

PARLEMENT
DE LA
COMMUNAUTE FRANÇAISE

Session 2002-2003

16 JUIN 2003

PROJET DE DECRET

RELATIF A UNE INTERVENTION DANS LES FRAIS DE TRANSPORT
EN COMMUN PUBLIC ET/OU DANS L'UTILISATION
DE LA BICYCLETTE DES MEMBRES DU PERSONNEL

EXPOSE DES MOTIFS

I. PROBLEMATIQUE

Lors de la table-ronde qui avait été organisée afin de lutter contre la pénurie d'enseignants, la problématique du droit des enseignants à une intervention dans les frais de transports avait été soulevée.

Le Gouvernement s'était engagé à y répondre lors de l'adoption du plan d'action qu'il avait élaboré à l'issue de cette table-ronde.

Le présent projet a pour objectif d'y apporter une solution concrète.

L'objectif du projet est d'améliorer très concrètement les conditions de travail au quotidien des enseignants, en s'assurant que tout enseignant ait droit à une intervention dans les frais de transport et en instaurant une procédure rapide de remboursement de ceux-ci. Par cette mesure, l'objectif est, avec d'autres, d'encourager les enseignants à poursuivre leur carrière.

En effet, chaque jour, plus de 120 000 enseignants se rendent de leur domicile à l'établissement d'enseignement où ils travaillent (et inversement), et ce le plus souvent en empruntant les transports en commun ou d'autres moyens de transports comme le vélo.

Différents textes prévoient l'obligation des employeurs d'intervenir dans les frais de transport en commun des travailleurs. A l'heure actuelle, on observe cependant que les obligations sont respectées différemment selon les réseaux d'enseignement et certains moyens de transport ne sont actuellement couverts par aucun texte légal.

Il y a là une première source d'inégalité de traitement à laquelle le présent projet entend apporter une réponse.

Une seconde source d'inégalité de traitement entre les écoles existe, selon que celles-ci emploient ou non des enseignants utilisant ce type de transport. Pour s'en convaincre, prenons à titre d'exemple 2 écoles avec, chacune, 100 enseignants. Si la première école se situe, par exemple, à Bruxelles à proximité d'une halte de transport en commun et que 50 enseignants utilisent ces transports en commun, la situation ne sera pas identique à celle de la 2^e école où la plupart des enseignants utiliseraient leur voiture pour se rendre au travail.

L'inégalité qui existe entre les écoles rejaille immanquablement sur les élèves. En effet, si une

école doit consacrer plus de moyens au remboursement des frais de transport de ses enseignants, ceci implique qu'elle disposera de moins de moyens qu'elle peut mobiliser au bénéfice des élèves.

Pour certaines écoles, il est difficile d'assumer l'intervention de la quote-part de l'employeur dans les frais de transport en commun. Sur le terrain, cela génère de nombreuses difficultés et on assiste à un grand nombre de litiges judiciaires dans lesquels certains enseignants contestent le fait que certains pouvoirs organisateurs refuseraient d'intervenir dans les frais de transport ou les inviteraient officieusement à ne pas réclamer.

II. LEGISLATIONS EXISTANTES — JURISPRUDENCE

Une distinction est à opérer suivant le type de transport utilisé.

1. Transports en commun publics par chemin de fer

En ce qui concerne les chemins de fer, il s'agit d'appliquer la loi du 27 juillet 1962 établissant une intervention des employeurs dans la perte subie par la Société nationale des chemins de fer belges par l'émission d'abonnements pour ouvriers et employés et son arrêté royal d'application du 28 juillet 1962 fixant le montant et les modalités du paiement de l'intervention des employeurs.

L'article 1^{er} de cette loi stipule que «les employeurs qui occupent des travailleurs pouvant bénéficier d'un abonnement social délivré par la Société nationale des chemins de fer belge aux conditions des tarifs régulièrement publiés, pour leur permettre de se rendre du lieu de leur résidence au lieu de leur travail, et inversement, sont tenus d'intervenir dans le prix de cet abonnement, nonobstant toute convention contraire».

