

Secrétariat communal
Votre correspondant : JLM
Réf. : QE LV 10.10.2023 - Bus scolaires
T. 02/600.49.62
secretariat.1080@molenbeek.irisnet.be
www.molenbeek.be

Monsieur Luc Vancauwenberge
Conseiller communal
Rue du Menuet, 36
1080 Molenbeek-Saint-Jean

Molenbeek-Saint-Jean, le 17/10/2023

Objet : votre question écrite du 10/10/2023 relative aux bus scolaires.

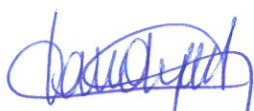
Monsieur le Conseiller communal,

Vous trouverez ci-dessous les réponses à votre question écrite du 10/10/2023 relative aux bus scolaires.

1. L'Administration possède deux bus, ils sont tous deux fonctionnels.
2. Concernant l'achat de ces deux bus, le premier a été payé 214.775,00 € TVAC, suite aux décisions du collège échevinal du 15/06/2007 et du conseil communal du 01/03/2007. Le second a été payé 218.366,00 € TVAC, suite aux décisions des collèges échevinaux des 23/07/2008 et du 17/12/2008 et du conseil communal du 18/09/2008.
3. L'Administration utilise 4 bus par jour (2 bus privés et 2 bus communaux) et dans de rares cas un 5^{ème} bus en cas de besoin.
4. Etant donné qu'il y a 2 bus communaux, il y a donc 2 chauffeurs. Mais si je ne me trompe pas, une 3^e personne dispose du permis nécessaire et peut effectuer des remplacements au besoin.
5. Oui, le prestataire externe fournit bus et le personnel pour les conduire.
6. La meilleure formule est une combinaison bus communaux + bus loués (voir pièce jointe).

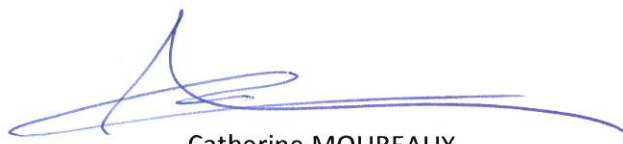
Veuillez agréer, Monsieur le Conseiller communal, l'assurance de notre considération distinguée.

Par ordonnance,
La Secrétaire f.f.,



Nathalie Vandepuut.

La Bourgmestre,



Catherine MOUREAUX.

L'analyse relative au « dossier bus » doit se faire à partir des besoins, sur base de l'utilisation des bus, sur base du nombre de classes concernées et compte tenu du nombre de jours d'ouverture des écoles et du nombre de jours d'organisation de plaines de vacances

1) Besoins

Les bus sont utilisés par les écoles francophones, néerlandophones et par les enfants fréquentant les plaines de vacances.

- En période scolaire, il y a les trajets dits « fixes » :
 - Vers-depuis la piscine
 - Vers-depuis le centre PSE
 - Vers-depuis les salles sportives (pour les écoles ne disposant pas d'infrastructures pour l'éducation physique)
- En période scolaire, il y a les trajets « non-fixes » :
 - Sorties scolaires intra-Bruxelles en tous genres : musées, parcs, Bergendael, Maison de la Nature, MCCS, musée communal, etc.
 - Sorties scolaires extra-Bxl longues distances (+ de 40 km)
 - Classes de dépaysement en Belgique
- Trajets dans le cadre des plaines de vacances (vacances scolaires).

2) Manière d'utiliser un bus

- Un bus de 55 places est complet (2 classes) lors :
 - Des déplacements vers la piscine (écoles FR)
 - Lors des sorties scolaires quelles qu'elles soient ;
 - Lors des sorties durant les congés scolaires (plaines de vacances)
- Un bus de 55 places est à moitié rempli (1 classe) lors :
 - Des déplacements vers la piscine (écoles NL)
 - Des déplacements vers le PSE
 - Des déplacements vers les salles sportives.

