déposé un amendement (*Doc.* n° 200/14-II) en remplacement de son amendement complétant l'article 9 (*Doc.* n° 200/13). Il s'agit, ont déclaré les Ministres (F et N) d'une précision du texte, dans laquelle il est tenu compte des avis du Conseil d'État.

M. Deroubaix a déposé un amendement (*Doc.* n° 200/14-I) précisant le texte de l'amendement initial du Gouvernement (*Doc.* n° 200/13). Il l'a retiré, après avoir pris connaissance du second amendement du Gouvernement (*Doc.* n° 200/14-II).

L'amendement du Gouvernement (*Doc.* n° 200/14-II), en remplacement de son amendement initial (*Doc.* 200/13) est adopté à l'unanimité, pour autant que l'avis sollicité auprès des services légistiques du Ministère de la Justice ne formule aucune objection.

Over artikel 9 in zijn geheel wordt later gestemd.

∴

Tijdens een latere vergadering van de commissie werd de Minister (N) ondervraagd over het toepassingsgebied van het nieuwe amendement van de Regering (*Stuk* nr 200/15-I) in verband met het niet gesubsidieerd vrij onderwijs.

De Minister (N) verklaarde daaromtrent dat er drie verschillende soorten instellingen zijn :

1° de rijksinrichtingen en de officiële en vrije gesubsidieerde inrichtingen;

2° de vrije inrichtingen die door de staat erkende of homologeerbare getuigschriften of diploma's afleveren;

3° de vrije inrichtingen die op het vlak van subsidies of diploma's of getuigschriften geen enkele juridische band met de overheid hebben.

Voor de eerste categorie is de wet klaarblijkelijk van toepassing en voor de derde categorie duidelijk niet. Voor de tweede categorie kunnen de inrichtingen op hun verzoek aanspraak maken op de voordelen van de wet indien en voor zover zij zich helemaal aan de regeling onderwerpen, met inbegrip van het verbod parallel vervoer in te richten.

Het amendement van de Regering (*Stuk* nr 200/15-I), dat werd ingediend op advies van het Ministerie van Justitie, wordt eenparig aangenomen.

Het aldus door het amendement van de Regering (*Stuk* nr 200/15-I) gewijzigde artikel 9 wordt eveneens eenparig aangenomen.

Art. 10.

De heer Ylieff heeft een amendement (*Stuk* nr 200/10) ingediend om dit artikel te vervangen.

Volgens de indiener van het amendement omvat art. 32 van het Schoolpact, dat als voorbeelden de uitgaven opsomt die door de werkingstoelagen worden gedekt, ook de vervoerkosten. Naar de geest van die bepaling dienen in bepaalde gevallen de budgettaire gevolgen van de nieuwe voorgestelde maatregelen te worden gecompenseerd. Dit amendement is daartoe een middel.

De Minister (N) verklaart dat dit een amendement is dat de grond van het probleem raakt. Het bedrag van de werkingstoelagen wordt elk jaar in de Nationale Schoolpactcommissie besproken en vastgesteld. Bepaalde leden van die commissie kunnen op dat ogenblik doen gelden dat het ten laste nemen van de vervoerkosten van de leerlingen door de Staat, een vermindering van de werkingstoelagen met zich moet brengen.

In de huidige fase van de bespreking van het ontwerp, zou de Minister het echter betreuren dit amendement aan de Nationale Schoolpactcommissie ter bespreking te moeten voorleggen. Daarom vraagt hij dat het wordt verworpen.

Een lid pleit voor een « sectoriële » toepassing van het ontwerp. Volgens hem moet er een specifieke toepassing komen, die aan elke sector aangepast is. Dit zou een weerslag moeten hebben op de verdeling van de werkingstoelagen, want wanneer de werkelijke kostprijs van een uitgave verschilt van de werkingstoelage die toegekend wordt aan de onderwijsinrichting van het hiertoe gesubsidieerd onderwijsnet, is het volkomen normaal dat dit verschil in mindering komt van de toegekende subsidie. Het is wellicht wenselijk dit zeer duidelijk in de wettekst te vermelden.

De Minister (N) verklaart rekening te zullen houden met de argumenten van dit lid bij het jaarlijks onderzoek van de uitgaven voor het leerlingenvervoer.

Le vote sur l'ensemble de l'article 9 aura lieu ultérieurement.

∴

Au cours d'une séance ultérieure de la commission, le Ministre (N) a été interrogé sur le champ d'application du nouvel amendement gouvernemental en ce qui concerne l'enseignement libre non subventionné (*Doc.* n° 200/15-I).

Le Ministre (N) a déclaré qu'il faut distinguer trois sortes d'établissements :

1° les établissements de l'Etat et les établissements officiels et libres subventionnés;

2° les établissements libres qui délivrent des certificats ou des diplômes reconnus ou homologués par l'Etat;

3° les établissements libres qui, au niveau des subventions, des diplômes ou des certificats, n'ont aucun lien juridique avec les pouvoirs publics.

La loi s'applique manifestement à la première catégorie mais pas à la troisième. Les établissements de la deuxième catégorie peuvent revendiquer les avantages de la loi, pour autant qu'ils se soumettent entièrement au régime, y compris à l'interdiction d'organiser un service de transport parallèle.

L'amendement du Gouvernement déposé à la suite de l'avis du Ministère de la Justice (*Doc.* n° 200/15-I) est adopté à l'unanimité.

L'article 9, tel qu'il a été modifié par l'amendement du Gouvernement (*Doc.* n° 200/15-I) est également adopté à l'unanimité.

Art. 10.

M. Ylieff a déposé un amendement (*Doc.* n° 200/10) tendant à remplacer le texte de cet article.

Selon l'auteur de l'amendement, l'article 32 du Pacte scolaire, qui énumère à titre d'exemple les dépenses couvertes par les subventions de fonctionnement, reprend les frais de transports. Il convient, suivant l'esprit de cette disposition, de compenser dès lors dans certains cas l'incidence budgétaire des nouvelles mesures proposées. L'amendement est un moyen d'y parvenir.

Le Ministre (N) déclare qu'il s'agit ici d'un amendement portant sur le fond du problème. Pourtant, le montant des subventions de fonctionnement est discuté et fixé chaque année en Commission nationale du Pacte scolaire. A ce moment-là, certains de ses membres pourront faire valoir que la prise en charge par l'Etat des frais de transport des élèves doit entraîner une diminution de la subvention de fonctionnement.

D'autre part, il estime regrettable de devoir soumettre, au stade actuel de la discussion du projet, l'objet de cet amendement à de nouvelles délibérations de la Commission nationale du Pacte scolaire. Le Ministre demande dès lors de rejeter l'amendement.

Un membre plaide pour une mise en pratique « sectorielle » du projet. Il faudra, selon lui, assurer une application spécifique et adaptée à chaque secteur. Cette application devra avoir une répercussion sur la répartition des subventions de fonctionnement, car lorsqu'il y a une différence entre le coût réel d'une dépense et les subventions de fonctionnement allouées aux établissements scolaires de l'enseignement subventionné à cet effet, il est tout à fait normal de déduire cette différence des subventions accordées. Il serait sans doute souhaitable de le mentionner très clairement dans le texte même de la loi.

Le Ministre (N) se déclare d'accord, lors de l'analyse annuelle des dépenses destinées aux transports scolaires, de prendre en considération l'argumentation développée par le membre.

De Schoolpactcommissie zal echter moeten nagaan hoe gehandeld moet worden om zowel de geest van deze wet als die van het Schoolpact in het algemeen te eerbiedigen.

∴

Het amendement van de heer Ylieff (*Stuk* nr 200/10) wordt verworpen met 11 tegen 7 stemmen.

Artikel 10 wordt eenparig aangenomen.

Art. 10bis (*nieuw*).

De heer Liénard stelt bij wijze van amendement voor (*Stuk* nr 734/2) een artikel 10bis (*nieuw*) in te voegen.

Hij verklaart dat dit amendement van toepassing is op de toestand van enkele ambtenaren die sedert verschillende jaren een ambt bekleden in de werkgroep belast met de voorbereiding van de coördinatie inzake leerlingenvervoer, zonder daarbij noodzakelijk allemaal staatsambtenaren te zijn. Er moet rekening gehouden worden met hun beroepservaring en men moet hun de mogelijkheid bieden in de Nationale Dienst voor Leerlingenvervoer opgenomen te worden.