Cette loi est applicable aux enseignants et a donné lieu à un arrêt de la Cour de cassation du 13 août 1997. Dans cet arrêt, la question était de savoir si l'intervention dans les frais de chemin de fer constituait un avantage rémunérateur à intégrer dans la subvention-traitement visée à l'article 29 de la loi du 29 mai 1959, dite loi sur le Pacte scolaire ou si cette charge incombait à chacun des pouvoirs organisateurs.

Dans cet arrêt du 13 août 1997, la Cour de cassation a décidé que l'intervention de l'employeur dans les frais de chemins de fer n'est pas une allocation diverse ou un avantage rémunérateur à puiser sur les subventions-traitement. La motivation de l'arrêt repose notamment sur un avis de la section de législation du Conseil d'Etat à propos du projet de loi qui allait devenir la loi du 28 juillet 1962. En effet, ce texte fait apparaître que l'intervention de l'employeur dans les frais de chemins de fer a pour but d'alléger le Trésor public et non de rémunérer l'employé.

Depuis cet arrêt, l'intervention dans les frais de transport en commun est à charge des pouvoirs organisateurs en tant qu'employeur sur les subventions de fonctionnement et non de la Communauté française.

Ultérieurement à cet arrêt, différentes décisions judiciaires se sont inscrits dans l'enseignement de l'arrêt de la Cour de cassation (1).

Toutefois, dans le cadre de litiges actuellement pendants devant les juridictions de l'ordre judiciaire, différents pouvoirs organisateurs sollicitent de ces juridictions qu'elles saisissent la Cour d'arbitrage d'une question préjudicielle sur ce point.

C'est la raison pour laquelle le projet qui vous est soumis prévoit une clause d'évaluation trois ans après l'entrée en vigueur du texte.

2. Transports en commun publics autres que le chemin de fer et transports en commun publics combinés.

Dans le réseau de la Communauté française, la circulaire du directeur général du ministère de l'Education, de la Recherche et de la Formation du 2 février 1993 prévoit une intervention des chefs d'établissement dans les frais de transport des membres du personnel.

Dans les réseaux subventionnés (libre et officiel), une circulaire du secrétaire général du ministère de l'Education, de la Recherche et de la Formation du 3 juin 1993 prévoit que les membres des personnels des établissements de l'enseignement subventionné bénéficient des mêmes avantages en matière d'intervention de l'employeur dans les prix des transports en commun que ceux accordés aux personnels des établissements organisés par la Communauté française.

Par conséquent, aucun texte légal n'existe pour ces types de transport. Ce vide n'apparaît propice à la sécurité juridique.

III. LE PROJET DE DECRET

Le présent projet a donc pour objectif, d'une part, de prévoir des règles communes pour l'ensemble des réseaux d'enseignement et, par voie de conséquence, pour l'ensemble des enseignants.

D'autre part, afin d'éviter une discrimination entre les établissements et, partant, entre les élèves, le projet organise un mécanisme de mutualisation pour le paiement des frais de transport qu'il vise.

Le présent projet contient les avancées suivantes :

1^o Il prévoit que, sans préjudice de l'application d'autres dispositions légales et réglementaires concernant l'intervention de l'employeur dans le prix du transport des membres de son personnel, le montant de l'intervention doit être égal à celui de l'employeur dans le financement de la Société des chemins de fer belges, tel que fixé au tableau annexé à l'arrêté royal du 28 juillet 1962 fixant le montant et les modalités du paiement de l'intervention des employeurs dans la perte subie par la Société des chemins de fer belges par l'émission d'abonnements pour ouvriers et employés.

2^o Il généralise l'obligation d'intervenir dans les frais de transports en commun publics autres que le chemin de fer et transports en commun publics combinés.

3^o Il crée le droit à une intervention pour de nouveaux moyens de transport comme le vélo.