3) Nombre approximatif de classes dans l'enseignement FR et NL :

- FR : environ 270 classes
- NL : environ 110 classes

Soit un total d'environ 380 classes

4) Nombre approximatif de jours d'ouverture d'école (« jours scolaires ») et de jours d'organisation de plaines de vacances (« jours extrascolaires »)

- Jours scolaires : environ 185 jours
- Jours extrascolaires : environ 65 jours

Pour assurer l'ensemble des trajets, nous utilisons actuellement une moyenne de 4,5 bus par jour, répartis comme suit :

- 2,5 à 3 bus externes (marché Kéolis)
- 1.5 à 2 bus communaux

Idéalement, il faut : 5 bus de 55 places et 1 bus de 30 places environ

Perspective 0 : situation actuelle

Actuellement, nous fonctionnons avec :

- 2 bus communaux (datant de 2008 et 2009, soit 13 et 12 ans) ;
- 2 à 3 bus issus du marché public¹

1. Coûts relatifs aux bus communaux

Annuellement, il y a les frais suivants :

- Frais d'assurances	5.500€ x 2 = 11.000€
- Salaire d'un chauffeur	40.000€ x 2 = 80.000€
- Coût de réparation (bus en fin de vie)	7.500€ x 2 = 15.000€
- Contrôle technique	58.70€ x 2 = 117.4€
- Frais de carburant	4.900€ x 2 = 9.800€
	= 115.917,4€

Il y a aussi les frais de formations pour les chauffeurs en poste (2 chauffeurs actuellement) :

- Environ 1128.53€ par chauffeur tous les 5 ans, soit une moyenne de 225.71€ par an x 2 = **451.42€**

Total 1 : 116.368,82€

2. Coûts relatifs aux bus issus du marché public

- Durant les jours d'ouverture d'école : 3 bus sont affectés aux déplacements quotidiens :

Calcul : 185 (jours) x 3 (bus) x 371€ (coût approximatif TVAC d'un bus à la journée) = **205.905€**

- Durant les jours d'ouverture d'école : 1 bus serait affecté aux déplacements « longues distances » (occasionnel : faisons le calcul 1 jour sur 2) :

Calcul : [92.5 (jours) x 1 (bus) x 330 (euros)] + [92.5 (jours) x 200 (km) x 0.90 (€/km)] + 6% (TVA) = **50.005,5€**

- Durant les jours de congés scolaires : 1 bus serait affecté aux déplacements quotidiens :

Calcul : 65 (jours) x 1 (bus) x 371€ (coût approximatif TVAC d'un bus à la journée) = **24.115€**

Total 2 = 280.025.5€

Total 1 et 2 cumulé = 116.368,82€ + 280.025,5€ = 396.394,32€

¹ En janvier 2020, a été mise en place une toute nouvelle procédure financière, entre les écoles et l'Instruction Publique. Cette nouvelle procédure a été développée sur base de recommandations de M. l'Inspecteur régional ainsi qu'avec la collaboration de la directrice du service des Finances et de Mme la Receveuse communale. Cette nouvelle procédure fait que toutes les demandes financières des écoles doivent désormais transiter par l'administration.

Ceci a créé le besoin suivant : alors que précédemment, c'était l'école qui cherchait un bus auprès d'un fournisseur extérieur pour assurer les sorties scolaires d'une journée ou les trajets dans le cadre d'une classe de dépaysement (= classes vertes), c'est désormais l'Instruction Publique qui doit s'en charger et inclure cela dans le marché « bus ». Cela augmente considérablement les besoins en bus scolaires.

Toutefois, en raison de la crise-Covid, nous n'avons toujours pas vécu une année « normale » et n'avons toujours pas une année de référence avec cette nouveauté. En effet, les sorties scolaires n'ont pu reprendre que modérément en avril 2021.