Een lid vraagt hoeveel personen zich in die toestand bevinden en welk hun statuut juist is (Nederlandse en franstalige sector). Maken het merendeel van deze personen deel uit van het onderwijzend personeel van waaruit ze gedetacheerd werden? Geldt deze detachering voor onbepaalde tijd?

Een ander lid vindt het normaal bij de oprichting van de Nationale Dienst rekening te houden met het personeel dat bij de voorbereiding van de coördinatie inzake leerlingenvervoer betrokken was. Deze personen werden aangesteld met de goedkeuring van de politieke partijen die vertegenwoordigd zijn in het Schoolpact. Ze bezitten heel wat ervaring op professioneel vlak en kunnen een waardevolle bijdrage leveren aan de oprichting van de Nationale Dienst. De vraag is echter of deze personen ten opzichte van de leden van de administratie van Nationale Opvoeding recht hebben op een prioritaire benoeming.

De Minister (F) verklaart dat thans in een « tijdelijk » kader voorzien is. Voor de franstalige sector bestaat dit kader uit 6 zendingsgelastigden waarbij elke persoon met een specifieke taak belast is. Het merendeel van deze personen zijn leerkrachten die ter beschikking gesteld zijn voor een bijzondere opdracht. Ze hebben elk een adjunct die aan hetzelfde administratief statuut onderworpen is als zijzelf. Naast deze 12 personen, bestaat er ook nog een kleine administratieve cel van 5 personen.

De Minister (N) verklaart dat het huidige personeelskader van de nederlandstalige sector beperkter is. Het werd opgericht in 1976 en telt 6 personen; allen zijn gedetacheerd uit het Rijksonderwijs. Thans is een plaats vacant. Bij de administratie van het Departement zijn eveneens enkele personen met deze opdracht belast.

Een lid waarschuwt de Minister voor elke poging tot overhaaste of inopportune benoemingen en herinnert hierbij aan bepaalde betreurenswaardige precedënten.

De heer Ylieff stelt een amendement voor dat ertoe strekt een artikel 10bis (*nieuw*) in te voegen (*Stuk* nr 200/12-II).

Een lid vindt echter dat dit amendement te ver gaat omdat het tot onrechtvaardige benoemingen kan leiden.

Na een lange gedachtenwisseling blijkt dat verschillende leden wensen dat de personen die een nuttige ervaring hebben opgedaan inzake leerlingenvervoer, op een definitieve wijze opgenomen moeten kunnen worden in de Nationale Dienst. Deze opname kan op verschillende manieren geregeld worden.

Il faudra cependant que la Commission du Pacte scolaire examine de quelle manière il faudra procéder, dans le souci de maintenir à la fois l'esprit de cette loi et l'esprit général du Pacte scolaire.

∴

L'amendement de M. Ylieff (*Doc.* n° 200/10) est rejeté par 11 voix contre 7.

L'article 10 est adopté à l'unanimité.

Art. 10bis (*nouveau*).

M. Liénard a proposé par voie d'amendement (*Doc.* n° 734/2) d'insérer un article 10bis (*nouveau*).

Il explique que l'amendement concerne la situation de quelques fonctionnaires qui ont, depuis de nombreuses années déjà, exercé une fonction dans la mission préparatoire, tout en n'étant pas tous nécessairement des agents de l'Etat. Il faut à la fois tenir compte de leur expérience professionnelle et leur donner la possibilité d'être intégrés dans les services nationaux de transport scolaire.

Un membre souhaite connaître le nombre et le statut exacts des personnes visées par l'amendement (secteurs français et néerlandais). La plupart d'entre elles sont-elles membres du corps enseignant dont elles sont détachées? Ce détachement est-il illimité dans le temps?

Un autre membre considère que, lors de l'élaboration du Service national, il est normal que l'on tienne compte du personnel de ces missions préparatoires. Ces personnes ont été désignées en accord avec les instances politiques représentées au Pacte scolaire. Elles ont acquis une grande expérience en la matière et leurs concours serait précieux lors de la mise sur pied du Service national. La question qui se pose, est de savoir si elles ont un droit de nomination prioritaire par rapport aux membres de l'administration de l'Education.

Le Ministre (F) déclare qu'un cadre « temporaire » est actuellement prévu. Pour le secteur francophone, celui-ci comprend 6 chargés de mission. Chaque personne a une charge effective. La plupart sont des enseignants mis en disponibilité pour mission spéciale. Ils ont chacun un adjoint qui est soumis au même régime administratif qu'eux-mêmes. A ces 12 personnes, s'ajoute une petite cellule administrative qui comprend 5 personnes.

Le Ministre (N) déclare que, pour le secteur néerlandophone, le cadre actuel est plus réduit. Il a été établi en 1976 et est composé de 6 personnes, toutes détachées de l'enseignement de l'Etat. En ce moment, il y a une place vacante. Dans l'administration du Département, quelques personnes également s'occupent de cette mission.

Un membre met les ministres en garde contre toute tentative de nominations intempestives ou inopportunes et rappelle à ce propos certains précédents fâcheux.

M. Ylieff a également proposé par voie d'amendement d'insérer un article 10bis (*nouveau*) (*Doc.* n° 200/12-II).

Un membre estime que l'amendement a une portée excessive, en ce sens qu'il pourrait donner lieu à des nominations injustifiables.

D'une longue discussion, il ressort que plusieurs membres sont soucieux de donner aux personnes ayant acquis une expérience utile en matière de transport scolaire, la possibilité d'être intégrées définitivement dans le Service national. La manière dont cette intégration doit s'effectuer peut être envisagée différemment.

Bepaalde leden zijn van oordeel dat een formele verklaring van de ministers daartoe volstaat.

Andere leden vinden dat dergelijke verklaringen geen volledige waarborg geven en geen enkele wettelijke basis vormen. Hoe zal het Rekenhof, bijvoorbeeld, rekening kunnen houden met dergelijke verklaringen? De kansen van deze personen op een verdere loopbaan moeten in ieder geval gewaarborgd worden. De huidige detachering verlengen zonder de betrokkenen op te nemen in het kader van de nieuwe Nationale Dienst is zeker geen formule die voldoening schenkt. Zou het niet aangewezen zijn hierover inlichtingen in te winnen bij het departement van het Openbaar Ambt? Men mag deze personen het risico toch niet laten lopen hun detachering in het gedrang te zien komen of te zien beëindigen door de eventuele opvolger van de huidige ministers van Onderwijs.

Kan het fameuze « artikel 18 » houdende afwijking van de normale bepalingen inzake aanwerving, niet op die personen worden toegepast? Volgens sommige leden moet het toch niet zo moeilijk zijn de bijzondere administratieve verdiensten van de betrokkenen in de verf te zetten. Kan een formele waarborg van alle politieke partijen niet volstaan, aangezien blijkt dat de zendingsgelastigden, die de personeelsbezetting van de bestaande kern vormen, in zekere zin door diezelfde partijen in de Nationale Schoolpactcommissie werden voorgesteld?

Het is eveneens belangrijk, aldus de Minister (F), aan te stippen dat de franstalige kern een ietwat andere richting heeft gevolgd dan de nederlandstalige, door zijn opdracht uit te breiden tot alle types van leerlingenvervoer en tot alle onderwijsnetten, terwijl de opdracht van de nederlandstalige kern slechts het buitengewoon onderwijs behelst.

De Minister (N) stemt met deze verklaringen in.

∴

Uiteindelijk beslist de commissie een beperkte werkgroep op te richten, belast met het opstellen van een definitieve tekst die aan de betrokkenen de nodige waarborgen biedt maar eveneens vermijdt dat nieuwe detacheringen gedaan worden.

Mevr. Demeester-De Meyer dient een amendement in (*Stuk* nr 200/12-I) dat ze echter terug intrekt. Ze merkt op dat dit amendement veel meer het resultaat was van een algemeen akkoord dan wel uit eigen naam.