4^o Il instaure enfin une « mutualisation » du coût de l'intervention dans les frais de transport des membres du personnel par la répartition du coût global de l'intervention entre les établissements, centres psycho-médico-sociaux et pouvoirs organisateurs au prorata de la part perçue par chacun dans la somme globale des dotations ou subventions de fonctionnement qui leur est versée par la Communauté française.

Cette somme est calculée et la répartition est opérée par niveau d'enseignement et par réseau d'enseignement. En effet, le projet de décret se situe dans la philosophie de la distinction historique entre les 3 réseaux d'enseignement. Cette distinction qui date du Pacte scolaire de 1959 guide toute la structure des textes législatifs, décrets et réglementaires en matière d'enseignement.

Le Gouvernement ne conçoit pas, dans l'état actuel de l'organisation et du financement des écoles des différents réseaux d'enseignement, de procéder différemment dans ce texte et de

(1) On peut notamment se référer aux décisions ou arrêt du tribunal de première instance de Bruxelles du 2 juin 1999, de la cour de travail de Mons du 19 février 2001, du tribunal du travail de Bruxelles du 22 mars 2001.

« fusionner » les 2 réseaux d'enseignement subventionné pour le financement des frais de transport du personnel.

En effet, l'obligation d'offrir une intervention dans les frais de déplacement des enseignants est une obligation qui pèse sur l'employeur, c'est à dire le pouvoir organisateur. La mutualisation qui est prévue par le projet de décret globalise les montants dus pour assurer une répartition équitable des montants entre les différents employeurs. Il paraît opportun d'assurer cette mutualisation au sein des différents réseaux. Ceci maintient un lien plus étroit avec les pouvoirs organisateurs sur lesquels pèsent l'obligation d'intervention.

En outre, le budget nécessaire pour faire face aux obligations qui pèsent sur les pouvoirs organisateur dépend des caractéristiques du réseau (nombre d'écoles, urbaines ou rurales, situées à

proximité de dessertes de transports en commun, etc.)

Or, ces caractéristiques trouvent leur origine dans la liberté d'enseignement.

Enfin, la structure du budget de la Communauté française justifie également une mutualisation par réseau.

Globalement, ce mécanisme de mutualisation devrait être indolore puisqu'il aboutira à immuniser un montant qui s'élève à maximum 1 % des budgets prévus pour les dotations et subventions de fonctionnement.

Le texte prévoit une évaluation du mécanisme de mutualisation après 3 ans. Cette évaluation permettra de tenir compte, le cas échéant, des nouvelles décisions de justice qui pourraient intervenir en la matière.

COMMENTAIRE DES ARTICLES

Article 1^{er}

L'article 1^{er} détermine le champ d'application du décret. En ce qui concerne les membres du personnel ouvrier des établissements d'enseignement subventionnés, ils ne sont pas visés car il n'existe pas, actuellement, de statut qui leur soit applicable. Par conséquent, en droit positif, le projet de décret ne peut les viser.

Article 2

Cette disposition établit le droit à intervention, et son corollaire, l'obligation, selon le cas, de l'établissement, du pouvoir organisateur ou du centre psycho-médico-sociaux d'intervenir dans les frais de transport en commun public et/ou dans l'utilisation de la bicyclette.

Article 3

Cet article précise comment est déterminé le montant de l'intervention dans le coût de la carte-train.

Par ailleurs, le Conseil d'Etat a, dans son avis du 26 mai 2003, relatif à l'avant-projet de décret, mentionné que: « Selon la Cour de cassation, l'intervention de l'employeur prévue par cette loi ne doit pas s'analyser comme un avantage rémunérateur accordé aux travailleurs mais comme « participant de la nature de l'impôt » et étant « destinées à alléger la charge de l'Etat dans le financement des déficits enregistrés par la SNCB en raison des tarifs préférentiels. » Il ne revient pas à la Communauté française de s'approprier les dispositions d'une loi fédérale réglant le financement de la SNCB et de ses éventuels arrêtés d'application. En effet, le financement de la SNCB relève de la compétence exclusive de l'autorité fédérale. »

C'est pourquoi, conformément à la suggestion du Conseil d'Etat(1), cette intervention dans les frais d'abonnement l'est: « Sans préjudice de l'application d'autres dispositions légales et réglementaires concernant l'intervention de l'employeur dans le prix du transport des membres de son personnel (...) ».