Perspective n°1 : externalisation complète (dans le cadre d'un marché)

Avantages :

- Des bus sont toujours disponibles.
- Des chauffeurs sont toujours disponibles.
- Pas de frais de réparation ou autre.
- Lorsque nous n'avons pas besoin des x bus par jour, ils ne sont pas facturés.
- Durant les périodes où nous n'avons pas besoin de bus, il n'y a pas de salaire à devoir affecter aux chauffeurs.
- Le service des longues distances marche bien (demande de devis, transports assurés dans les délais)
- Les trajets fixes restent bien assurés dans l'ensemble.

Inconvénients :

- Un montant est payé à la journée, quel que soit le nombre de trajets effectués. Si le planning est bien rempli, cela ne constitue pas un inconvénient. Cela en devient un lorsque le planning n'est pas chargé.
- Il faut avoir un bon contact avec la firme désignée par le marché. Si un bon contact est mis en place dès le début et que nous avons une personne de référence, cela devient un avantage.
- Respect des horaires : début du service des écoles à 8h30, mais le bus assure déjà des trajets auparavant de l'autre côté de la ville (Woluwe, école européenne ...). Compte tenu des difficultés de circulation dans Bruxelles, les bus ne sont pas là à 8h30 précise sur Molenbeek. Cela engendre automatiquement un décalage de tous les autres trajets de la journée. Dans certains cas, nous devons annuler l'une ou l'autre sortie.
- Impossibilité de changement de lieux en urgence : les plannings doivent être préétablis et lorsqu'un imprévu surgit, nous ne pouvons que très difficilement changer le planning prévu.
- Changement de chauffeurs (différents à l'aller et au retour), en raison des pauses que ces derniers doivent prendre. Cela peut engendrer des difficultés de reconnaissance de l'adresse, de reprise et d'horaire (malgré un tableau établi pour chaque lieu de prise en charge).
- Sous-traitance : parfois, Keolis doit sous-traiter.
- Difficulté de régler un problème en urgence de par la multitude d'intervenants, imposé par le fonctionnement : contact toujours avec le dispatching et non en ligne directe avec le chauffeur.

Dans le cadre d'une externalisation complète :

- Durant les jours d'ouverture d'école : 4 bus seraient affectés aux déplacements quotidiens :

Calcul : 185 (jours) x 4 (bus) x 371€ (coût approximatif TVAC d'un bus à la journée) = **274.540€**

- Durant les jours d'ouverture d'école : 1 bus serait affecté aux déplacements « longues distances » (occasionnel : faisons le calcul 1 jour sur 2) :

Calcul : [92.5 (jours) x 1 (bus) x 330 (euros)] + [92.5 (jours) x 200 (km) x 0.90 (€/km)] + 6% (TVA) = **50.005,5€**

- Durant les jours de congés scolaires : 1 bus serait affecté aux déplacements quotidiens :

Calcul : 65 (jours) x 1 (bus) x 371€ (coût approximatif TVAC d'un bus à la journée) = **24.115€**

TOTAL général approximatif : 348.660,5€

Perspective n°2 : fonctionnement total avec des bus sur fonds propres

Avantages :

- Lorsqu'un bus est inutilisé par l'IP, il peut servir pour d'autres services.
- Organisation de terrain en urgence plus facile à résoudre de par la disponibilité-horaire plus large (8h/16h) et le contact personnalisé en ligne directe avec nos chauffeurs. Cela est positif pour l'organisation des différents événements communaux tels que conseil communal des enfants, visites de la maison communale, cérémonie aux morts, divers projets avec la MCCS, classes urbaines, classes du dehors à Bergendal, compétitions et événements sportifs, et encore bien d'autres activités.
- Les multiples modifications de dernière minute (PSE, journées pédagogiques...) inhérentes à la vie des écoles impliquent de reprendre contact à chaque intervention : le contact est plus facile, de par le lien direct avec les chauffeurs.
- Plannings plus larges dans les déplacements
- Disponibilité des chauffeurs : système très efficace.

Inconvénients :

- Lorsqu'un bus est en panne ou réparation, il est inutilisable ;
- Lorsqu'un chauffeur est absent, le bus ne peut être mis en circulation.