∴

Tijdens de volgende zittingen van de commissie werd uitvoerig van gedachten gewisseld over wat er moet gebeuren met de zendingsgelastigden bij de coördinatie-werkgroep voor leerlingvervoer.

De Minister (N) herhaalt het standpunt van de Regering en merkt op dat de Regering zich houdt aan de eerste tekst van het ontwerp die goedgekeurd werd door de Nationale Schoolpactcommissie. Alleen een door alle aanwezige partijen goedgekeurde tekst kan door de Regering aanvaard worden. De Regering wenst hierin zeker geen initiatieven te nemen.

De Minister herinnert er bovendien aan dat de betrokkenen een statuut *sui generis* zullen hebben, met alle voor- en nadelen vandien.

Verschillende teksten werden door de werkgroepen opgesteld. De ene tekst strekt ertoe de taak en het statuut van de zendingsgelastigden te bevestigen, en dit tot aan het einde van hun loopbaan. Een andere tekst wil de zendingsgelastigden doen opnemen in de administratie.

Certains membres estiment qu'une déclaration solennelle des ministres est suffisante à ce propos.

D'autres estiment que de telles déclarations n'offrent pas toutes les garanties et n'ont aucune base légale. Comment pourront-elles, par exemple, être prises en considération par la Cour des comptes? Il convient de toute façon de garantir les possibilités de carrière de ces personnes. Prolonger le détachement actuel des intéressés sans les reprendre dans le cadre du nouveau Service national n'est guère satisfaisant. Ne convient-il pas de prendre des renseignements à ce propos auprès du département de la Fonction publique? Ces personnes ne peuvent tout de même pas encourir le risque de voir le détachement qui leur est accordé actuellement, remis en cause ou terminé par un successeur éventuel des actuels ministres de l'Éducation nationale.

Le fameux « article 18 » dérogeant aux dispositions normales en matière de recrutement ne pourrait-il être applicable à ces personnes? Il ne serait tout de même pas si difficile, selon certains membres, de mettre en lumière les mérites administratifs particuliers des intéressés. Une garantie formelle de tous les partis politiques ne pourrait-elle être suffisante puisqu'il s'avère que les chargés de missions qui composent l'effectif du noyau existant ont été en quelque sorte proposés par ces mêmes partis à la Commission nationale du Pacte scolaire.

Il n'est pas sans intérêt, déclare à ce propos le Ministre (F) de noter que le noyau francophone a pris une orientation quelque peu différente du noyau néerlandophone, puisqu'il a élargi sa mission à tous les types de transports scolaires et à tous les types d'enseignement, tandis que du côté néerlandophone, la mission n'avait trait qu'au seul enseignement spécial.

Le Ministre (N) approuve ces déclarations.

∴

En conclusion, la commission a décidé de constituer un petit groupe de travail chargé de mettre au point un texte définitif donnant aux intéressés toutes les garanties nécessaires, tout en évitant que de nouveaux détachements puissent avoir lieu.

Mme Demeester-De Meyer a déposé un amendement (*Doc.* n° 200/12-I), qu'elle a retiré. Elle a fait remarquer que cet amendement était bien plus le résultat d'un accord général obtenu à ce propos qu'un texte présenté à titre personnel.

∴

Au cours de séances ultérieures de la commission, une longue discussion a eu lieu au sujet du sort à réserver aux chargés de mission auprès de la mission de coordination des transports scolaires.

Le Ministre (N) rappelle le point de vue du Gouvernement à ce propos et fait observer que celui-ci s'en tient au texte initial du projet tel qu'il a été adopté par la Commission nationale du Pacte scolaire. Le Gouvernement ne peut se rallier qu'à un texte qui aurait fait l'objet d'un accord général de tous les partis en présence. Le Gouvernement ne désire nullement prendre des initiatives à ce propos.

Le Ministre rappelle en outre que les intéressés devront jouir d'un statut *sui generis* avec tous les avantages et inconvénients de celui-ci.

Plusieurs textes ont été rédigés par des groupes de travail. L'un tend davantage à confirmer les chargés de mission dans leur tâche et leur statut, et cela jusqu'à la fin de leur carrière. L'autre tend à intégrer ces chargés de mission dans l'administration.

Alle leden van de commissie onderstrepen het belang van statutaire bepalingen die de beroepsbekwaamheid, de functies en de verdiensten van de betrokkenen moeten waarborgen, maar zij bevestigen tevens dat het lot van die personen aangepast moet worden aan de vereisten van een goed beheer in het algemeen belang.

De heer Laridon dient na een uitvoerige gedachtenwisseling namens in alle leden van de commissie een amendement in (*Stuk* nr 200/17), dat ertoe strekt de opdrachthouders, in de in artikel 1 van deze wet genoemde diensten op te nemen.

De commissie is bovendien unaniem van oordeel dat de betrekking van de opdrachthouders, die verkiesen toegevoegd te worden aan de Nationale Dienst voor Leerlingenvervoer, in hun onderwijsinrichting vacant moet worden verklaard. De zendingsgelastigden hebben echter het recht om, indien ze dat wensen, het ambt dat ze in het verleden uitoefenden, te hernemen.

Maar wanneer zij voor de Nationale Dienst gekozen hebben, verliezen ze vanzelfsprekend die mogelijkheid. Het is immers niet wenselijk een betrekking voor onbepaalde tijd te blokkeren.

Het amendement van de heer Laridon (*Stuk* nr 200/17) wordt eenparig aangenomen.

De amendementen van de heren Ylieff (*Stuk* nr 200/12-II) en Liénard (*Stuk* nr 734/2) worden bijgevolg overbodig en worden door de auteurs ingetrokken.

Art. 11.

De heer Laridon dient een amendement in (*Stuk* nr 200/3) dat de datum preciseert van de opheffing van artikel 2 van de wet van 26 april 1962.

De auteur van het amendement vraagt wat er met de Nationale Dienst voor Leerlingenvervoer zal gebeuren in de zones waar de wet nog niet van toepassing is. Men mag enerzijds het artikel 2 niet volledig opheffen en het anderzijds slechts opheffen voor bepaalde zones.

De Ministers (N) en (F) erkennen dat het amendement gegrond is. Ze stellen voor na het woord « opgeheven » de woorden « in de mate waarin deze wet in werking treedt per zone » toe te voegen.

De Regering heeft daartoe trouwens een amendement ingediend (*Stuk* nr 200/16).

In die omstandigheden betuigt de heer Laridon zijn instemming en trekt hij zijn amendement in (*Stuk* nr 200/3).

Het artikel 11, gewijzigd door het amendement van de Regering (*Stuk* nr 200/16), wordt eenparig aangenomen.

Art. 12 (*nieuw*).

De Regering stelt een amendement voor dat ertoe strekt een artikel 12 (*nieuw*) toe te voegen. Dat amendement voorziet in de inwerkingtreding per zone op een datum die door de Minister wordt bepaald (*Stuk* nr 200/3).

De heer Liénard dient een subamendement in (*Stuk* nr 200/15-II) op het amendement van de Regering; dat subamendement voorziet in de verplichting verslag uit te brengen bij de Wetgevende Kamers over de toepassing van deze wet. Dit subamendement wordt eenparig aangenomen.

Het artikel 12 (*nieuw*), geamendeerd door de heer Liénard, wordt eenparig aangenomen.

Verschillende leden onderstrepen de noodzaak om zo vlug mogelijk over te gaan tot de oprichting van de Hoge Raad voor het pluralistisch onderwijs. Zij verklaren dat algemeen overeengekomen was dat de stemming van onderhavig wetsontwerp gepaard zou gaan met de oprichting van die Raad.

Tous les commissaires insistent sur l'utilité de prévoir des dispositions statutaires garantissant les aptitudes, fonctions et mérites professionnels des intéressés, tout en confirmant le besoin d'adapter le sort de ces personnes aux nécessités d'une bonne gestion selon les exigences de l'intérêt général.

Après une longue discussion, M. Laridon a déposé, au nom de tous les commissaires, un amendement (*Doc.* n° 200/17) prévoyant que les chargés de mission seraient attachés au service visé à l'article 1 de la présente loi.