Article 4

Cet article concerne le montant de l'intervention dans les frais de transports en commun publics autres que le transport en commun par chemin de fer tels que le tram, le bus ou le métro.

Une condition de distance minimale de 3 kilomètres est posée.

Article 5

Cet article concerne les membres du personnel qui utilisent, à titre d'exemple, le train et le bus pour se rendre à leur lieu de travail au moyen d'un seul titre de transport.

Article 6

Lorsque plusieurs titres de transports sont utilisés, l'intervention a lieu selon les règles propres à chaque titre de transport.

Article 7

Cet article prévoit une intervention de 0,15 euro par kilomètre en cas d'utilisation de la

(1) Voir également avis du Conseil d'Etat n° 30 556/1 donné le 9 août 2000 relatif au projet d'arrêté qui allait devenir l'arrêté royal du 3 septembre 2000 réglant l'intervention de l'Etat et de certains organismes publics dans les frais de transport des membres du personnel fédéral et portant modification de l'arrêté royal du 30 avril 1999 accordant une indemnité pour l'utilisation de la bicyclette aux membres du personnel de certains services publics fédéraux: « Le Conseil d'Etat, section de législation, et la Cour de cassation qualifient l'intervention des employeurs dans un abonnement de train, non pas de rémunération versée aux travailleurs, mais d'intervention de l'employeur dans le financement de la société précitée. (...) Pour ce motif, (...) il est recommandable de rédiger l'article (...) comme suit: « Sans préjudice de l'application d'autres dispositions légales et réglementaires concernant l'intervention de l'employeur dans le prix du transport des membres de son personnel (...) » ».

bicyclette, ainsi que les conditions dans lesquelles l'intervention est octroyée dans l'hypothèse d'utilisation conjointe avec d'autres modes de transport.

Article 8

Selon cet article, le membre du personnel a 1 mois après la fin du mois où les transports en commun et/ou la bicyclette ont été utilisés ou 1 mois après l'expiration de la date de validité du titre de transport pour remettre les documents justificatifs.

Article 9

Les établissements, les pouvoirs organisateurs, les centres psycho-médico-sociaux ont 2 mois pour payer l'intervention.

Article 10

Cet article prévoit l'imputation des interventions sur les dotations et les subventions de fonctionnement des Instituts supérieurs d'architecture, Ecoles supérieures des arts et Hautes Ecoles.

Le principe de mutualisation ne s'applique pas à ces derniers en raison de la spécificité et de l'autonomie de l'enseignement supérieur. En outre, la mutualisation est surtout importante pour éviter qu'un trop petit pouvoir organisateur doive consacrer proportionnellement à sa dotation ou à sa subvention de fonctionnement un montant trop important pour opérer le remboursement des frais de déplacement aux membres de son personnel. Ce risque est quasiment absent dans l'enseignement supérieur

Article 11

Après avoir payé l'intervention, les chefs d'établissement, les pouvoirs organisateurs, les directeurs des centres ont 1 mois pour faire parvenir une déclaration de créance aux services du Gouvernement qui, dans les 3 mois de la réception de la déclaration de créance, remboursent l'intervention.

Article 12

Cet article instaure la mutualisation du coût de l'intervention dans les frais de transport des membres du personnel par la répartition du coût global de l'intervention entre les établissements, centres psycho-médico-sociaux et pouvoirs

organisateurs au prorata de la part perçue par chacun dans la somme globale des dotations ou subventions de fonctionnement versée par la Communauté française auxdits établissements, centres psycho-médico-sociaux et pouvoirs organisateurs. Cette somme est calculée et la répartition est opérée par niveau d'enseignement et par réseau d'enseignement.