Dans un schéma idéal, il faudrait :

- 5 bus de 55 places environs
- 1 bus de 30 places environ

Un nouveau bus de 55 places coûte environ : 225.000€ (avec options incluses) x 5

Un nouveau bus de 30 places coûte environ : 160.000€ (avec options incluses) x 1

Coût d'achat = 1.285.000€ / Coût d'achat répercuté annuellement (sur une période de 10 ans) = 128.500€/an

Pour chaque bus, il faut un autre jeu de pneus : 7.000€ x 6 = 42.000€ / coût d'achat répercuté annuellement (sur une période de 10 ans) = 4.200€

Total à l'achat (bus + pneus) = 1.327.000€

Frais de formations pour un nouveau chauffeur (one-shot) (4 chauffeurs à devoir engager) :

- Environ 3.526,63€ x 4 = 14.106,52€

Pour chaque bus, il faut rajouter annuellement :

- | | |
|--|------------------------|
| - Frais d'assurances | 5.500€ x 6 = 33.000€ |
| - Salaire d'un chauffeur | 40.000€ x 6 = 240.000€ |
| - Coût de réparation (en début de vie) | 5.000€ x 6 = 30.000€ |
| - Contrôle technique | 58.70€ x 6 = 352.2€ |
| - Frais de carburant | 4.900€ x 6 = 29.400€ |
| - Répercussion du coût d'achat des 6 bus | 128.500€ |
| - Répercussion du coût d'achat d'un jeu de pneus | 4.200€ |
| - Pool de 2 chauffeurs supplémentaires (bénévolat) | 1.400€ x 2 = 2.800€ |

Total = 468.252,2€

Frais de formations pour chauffeur en poste :

- Environ 1128.53€ par chauffeur tous les 5 ans, soit une moyenne de 225.71€ par an x 6 = 1.354,26€

Total moyen annuel = 469.606,46€

Perspective n°3 : Leasing total

Avantages : ?

Inconvénients : ?

Le loyer mensuel d'un bus d'une valeur de 225.000€ est de 2.750€ environ.

Ce loyer ne comprend pas les entretiens ou les frais de réparation éventuels. Ce sont des contrats supplémentaires à devoir prendre.

Un contrat d'entretien et de réparation est de 56.000€ par bus, pour une période de 7 ans.

La valeur résiduelle d'un bus, au bout de 7 ans, est de 36.000€

Annuellement, cela coûterait :

- Loyer mensuel : $2.750€ \times 12$ (mois) = $33.000€ \times 6$ (bus) =	198.000€
- Salaire d'un chauffeur : $40.000€ \times 6$ =	240.000€
- Frais de carburant : $4.900€ \times 6$ =	29.400€
- Frais de formation : Environ 1128.53€ par chauffeur tous les 5 ans, soit une moyenne de 225.71€ par an $\times 6$ =	1.354,26€
- Contrat de réparation/entretien (répercussion) : $(56.000€ \times 6) / 7$ =	48.000€
- Valeur résiduelle d'un bus (répercussion) : $(36.000€ \times 6) / 7$	30.857€
- Pool de 2 chauffeurs supplémentaires (bénévolat) : $1.400€ \times 2$ =	2.800€

Coût total annuel = 550.411,26€ (avec répercussions de la valeur résiduelle)

+ Frais de formations pour un nouveau chauffeur (one-shot) (4 chauffeurs à devoir engager) :

- Environ $3.526.63€ \times 4$ = **14.106,52€**

Perspective n°4 : Combinaison bus communaux (achats) + externalisation

Les avantages et les inconvénients sont un mélange des perspectives n° 1 et n°2.