En outre, la commission a estimé unanimement que les chargés de mission qui opteront pour leur rattachement au Service national de Transport scolaire verront l'emploi qu'ils occupaient dans leur établissement d'enseignement, déclaré vacant. Toutefois, s'ils le souhaitent, ils auront le droit de reprendre la fonction exercée antérieurement.

Après avoir choisi d'intégrer le Service national, ils perdront cependant, de toute évidence, cette latitude. Il serait en effet inopportun de bloquer un emploi pour une période indéterminée.

L'amendement de M. Laridon (*Doc.* n° 200/17) a été adopté à l'unanimité.

Les amendements de MM. Ylieff (*Doc.* n° 200/12-II) et Liénard (*Doc.* n° 734/2) sont devenus sans objet et ont été retirés par leurs auteurs.

Art. 11.

M. Laridon a déposé un amendement (*Doc.* n° 200/3) qui précise la date de l'abrogation de l'article 2 de la loi du 26 avril 1962 dont il est question.

L'auteur de l'amendement demande ce qui adviendra du Service national de Transport scolaire dans les zones où la loi n'est pas encore en application. Il ne faut pas, d'une part, abroger tout l'article 2 et, d'autre part, ne l'abroger que dans certaines zones.

Les Ministres (F) et (N) reconnaissent le bien-fondé de l'amendement. Ils proposent d'ajouter après le mot « abrogé » les mots « dans la mesure où cette loi entre en vigueur par zone ».

Un amendement du Gouvernement dans ce sens a été déposé (*Doc.* n° 200/16).

Dans ces conditions, M. Laridon se déclare d'accord et retire son amendement (*Doc.* n° 200/3).

L'article 11, modifié par l'amendement du Gouvernement (*Doc.* n° 200/16) est adopté à l'unanimité.

Art. 12 (*nouveau*).

Le Gouvernement a proposé, par voie d'amendement, d'ajouter un article 12 (*nouveau*) prévoyant l'entrée en vigueur par zone à une date à fixer par le Ministre (*Doc.* n° 200/13).

M. Liénard a déposé un sous-amendement (*Doc.* n° 200/15-II) à cet amendement gouvernemental. Celui-ci prévoit un devoir d'information des Chambres législatives sur l'application de cette loi. Ce sous-amendement est adopté à l'unanimité.

L'article 12 (*nouveau*), tel qu'il a été amendé par M. Liénard, est adopté à l'unanimité.

Plusieurs membres ont insisté sur la nécessité d'installer au plus vite le Conseil supérieur de l'enseignement pluraliste. Ils ont déclaré qu'il avait toujours été entendu que le vote du présent projet de loi serait lié à l'installation de ce Conseil.

Andere leden verklaren dat hun houding in de openbare vergadering zal afhangen van de uitleg die de Regering zal verschaffen over de financiële mogelijkheden om dit ontwerp te verwezenlijken. Zij zijn van oordeel dat de Regering nooit duidelijk heeft bepaald op welke wijze de oprichtingskosten van deze dienst zullen worden gedekt.

Het ontwerp in zijn geheel wordt met 12 stemmen en 3 onthoudingen aangenomen.

Dit verslag werd eenparig goedgekeurd.

De Rapporteur,
A. LIENARD.

De Voorzitter,
J. RAMAEKERS.

D'autres membres ont déclaré que leur attitude en séance publique dépendrait des explications du Gouvernement au sujet de la possibilité de réalisation du projet sur le plan financier. En effet, selon eux, le Gouvernement n'a jamais suffisamment indiqué les moyens à mettre en œuvre pour maîtriser les coûts de la création de ce service.

L'ensemble du projet a été adopté par 12 voix et 3 abstentions.

Ce rapport est approuvé à l'unanimité.

Le Rapporteur,
A. LIENARD.

Le Président,
J. RAMAEKERS.

TEKST
AANGENOMEN DOOR DE COMMISSIE

Artikel 1.

In de schoot van het Hoofdbestuur van het Ministerie van Onderwijs en in de schoot van het Hoofdbestuur van het « Ministère de l'Education nationale » wordt een Nationale Dienst voor Leerlingenvervoer opgericht.

Er worden gedeconcentreerde diensten ingesteld, waarvan één voor het Duitse taalgebied; van de andere diensten wordt de territoriale bevoegdheid bij een in Ministerraad overlegd koninklijk besluit vastgesteld.

Art. 2.

Voor de toepassing van deze wet wordt onder leerlingenvervoer verstaan : het vervoer van leerlingen van de ophaalplaatsen of van de verblijfplaats, het tehuis of het pleeggezin in het geval bedoeld door artikel 20 van de wet van 6 juli 1970 op het buitengewoon onderwijs, naar de door de Staat georganiseerde of gesubsidieerde school en omgekeerd.

Elk ander leerlingenvervoer wordt als intern vervoer beschouwd en valt niet onder toepassing van deze wet.

Art. 3.

De Dienst voor Leerlingenvervoer behorend tot het « Ministère de l'Education nationale » is bevoegd voor de scholen die ressorteren onder de bevoegdheid van de Minister van Onderwijs — Franse sector, met uitsluiting van de scholen die buiten het nationaal grondgebied gelegen zijn.

De Dienst voor Leerlingenvervoer behorend tot het Ministerie van Onderwijs is bevoegd voor de scholen die ressorteren onder de bevoegdheid van de Minister van Onderwijs — Nederlandse sector, met uitsluiting van de scholen die buiten het nationaal grondgebied gelegen zijn.

Art. 4.

§ 1. Elke Dienst voor Leerlingenvervoer is belast met het kosteloos verzekeren, volgens de voorwaarden en de modaliteiten door de Koning te bepalen en voor zover er geen passend openbaar vervoer bestaat, van het vervoer van leerlingen naar de dichtstbijgelegen niet-confessionele, confessionele of pluralistische school, voor zover de ouders de gekozen studierichting in zulke school niet vinden op de afstand bepaald in toepassing van artikel 4 van de wet van 29 mei 1959.

§ 2. De diensten verzekeren eveneens vervoer voor niet onder § 1 bedoelde leerlingen, voor zover deze een school bezoeken die gelegen is in de door de diensten bediende zone en voor zover er geen passend openbaar vervoer bestaat. Voor de toegang tot dat vervoer wordt voorrang verleend aan de leerlingen die de dichtstbijgelegen confessionele, niet-confessionele of pluralistische school bezoeken.

De leerlingen die gebruik maken van dit faciliteitsvervoer, betalen de vervoerprijs volgens het tarief van de Nationale Maatschappij voor Buurtspoorwegen.

Art. 5.

Ter uitvoering van hun opdracht vervullen de centrale en de gedeconcentreerde diensten de taken die door de Koning worden bepaald. Deze omvatten onder meer :

TEXTE
ADOPTÉ PAR LA COMMISSION

Article 1.

Un Service national de Transport scolaire est créé au sein de l'Administration centrale du Ministère de l'Education Nationale et au sein de l'Administration centrale du « Ministerie van Onderwijs ».

Des services déconcentrés sont créés, dont un pour la région de langue allemande; pour les autres, leur compétence territoriale sera fixée par arrêté royal délibéré en Conseil des Ministres.

Art. 2.

Il faut entendre par transport scolaire au sens de la présente loi, le transport des élèves au départ des points d'embarquement ou dans le cas visé par l'article 20 de la loi du 6 juillet 1970, de la résidence, du home ou de la famille d'accueil, vers l'école organisée ou subventionnée par l'Etat, et inversement.

Tous autres transports d'élèves sont réputés internes et ils sont exclus du champ d'application de la présente loi.

Art. 3.

Le Service de Transport scolaire appartenant au Ministère de l'Education nationale est compétent pour les écoles qui relèvent de la compétence du Ministre de l'Education nationale, secteur français, à l'exclusion des écoles situées en dehors du territoire national.

Le Service de Transport scolaire appartenant au « Ministerie van Onderwijs » est compétent pour les écoles qui relèvent de la compétence du Ministre de l'Education nationale, secteur néerlandais, à l'exclusion des écoles situées en dehors du territoire national.

Art. 4.