A titre d'exemple, imaginons un réseau ne comptant que 4 écoles. Trois de ces écoles reçoivent 10 millions de subventions de fonctionnement tandis que la 4^e reçoit 20 millions, ce qui fait un ensemble (une totalité) de subventions de fonctionnement de 50 millions. Si l'ensemble des charges financières résultant des remboursements aux pouvoirs organisateurs de ce réseau s'élève à 5 millions, les 3 premières écoles se verront imputer sur leurs frais de fonctionnement 1 million (1/5) tandis que la 4^e école se verra imputer 2 millions (2/5 de ce qu'elle reçoit dans les subventions de fonctionnement).

Les services du Gouvernement doivent imputer l'ensemble des charges financières résultant des remboursements sur les dotations ou subventions de fonctionnement dues au plus tard la 2^e année scolaire qui suit celle qui a généré les frais de transport.

Si la mutualisation des frais de transport autres que le train dépasse 1 % du solde visé à l'article 3*bis* de la loi du 29 mai 1959 modifiant certaines dispositions de la législation de l'enseignement ou de l'ensemble des subventions ou dotations de fonctionnement dues aux établissements d'enseignement ou centres psycho-médico-sociaux, le surplus est assuré par le budget général de la Communauté française.

Article 13

Dans un souci de bonne gestion, cet article prévoit une évaluation du mécanisme de mutualisation 3 ans après l'entrée en vigueur du présent décret. L'évaluation tiendra compte notamment de l'évolution éventuelle de la jurisprudence de la Cour d'arbitrage en la matière et de la situation financière de la Communauté française afin de décider s'il faut prolonger l'application de l'article 11. Par ailleurs, l'article 12 délègue au Gouvernement l'évaluation.

Article 14

Cet article n'appelle pas de commentaire.

Article 15

Afin d'assurer l'égalité entre les membres du personnel et de respecter l'avis du Conseil

d'Etat, la condition de distance minimale n'est plus requise.

Article 20

Cet article n'appelle pas de commentaire.

Article 16

Cet article n'appelle pas de commentaire.

Article 21

Article 17

Cet article n'appelle pas de commentaire.

Cet article n'appelle pas de commentaire.

Article 22

Article 18

Cet article n'appelle pas de commentaire.

Cet article n'appelle pas de commentaire.

Article 19

Article 23

Cet article intègre l'octroi de l'intervention en cas d'utilisation de la bicyclette.

Cet article n'appelle pas de commentaire.

PROJET DE DECRET

RELATIF A UNE INTERVENTION DANS LES FRAIS DE TRANSPORT EN COMMUN PUBLIC ET/OU DANS L'UTILISATION DE LA BICYCLETTE DES MEMBRES DU PERSONNEL

Le Gouvernement de la Communauté française,

Sur la proposition du ministre de la Fonction publique, du ministre chargé de l'Enseignement fondamental, du ministre de l'Enseignement secondaire et de l'Enseignement spécial et de la ministre de l'Enseignement supérieur et de l'Enseignement de promotion sociale,

Après délibération du Gouvernement de la Communauté française du 12 juin 2003,

ARRETE:

Le ministre de la Fonction publique, le ministre chargé de l'Enseignement fondamental, le ministre de l'Enseignement secondaire et de l'Enseignement spécial et la ministre de l'Enseignement supérieur et de l'Enseignement de promotion sociale, sont chargés de présenter, au Parlement de la Communauté française, le projet de décret dont la teneur suit:

CHAPITRE I

Champ d'application

Article 1^{er}

§ 1^{er}. Le présent décret est applicable aux:

1^o membres du personnel et aux chefs des établissements d'enseignement maternel, primaire, fondamental, secondaire, de promotion sociale, des Hautes Ecoles, des Ecoles supérieures des arts et de l'Institut supérieur d'architecture organisés par la Communauté française;

2^o membres du personnel subsidiés et aux pouvoirs organisateurs des établissements d'enseignement maternel, primaire, fondamental, secondaire, secondaire artistique à horaire réduit, de promotion sociale, des Hautes Ecoles, des Ecoles supérieures des arts et des Instituts supérieurs d'architecture subventionnés par la Communauté française;

3^o membres du personnel technique et aux directeurs des centres psycho-médico-sociaux organisés par la Communauté française;

4^o membres du personnel technique subsidé et aux pouvoirs organisateurs des centres psycho-médico-sociaux subventionnés par la Communauté française;

5^o aux membres du personnel administratif, aux membres du personnel de maîtrise, gens de métier et de service et aux chefs des établissements d'enseignement maternel, primaire, fondamental, secondaire, de promotion sociale, des Hautes Ecoles, des Ecoles supérieures des arts et des Instituts supérieurs d'architecture organisés par la Communauté française.