Nous aurons besoin en tout de 6 bus, répartis comme suit :

1. Achats sur fonds propres (2 bus)

Un nouveau bus de 55 places coûte environ : 225.000€ (avec options incluses) x 2

Coût d'achat = 450.000€ / Coût d'achat répercuté annuellement (sur une période de 10 ans) = 45.000€/an

Pour chaque bus, il faut un autre jeu de pneus : 7.000€ x 2 = 14.000€ / coût d'achat répercuté annuellement (sur une période de 10 ans) = 1.400€/an

Total à l'achat (bus + pneus) = 464.000€

Pour chaque bus, il faut rajouter annuellement :

- | | |
|--|-----------------------|
| - Frais d'assurances | 5.500€ x 2 = 11.000€ |
| - Salaire d'un chauffeur | 40.000€ x 2 = 80.000€ |
| - Coût de réparation (en début de vie) | 5.000€ x 2 = 10.000€ |
| - Contrôle technique | 58.70€ x 2 = 117,4€ |
| - Frais de carburant | 4.900€ x 2 = 9.800€ |
| - Répercussion du coût d'achat des 2 bus | 45.000€ |
| - Répercussion du coût d'achat d'un jeu de pneus | 1.400€ |
| - Frais de formation : environ 1128.53€ par chauffeur tous les 5 ans, soit une moyenne de 225.71€ par an x 2 = | 451.42€ |
| - Pool de 2 chauffeurs supplémentaires (bénévolat) | 1.400€ x 2 = 2.800€ |

Total annuel 1 = 160.628,82€

2. Externalisation (4 bus)

- Durant les jours d'ouverture d'école : 3 bus seraient affectés aux déplacements quotidiens :

Calcul : 185 (jours) x 3 (bus) x 371€ (coût approximatif TVAC d'un bus à la journée) = 205.905€

- Durant les jours d'ouverture d'école : 1 bus serait affecté aux déplacements « longues distances » (occasionnel : faisons le calcul 1 jour sur 2) :

Calcul : [92.5 (jours) x 1 (bus) x 330 (euros)] + [92.5 (jours) x 200 (km) x 0.90 (€/km)] + 6% (TVA) = 50.005,5€

Total annuel 2 = 255.910,5€

Total 1 et 2 cumulé = 413.739,32€

Conclusion :

Si nous observons les montants annuels approximatifs à devoir payer pour chaque perspective :

Leasing complet (6 bus) : Environ 550.411,26€/an (avec la répercussion des contrats d'entretien et réparation + répercussion de la valeur résiduelle)
(+ 14.000€ en one-shot pour des frais de formation)

Achats fonds propres (6 bus) : Environ 1.327.000€ à l'achat
(+ 14.000€ en one-shot pour des frais de formation)
Environ 469.606,46€/an (avec la répercussion du prix d'achat des 6 bus + répercussion du prix d'achat d'un autre jeu de pneus)

Externalisation complète (6 bus) : Environ 348.660,5€/an

Combinaison achat et externalisation : 2 bus communaux + 4 bus externes
Environ 413.739,32an (avec la répercussion du prix d'achat des 2 bus + répercussion du prix d'achat d'un autre jeu de pneus)

Demande de l'Instruction Publique

La formule idéale est celle de la combinaison achat sur fonds propres et externalisation. Elle combine les avantages des 2 choix et assure une plus grande souplesse, bénéfique aux enfants de nos écoles, pour qui ces bus scolaires sont mis à disposition.

De : Luc Vancauwenberge <lucvancauwenberge.conseiller@gmail.com>

Objet : Question écrite: bus scolaires

Madame l'Echevine,
Monsieur l'Echevin,

Il a été plusieurs fois question au conseil des bus scolaires sans apporter la pleine transparence. Pourriez-vous nous informer sur la situation actuelle dans la commune en ce qui concerne les bus scolaires?

Voici mes questions:

1. combien de bus scolaires la commune possède-t-elle et depuis quand?
Combien sont fonctionnels?
2. Leurs dates et montants d'achat?
3. combien de bus loue-t-elle à des sociétés privées? Pour quel prix ?
4. de combien de chauffeurs dispose la commune parmi son propre personnel?
5. les bus loués sont-ils conduits par des chauffeurs extérieurs à la commune?
6. quelle est la formule la plus intéressante pour la commune financièrement: un bus en possession propre ou location d'un bus?

Je vous remercie de vos réponses.

Luc Vancauwenberge
conseiller communal.