§ 1. Chacun des Services de Transport scolaire est chargé, aux conditions et selon les modalités à fixer par le Roi et à défaut de transport public répondant aux besoins, d'assurer le transport gratuit des élèves vers l'école non confessionnelle, confessionnelle ou pluraliste la plus proche pour autant que les parents ne trouvent pas l'orientation d'études choisie dans une telle école, située à la distance prévue à l'article 4 de la loi du 29 mai 1959.

§ 2. Les services prennent en charge des élèves non visés au § 1 du présent article pour autant que ces élèves fréquentent une école située dans la zone desservie et qu'il n'existe aucun transport public répondant aux besoins. Le bénéfice de ce transport est accordé par priorité aux élèves qui fréquentent l'école confessionnelle, non confessionnelle ou pluraliste la plus proche.

Les élèves qui utilisent ce transport de commodité acquittent le montant fixé suivant le tarif de la Société Nationale des Chemins de Fer Vicinaux.

Art. 5.

Pour l'exécution de leur mission les services centraux et déconcentrés remplissent les tâches fixées par le Roi. Celles-ci comprennent notamment :

- 1° het opstellen en coördineren van de reglementering;
- 2° de rationalisering van het vervoer, het vastleggen van de reisroutes, het vaststellen van de behoeften;
- 3° de organisatie van het overleg en van de coördinatie tussen de onderwijsnetten;
- 4° de organisatie van de begeleiding der leerlingen;
- 5° de voorbereiding, het onderzoek en het behandelen van de vervoerdossiers;
- 6° de verrichtingen inzake het toezicht op de georganiseerde diensten voor vervoer.

Art. 6.

§ 1. Elk van de centrale en van de gedeconcentreerde diensten wordt bijgestaan door een raadgevende commissie.

§ 2. De gedeconcentreerde raadgevende commissies maken hun adviezen betreffende de in 2°, 3°, 4° en 5° van artikel 5 van deze wet bedoelde punten over aan iedere gedeconcentreerde dienst, hetzij op eigen initiatief, hetzij op verzoek.

§ 3. De centrale raadgevende commissies maken hun adviezen en voorstellen betreffende het algemeen beleid inzake leerlingenvervoer aan de bevoegde Minister van Onderwijs over, hetzij op eigen initiatief, hetzij op verzoek.

Indien een gedeconcentreerde raadgevende commissie er niet in slaagt een advies uit te brengen met de vereiste meerderheid, wordt het advies uitgebracht door de centrale raadgevende commissie.

§ 4. De Minister van Onderwijs neemt slechts een beslissing na beroep op de Ministerraad hetzij zo de centrale raadgevende commissie er niet in geslaagd is met de vereiste meerderheid een voorstel te doen, hetzij zo de vertegenwoordiger van de Minister van Verkeerswezen zich tegen het voorstel heeft verzet, hetzij zo hij wenst af te wijken van de voorstellen van de centrale raadgevende commissie.

Art. 7.

Op eenparig voorstel van een raadgevende commissie en zonder dat hij de Nationale Dienst voor Leerlingenvervoer kan ontslaan van het vervullen van zijn wettelijke taken, kan de Minister van het bepaalde in artikel 4 afwijken om de kostprijs van de organisatie van het vervoer te verlagen zonder afbreuk te doen aan de kwaliteit van de dienstverlening of om de dienstverlening te verbeteren zonder de kostprijs van de organisatie te verhogen.

Art. 8.

§ 1. De samenstelling en de werking van de commissies vermeld in artikel 6 worden vastgesteld door de Koning.

§ 2. De centrale en gedeconcentreerde raadgevende commissies zijn samengesteld uit vertegenwoordigers van de inrichtende machten van de instellingen en van de ouderverenigingen van de leerlingen die van het vervoer genieten georganiseerd door de Dienst. In deze raadgevende commissie is de Minister van Verkeerswezen eveneens vertegenwoordigd met raadgevende stem.

§ 3. Elk van de raadgevende commissies is dusdanig samengesteld dat noch de leden die het confessioneel onderwijs, noch de leden die het niet-confessioneel onderwijs vertegenwoordigen over de meerderheid beschikken.

§ 4. De effectieve en de plaatsvervangende leden van de raadgevende commissies worden op voordracht van de bevoegde Minister voor een periode van vier jaar door de Koning benoemd. Deze mandaten zijn hernieuwbaar.

Op de voordracht van de bevoegde Minister van Onderwijs benoemt de Koning een voorzitter en een ondervoorzitter onder

- 1° l'élaboration et la coordination de la réglementation;
- 2° la rationalisation du transport, la fixation des itinéraires, la détermination des besoins;
- 3° l'organisation de la concertation et de la coordination entre les réseaux scolaires;
- 4° l'organisation de l'accompagnement des élèves;
- 5° la préparation, l'examen et le traitement des dossiers du transport;
- 6° les opérations de contrôle relatives aux services de transport organisés.

Art. 6.

§ 1. Chacun des services centraux et déconcentrés est assisté d'une commission consultative.

§ 2. Les commissions consultatives déconcentrées transmettent à chaque service déconcentré, d'initiative ou à sa demande, leurs avis sur les questions visées au 2°, 3°, 4° et 5° de l'article 5.

§ 3. Les commissions consultatives centrales transmettent au Ministre de l'Education nationale compétent, d'initiative ou à sa demande, leurs avis et propositions relatifs à la politique générale des transports scolaires.

Si une commission consultative déconcentrée ne parvient pas à émettre un avis à la majorité requise l'avis est émis par la commission consultative centrale.

§ 4. Le Ministre de l'Education nationale ne prend de décision qu'après en avoir référé au Conseil des Ministres soit sur les questions que les commissions consultatives centrales ne sont pas parvenues à régler à la majorité requise soit sur les propositions auxquelles le représentant du Ministre des Communications s'est opposé, soit aussi s'il souhaite s'écarter des propositions de la commission consultative centrale.

Art. 7.

Sur la proposition unanime d'une commission consultative et sans pouvoir dispenser le Service national de Transport scolaire de l'accomplissement de ses missions légales, le Ministre peut déroger aux dispositions de l'article 4 afin de réduire le coût de l'organisation du transport, sans diminuer la qualité du service ou afin d'améliorer le service sans augmenter le coût de l'organisation.

Art. 8.

§ 1. La composition et le fonctionnement des commissions visées à l'article 6 sont réglés par le Roi.

§ 2. Les commissions consultatives centrales et déconcentrées sont composées de représentants des pouvoirs organisateurs des établissements et des organisations de parents des élèves qui bénéficient du transport organisé par le Service. Le Ministre des Communications y est, en outre, représenté avec voix consultative.

§ 3. Chacune des commissions consultatives est composée de manière telle que ni les membres qui représentent l'enseignement confessionnel, ni les membres qui représentent l'enseignement non confessionnel n'y disposent de la majorité.

§ 4. Les membres effectifs et suppléants des commissions consultatives sont nommés par le Roi sur la proposition du Ministre compétent, pour un terme de quatre ans. Ces mandats sont renouvelables.

Sur la proposition du Ministre de l'Education nationale compétent, le Roi nomme un président et un vice-président parmi les

de effectieve leden van elke raadgevende commissie, en dit voor een termijn van twee jaar.

De voorzitter wordt beurtelings uit de vertegenwoordigers van het niet-confessioneel en uit de vertegenwoordigers van het confessioneel onderwijs benoemd.

Ingeval de voorzitter het niet-confessioneel onderwijs vertegenwoordigt, dan vertegenwoordigt de ondervoorzitter het confessioneel onderwijs en omgekeerd.

§ 5. Het secretariaat van elk van deze raadgevende commissies wordt waargenomen door een personeelslid van de Dienst voor Leerlingenvervoer.

§ 6. De gemotiveerde adviezen van de raadgevende commissies worden binnen door de Koning te bepalen termijnen met een drie vierden meerderheid uitgebracht.

Art. 9.

Niemand mag nog een dienst voor leerlingenvervoer in de zin van deze wet organiseren in een door de Nationale Dienst bediende zone, zodra er door die Dienst in zodanig vervoer wordt voorzien.

De Koning zal de nodige sancties bepalen die zullen worden toegepast ingeval van inbreuk op dit verbod.

Het maximum van de strafrechtelijke sancties wordt vastgesteld op een geldboete van 1 000 frank.

Art. 10.

De voorlopige en definitieve machtigingen voor leerlingenvervoer worden door de Minister van Verkeerswezen slechts afgeleverd op voorstel van de bevoegde Minister van Onderwijs.

Art. 11 (nieuw).

De zendingsgelastigden bij de Coördinatiecommissie voor Leerlingenvervoer, opgericht in het kader van artikel 2, 2^o, van de wet van 14 juli 1975 houdende wijziging van de wet van 29 mei 1959 tot wijziging van sommige bepalingen van de onderwijswetgeving die op het ogenblik van de inwerkingtreding van deze wet in dienst zijn, worden naar rata van zes per taalstelsel, op hun verzoek toegevoegd aan de in artikel 1, eerste lid, van deze wet genoemde diensten.

Betrokkenen blijven onderworpen aan het administratief regime, de bezoldigingsregeling en de pensioenregeling die op hen van toepassing waren op het ogenblik van hun indiensttreding bij de hierbovengenoemde diensten. Zij hebben recht op de reis- en verblijfsvergoedingen waarin voorzien is voor ambtenaren van rang 13.

Art. 12 (vroeger art.11).

Artikel 2 van de wet van 26 april 1962 betreffende het gemeenschappelijk vervoer van de leerlingen van de onderwijsinstellingen wordt opgeheven naarmate deze wet in werking treedt per zone.

Art. 13 (nieuw).

Deze wet treedt in werking per zone, op een datum die door de Minister wordt bepaald.

Elk jaar brengen de Ministers van Onderwijs gezamenlijk verslag uit over de toepassing van deze wet bij de bevoegde commissies van Kamer en Senaat.

membres effectifs de chaque commission consultative, pour un terme de deux ans.

Le président est nommé alternativement parmi les représentants de l'enseignement non confessionnel et parmi les représentants de l'enseignement confessionnel.

Lorsque le président représente l'enseignement non confessionnel, le vice-président représente l'enseignement confessionnel et vice versa.

§ 5. Le secrétariat de chacune des commissions consultatives est assuré par un membre du personnel du Service de Transport scolaire.

§ 6. Les avis motivés des commissions consultatives sont émis dans les délais à fixer par le Roi, à la majorité des trois quarts des voix.

Art. 9.

Aucun service de transport scolaire au sens de la présente loi ne pourra plus être organisé par quiconque dans une zone desservie par le Service national, dès que pareil transport y sera assuré par ce service.

Le Roi déterminera les sanctions nécessaires qui seront appliquées en cas d'infraction.

Le maximum des sanctions pénales est fixée à une amende de 1 000 francs par infraction.

Art. 10.

Les autorisations provisoires et définitives de transport scolaire ne seront délivrées par le Ministre des Communications que sur la proposition du Ministre de l'Education nationale compétent.

Art. 11 (nouveau).

A concurrence de six par rôle linguistique, les chargés de mission auprès de la Mission de coordination des Transports scolaires, créée dans le cadre de l'article 2, 2^o, de la loi du 14 juillet 75 modifiant la loi du 29 mai 1959, modifiant certaines dispositions de la législation de l'enseignement, qui sont en fonction au moment de l'entrée en vigueur de la présente loi sont, à leur demande, attachés aux services visés à l'article 1, premier alinéa, de la présente loi.

Les intéressés restent soumis aux régimes administratif, pécuniaire et de pension qui leur étaient applicables avant leur entrée en fonction aux services susvisés. Ils peuvent prétendre aux indemnités pour frais de parcours et de séjour réservées aux fonctionnaires du rang 13.

Art. 12 (ancien art. 11).

L'article 2 de la loi du 26 avril 1962 relative au transport en commun d'élèves des établissements d'enseignement est abrogé au fur et à mesure de l'entrée en vigueur de la présente loi par zone.

Art. 13 (nouveau).

Cette loi entre en vigueur par zone à une date à fixer par le Ministre.

Chaque année les Ministres de l'Education nationale informont conjointement les commissions compétentes de la Chambre et du Sénat de l'application de la présente loi.

BIJLAGE I

KOSTPRIJS LEERLINGENVERVOER 1981 (F)

I. — Leerlingenvervoer met Rijkervoertuigen (gerationaliseerde + niet-gerationaliseerde zones).

A. *Kostprijs per leerling.*

1) Gewoon onderwijs: 8 810 frank + begeleiding = 10 092 frank - 2 327 frank (terugbetaling betaalde leerlingen) = 7 765 frank.

2) Buitengewoon onderwijs: 15 360 frank + begeleiding = 16 863 frank.

N.B.: In de vervoerkostprijs met rijkervoertuigen zijn opgenomen:

1^o de afschrijving: op 7 jaar voor voertuigen met 10 tot 20 plaatsen, op 10 jaar voor voertuigen met meer dan 20 plaatsen;

2^o de herstellingen (grote herstellingen worden op 3 jaar afgeschreven);

3^o allerlei kosten (benuttingsbewijzen, schouwing...);

4^o brandstof + olie;

5^o loon van de chauffeur: 212 frank/uur (brutoloon + vakantiegeld + sociale programmatie + werkgeversbijdragen). De kostprijs werd berekend op basis van het koninklijk besluit van 10 november 1967 houdende vaststelling der regels tot becijfering van de duur van de prestaties die in aanmerking genomen wordt voor de stookdienst en het leerlingenvervoer in het Rijksonderwijs, d.w.z. 1 uur per 25 km.

Het voertuigenpark aan franstalige kant:

10 tot 15 plaatsen	37
20 tot 22 plaatsen	74
38 plaatsen	103
46 tot 51 plaatsen	63

Totaal 277 voertuigen

B. *Aantal vervoerkilometer in 1 jaar.*

1) Gewoon onderwijs: 3 065 439 km op 331 km/leerling.

2) buitengewoon onderwijs: 664 714 km of 603 km/leerling.

C. *Aantal vervoerde leerlingen:*

1) Gewoon onderwijs: 9 259 leerlingen:
— 2 717 gratis vervoerde leerlingen, of 29,30 %
— 6 542 betalende leerlingen, of 70,70 %

2) Buitengewoon onderwijs: 1 103 leerlingen: in principe alleen gratis vervoerd, omdat de afstandsregel van 4, 12 en 20 km in het buitengewoon onderwijs niet geldt.

D. *Terugbetaling betalend vervoer in rijkervoertuigen:*

Staat: 20 526 625 frank waarvan 297 329 frank voor lager onderwijs, 17 547 334 frank voor secundair onderwijs.

Gesubsidieerd onderwijs: 1 022 251 frank.

Totaal: 21 548 876 frank.

II. — Leerlingenvervoer verzorgd door beroepsvoerders in de niet-gerationaliseerde zones.

A. *Kostprijs per leerling.*

1) Gewoon Rijkslager onderwijs: 10 577 frank.

2) Gewoon Rijkssecundair onderwijs: 10 991 frank.

3) Buitengewoon onderwijs:

Staat: 27 153 frank + 1 638 frank begeleiding = 28 791 frank.

Gesubsidieerd: 20 169 frank (begeleiding inbegrepen).

Het prijsverschil is te verklaren door het grotere wervingsterrein van het Rijksonderwijs.

B. *Aantal vervoerde leerlingen.*

1) Gewoon Rijkslager onderwijs: 857 leerlingen: 545 gratis vervoerde leerlingen, 312 betalende leerlingen.

2) Gewoon Rijkssecundair onderwijs: 1 492 leerlingen.

3) Buitengewoon onderwijs:

Rijks: 4 046 leerlingen.

Gesubsidieerd: 8 660 leerlingen.

III. — Leerlingenvervoer openbaar net — niet gerationaliseerde zones (terugbetaling leerlingen met recht op gratis vervoer).

A. *Kostprijs per leerling.*

1) Gewoon Rijkslager onderwijs: 5 000 frank.

2) Gewoon Rijkssecundair onderwijs: 14 911 488 frank in totaal voor alle leerlingen samen.

3) Buitengewoon onderwijs:

Rijk: 3 102 frank.

ANNEXE I

COUT DU TRANSPORT SCOLAIRE EN 1981 (F)

I. — Transport scolaire organisé par cars de l'Etat (zones rationalisées + zones non rationalisées).

A. *Coût par élève.*

1) Enseignement ordinaire: 8 810 francs + convoyage = 10 092 francs - 2 327 francs = 7 765 francs (remboursement élèves commodités).

2) Enseignement spécial: 15 360 francs + convoyage = 16 863 francs.

N.B.: Dans le coût de ce transport par cars de l'Etat sont compris les postes suivants:

1^o l'amortissement: sur 7 ans pour les cars de 10 à 20 places, sur 10 ans pour les cars de plus de 20 places;

2^o les réparations (les très grosses réparations sont amorties sur trois ans);

3^o les frais divers (certificat d'utilisation, contrôle technique, etc.);

4^o le carburant + l'huile;

5^o le salaire du chauffeur: 212 francs l'heure (salaire brut + pécule de vacances + programmation sociale + charges patronales). Le coût a été calculé sur la base de l'arrêté royal du 10 novembre 1967 fixant les règles de calcul de la durée des prestations à prendre en considération pour le service du chauffage et le transport d'élèves dans les établissements d'enseignement de l'Etat, à savoir 1 heure par 25 km.

Capacité des véhicules du côté francophone:

10 à 15 places	37
20 à 22 places	74
38 places	103
46 à 51 places	63

Total 277 véhicules

B. *Kilométrage parcouru en 1 an.*

1) Enseignement ordinaire: 3 065 439 km, soit 331 km/élève.

2) Enseignement spécial: 664 714 km, soit 603 km/élève.

C. *Nombre d'élèves transportés:*

1) Enseignement ordinaire: 9 259 élèves:
— 2 717 élèves de libre choix, soit 29,30 %
— 6 542 élèves de commodité, soit 70,70 %

2) Enseignement spécial: 1 103 élèves: ils sont en principe tous de libre choix puisque la règle de la distance des 4, 12, 20 km n'existe pas dans l'enseignement spécial.

D. *Remboursement des transports de commodité dans les cars de l'Etat:*

Etat: 20 526 625 francs dont 297 329 francs pour le primaire, 17 547 334 francs pour le secondaire.

Subventionné: 1 022 251 francs.

Total: 21 548 876 francs.

II. — Transports scolaires organisés par les transporteurs professionnels dans les zones non rationalisées.

A. *Coût par élève.*

1) Enseignement primaire ordinaire de l'Etat: 10 577 francs.

2) Enseignement secondaire ordinaire de l'Etat: 10 991 francs.

3) Enseignement spécial:

Etat: 27 153 francs + 1 638 francs de convoyage = 28 791 francs.

Subventionné: 20 169 francs (y compris le convoyage).

La différence de prix est expliquée par le champ de recrutement de l'Etat qui est beaucoup plus grand.

B. *Nombre d'élèves transportés.*

1) Enseignement primaire ordinaire de l'Etat: 857 élèves: 545 élèves de libre choix, 312 élèves de commodité.

2) Enseignement secondaire ordinaire de l'Etat: 1 492 élèves.

3) Enseignement spécial:

Etat: 4 046 élèves.

Subventionné: 8 660 élèves.

III. — Transports scolaires lignes publiques — zones non rationalisées (remboursement élèves de libre choix ayant droit au transport gratuit).

A. *Coût par élève.*

1) Enseignement primaire ordinaire de l'Etat: 5 000 francs.

2) Enseignement secondaire ordinaire de l'Etat: 14 911 488 francs au total pour l'ensemble des classes.

3) Enseignement spécial:

Etat: 3 102 francs.

B. Aantal leerlingen.

- Rijk : 163 leerlingen.

Gesubsidieerd: 3 303 leerlingen.

IV. — Leerlingenvervoer gerationaliseerde zones.

- 2) Aantal leerlingen: 13 283.

Op een steekproef bij 9 423 leerlingen :

70 % = 6 544 leerlingen gewoon onderwijs :

- 30 % = 2 878 leerlingen buitengewoon onderwijs:

- 2831 gratis vervoerde leerlingen = 30,04 %;
- 47 betalende leerlingen = 0,49 %.

Kostprijs leerlingenvervoer voor het kalenderjaar 1981

1. Gerationaliseerde zones.

Subtotaal F	160 665 614
--------------------	-------------

II. Niet gerationaliseerde zones.

vervoerders	...	...	...	...	1	7 004 555
abonnees net	...	...	...	...	...	160 000

vervoerders	...	...	...	...	18 399 122
abonnees net	...	...	...	...	14 911 448

abonnees net	...	...	...	505 606
--------------	-----	-----	-----	---------

begeleiders	...	...	...	8 284 692
-------------	-----	-----	-----	-----------

... .. 131 522 090

... .. 64 695 710

Subtotaal	F	355 717 447
------------------	---	-------------

Totaal F	576 323 061
-----------------	-------------

B. Nombre d'élèves.

- Etat : 163 élèves.

Subventionné : 3 303 élèves.

IV. — Transports scolaires zones rationalisées.

- 2) Nombre d'élèves : 13 283.

Sur un échantillon de 9 423 élèves :

70 % = 6 544 élèves enseignement ordinaire:

- 30 % = 2 878 élèves enseignement spécial :

- 2831 élèves libre choix = 30,04 %;
- 47 élèves commodité = 0,49 %.

Coût du transport pour l'année civile 1981

I. Zones rationalisées.

Transporteurs	F	151 665 614
Abonnements lignes publiques		9 000 000

Sous-total	F	160 665 614
-------------------	---	-------------

II. Zones non rationalisées.

Primaire Etat : transporteurs	...	...	...	...	...	F	9 064 335
abonnements publics	...	...	...	...	...		160 000

Secondaire Etat : transporteurs	16 399 422
abonnements publics	14 911 448

Spécial Etat : transporteurs	110 215 800
abonnements publics	505 606

convoyeurs	...	...	...	...	...	...	...	8 284 692
------------	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----------

Communes libres		131 522 090
-----------------	--------	-------------

Communes provinces	...	...	...	...	...	...	...	64 695 710
--------------------	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	------------

Sous-total	F	355 717 447
-------------------	---	-------------

Total F	576 323 061
----------------	-------------

Leerlingenvervoer

Transports scolaires

Aantal dossiers — Nbre de dossiers	Inrichtende machten — Pouvoirs organisateurs				Type		Vervoerders — 1 417 voertuigen (272) — Transporteurs — 1 417 véhicules (272)												
	Staat — Etat	Prov.	Gem. — Comm.	Vrij — Libre	Gewoon — Ord.	Buiten- gewoon — Spéc.	Art. 12	Geratio- nalis. — Ration.	N. — M.V.B. — S.N.C.V.	Beroeps- verv. — Profes.	Rijks — Etat	Prov.	Gem. — Comm.	Vriendenkring oudervereniging, enz. — Amicales			Andere — Autres	Opm. — Observ.	
														Staat — Etat	Gem. — Comm.	Vrij — Libre			
1269	480	55	394	578	—	400	—	—	93	773	190	12	177	—	—	165	17	—	
Scholen voor vreemdelingen Ecoles pour étrangers				29															
Gerationaliseerd — Rationalisés									2	218	46	—	3	—	—	3	—		

Leerlingenvervoer — Gerationaliseerde zones

Transports scolaires — Zones rationalisées

Zone	Aantal autobussen voor ophaaldienst (= circuits) — Nombre de cars en ramassage (= circuits)	N.M.V.B. autob. — Cars S.N.C.B.	Rijks- autobussen — Cars Etat	Particuliere autobussen — Cars privés	Gemeentelijke autobussen — Cars Adm. Com.	Vriendenkringen of V.Z.W. — Cars Amicales ou A.S.B.L.
Oostkantons + Welkenraedt — Cantons de l'Est + Welkenraedt	49	1	11	37	—	—
Entre-Sambre-et-Meuse	63	1	17	42	1	2
Zuid-Oost Luxemburg — Sud-Est Luxembourg ...	32	—	1	30	1	—
Doornik - Ath (buitengewoon onderwijs) — Tournai - Ath (enseignement spécial)	39	—	—	38	—	1
Stavelot - Malmedy - Waimes	14	—	6 circ. maar 4 voert. 6 circ. mais 4 véhic.	8	—	—
Vielsalm	16	—	1	15	—	—
Bastenaken/Bastogne - Houffalize	15	—	1	14	—	—
Barvaux - Bomal - La Roche - Marche - St-Hubert - Rochefort	44	—	9	33 + 1 verdubbeling dédoublement	1	—
Totaal - Total	272	2	46	218	3	3

BIJLAGE II

KOSTPRIJS LEERLINGENVERVOER 1981 (N).

I. — Leerlingenvervoer met rijksvoertuigen.

A. *Kostprijs per leerling.*

1) Gewoon onderwijs: 7 286 frank ten laste van de Staat.

2) Buitengewoon onderwijs: 20 143 frank ten laste van de Staat.

Opmerking: In deze vervoerkostprijs werden opgenomen:

1) afschrijvingen: op 7 jaar voor voertuigen met minder dan 21 plaatsen, op 10 jaar voor voertuigen met meer dan 20 plaatsen;

2) onderhoud en herstellingen (grote herstellingen van 100 000 frank en meer worden op 3 jaar afgeschreven);

3) kleine kosten (benuttingsbewijzen, technische controles, medische controles, enz...);

4) verbruik;

5) chauffeursloon: volgens het koninklijk besluit van 10 november 1967 op basis van 25 km per uur en een jaarwedde van 448 920 frank ten laste van de Staat;

6) De bijdragen van de betalend vervoerde leerlingen.

Capaciteit van het voertuigenpark benut voor ophaaldiensten

	Gewoon onderwijs	Buitengewoon onderwijs
10 tot 15 plaatsen	39	9
16 tot 19 plaatsen	73	9
20 tot 22 plaatsen	11	2
24 tot 37 plaatsen	164	4
38 plaatsen	12	—
42 tot 46 plaatsen	56	1
49 tot 54 plaatsen	15	—
	370	25

B. *Aantal vervoerkilometer per jaar.*

1) Gewoon onderwijs: 5 405 128 km of 205 km/leerling.

2) Buitengewoon onderwijs: 290 652 km of 653 km/leerling.

C. *Aantal vervoerde leerlingen.*

1) Gewoon onderwijs: 26 426 leerlingen waarvan 20,3% gratis vervoerd en 79,77% betalend vervoerde leerlingen.

2) Buitengewoon onderwijs: 445 leerlingen, die in principe allen gratis vervoerd worden.

D. *Bijdragen van de betalend vervoerde leerlingen.*

Totaal 1981: 21 950 940 frank.

Opmerking: de tarieven volgens welke deze bijdragen berekend worden, werden verdubbeld met ingang 1 september 1981. Het vermelde bedrag wordt dus gevormd door 6/10 volgens het oude tarief en 4/10 volgens het verdubbelde tarief.

II. — Leerlingenvervoer verzorgd door beroepsvervoerders.

A. *Kostprijs per leerling.*

1) Gewoon rijksonderwijs: 6 877 frank per leerling ten laste van de Staat.

2) Buitengewoon onderwijs:

Rijksonderwijs: 29 772 frank per leerling.

Gesubsidieerd onderwijs: 21 564 frank per leerling.

B. *Aantal vervoerde leerlingen.*

1) Gewoon rijksonderwijs: 20 929 leerlingen waarvan 37,4% gratis vervoerd en 62,6% betalend vervoerde leerlingen.

De opsplitsing per niveau kan geraamd worden als:

	Gratis	Betalend
Basisonderwijs	83%	68,7%
Lager secundair	10%	18,4%
Hoger secundair	7%	12,9%

2) Buitengewoon onderwijs:

Rijksonderwijs: 4 602 leerlingen.

Gesubsidieerd onderwijs: 26 062 leerlingen.

III. — Terugbetaling abonnementen openbaar vervoer.

A. *Kostprijs per leerling.*

1) Gewoon rijksonderwijs: 7 302 frank per leerling waarvan ongeveer 16%

ANNEXE II

COUT DU TRANSPORT SCOLAIRE EN 1981 (N).

I. — Transports scolaires organisés par cars de l'Etat.

A. *Coût par élève.*

1) Enseignement ordinaire: 7 286 francs à charge de l'Etat.

2) Enseignement spécial: 20 143 francs à charge de l'Etat.

Remarque: Dans le coût de ce transport sont compris les postes suivants:

1) les amortissements: sur 7 ans pour les cars de moins de 21 places; sur 10 ans pour les cars de plus de 20 places;

2) l'entretien et les réparations (les réparations importantes de 100 000 francs et plus sont amorties sur 3 ans);

3) les petits frais (certificat d'utilisation, contrôle technique, contrôle médical, etc...);

4) la consommation;

5) le salaire du chauffeur: calculé sur la base de l'arrêté royal du 10 novembre 1967, à savoir une heure par 25 km et un traitement annuel de 448 920 francs à charge de l'Etat;

6) les contributions des élèves transportés contre paiement.

Capacité du parc des véhicules utilisés pour les services de ramassage

	Enseignement ordinaire	Enseignement spécial
10 à 15 places	39	9
16 à 19 places	73	9
20 à 22 places	11	2
24 à 37 places	164	4
38 places	12	—
42 à 46 places	56	1
49 à 59 places	15	—
	370	25

B. *Nombre de kilomètres parcourus en un an.*

1) Enseignement ordinaire: 5 405 128 km soit 205/élève.

2) Enseignement spécial: 290 652 km soit 653 km/élève.

C. *Nombre d'élèves transportés.*

1) Enseignement ordinaire: 26 726 élèves dont 20,3% transportés gratuitement et 79,77% contre paiement.

2) Enseignement spécial: 445 élèves qui bénéficient en principe tous du transport gratuit.

D. *Contributions des élèves transportés contre paiement.*

Total pour 1981: 21 950 940 francs.

Remarque: les tarifs qui ont servi de base au calcul de ces contributions ont été doublés à dater du 1^{er} septembre 1981. 6% du montant précité ont donc été calculés selon l'ancien tarif et 4% selon le tarif doublé.

II. — Transports scolaires organisés par les transporteurs professionnels.

A. *Coût par élève.*

1) Enseignement ordinaire de l'Etat: 6 877 francs par élève à charge de l'Etat.

2) Enseignement spécial:

Enseignement de l'Etat: 29 772 francs par élève.

Enseignement subventionné: 21 564 francs par élève.

B. *Nombre d'élèves transportés.*

1) Enseignement ordinaire de l'Etat: 20 929 élèves dont 37,4% transportés gratuitement et 62,6% transportés contre paiement.

Les évaluations relatives à la répartition par catégorie se présentent comme suit:

	Gratuit	Payant
Enseignement fondamental	83%	68,7%
Secondaire inférieur	10%	18,4%
Secondaire supérieur	7%	12,9%

2) Enseignement spécial:

Enseignement de l'Etat: 4 602 élèves.

Enseignement subventionné: 26 062 élèves.

III. — Remboursement des abonnements aux transports publics.

A. *Coût par élève.*

1) Enseignement ordinaire de l'Etat: 7 302 francs par élève dont environ

behoren tot het basisonderwijs en 84 % tot het secundair onderwijs.

2) Buitengewoon onderwijs :

Rijksonderwijs : 5 969 frank per leerling.

Gesubsidieerd onderwijs : 3 793 frank per leerling.

B. *Aantal vervoerde leerlingen.*

1) Gewoon rijksonderwijs : 2 728 leerlingen, allen gratis vervoerd.

2) Buitengewoon onderwijs :

Rijksonderwijs : 18 leerlingen.

Gesubsidieerd onderwijs : 2 141 leerlingen.

16 % pour l'enseignement fondamental et 84 % pour l'enseignement secondaire.

2) Enseignement spécial :

Enseignement de l'Etat : 5 969 francs par élève.

Enseignement subventionné : 3 793 francs par élève.

B. *Nombre d'élèves transportés.*

1) Enseignement ordinaire de l'Etat : 2 728 élèves, tous transportés gratuitement.

Enseignement spécial :

Enseignement de l'Etat : 18 élèves.

Enseignement subventionné : 2 141 élèves.