§ 2. Les agents contractuels subventionnés sont considérés comme membres du personnel pour l'application du § 1^{er}.

Pour l'application du présent décret, il faut entendre par chef d'établissement:

— dans les Hautes Ecoles de la Communauté française, le conseil d'administration;

— dans les Ecoles supérieures des arts et les Instituts supérieurs d'architecture, le directeur.

CHAPITRE II

Droit à une intervention

Art. 2.

Pour permettre aux membres du personnel visés à l'article 1^{er} de se rendre chaque jour du lieu de leur résidence au lieu de leur travail, et inversement, il leur est octroyé une intervention dans les frais de transport en commun public et/ou dans l'utilisation de la bicyclette.

L'intervention est à charge:

— du pouvoir organisateur des établissements d'enseignement maternel, primaire, fondamental, secondaire, secondaire artistique à horaire réduit, de promotion sociale, des Hautes Ecoles, des Ecoles supérieures des arts et des Instituts supérieurs d'architecture subventionnés par la Communauté française s'il s'agit

d'un membre du personnel subsidié de l'enseignement subventionné;

— de l'établissement d'enseignement maternel, primaire, fondamental, secondaire, de promotion sociale, des Hautes Ecoles, des Ecoles supérieures des arts et de l'Institut supérieur d'architecture organisés par la Communauté française s'il s'agit d'un membre du personnel de l'enseignement organisé par la Communauté française;

— du centre psycho-médico-social s'il s'agit d'un membre du personnel technique des centres psycho-médico-sociaux organisés par la Communauté française;

— du pouvoir organisateur s'il s'agit d'un membre du personnel technique subsidié des centres psycho-médico-sociaux subventionnés par la Communauté française.

CHAPITRE III

Transports en commun publics par chemin de fer

Art. 3

Sans préjudice de l'application d'autres dispositions légales et réglementaires concernant l'intervention financière de l'employeur dans le prix du transport des membres de son personnel, pour le transport organisé par la Société nationale des chemins de fer belges, l'intervention dans le prix de la carte train assimilée à l'abonnement social est égale au montant repris au tableau annexé à l'arrêté royal portant exécution de la loi du 27 juillet 1962 établissant une intervention des employeurs dans la perte subie par la Société nationale des chemins de fer belges par l'émission d'abonnements pour ouvriers et employés.

CHAPITRE IV

Transports en commun publics autres que le chemin de fer

Art. 4

Pour les transports en commun publics autres que le transport par chemin de fer sur une distance, à partir de la halte de départ, égale ou supérieure à 3 km, le montant de l'intervention est fixé comme suit:

a) lorsque le prix est unique, sans indication de la distance, quelle qu'elle soit et que celle-ci ne peut être contrôlée, l'intervention est fixée de manière forfaitaire à 50 % du prix effectivement

payé par le membre du personnel, sans toutefois dépasser le montant de l'intervention dans le prix de la carte train assimilée à l'abonnement social pour une distance de 7 km.

b) lorsque le prix du transport est proportionnel à la distance, l'intervention est égale au montant de l'intervention dans le prix de la carte train assimilée à l'abonnement social pour une distance correspondante.

L'intervention est calculée de la même façon lorsque, en cas de prix unique, la distance parcourue est mentionnée par le titre de transport ou peut être contrôlée auprès de la société organisant le transport utilisé par le membre du personnel.

CHAPITRE V

Transports en commun publics combinés

Art. 5

Lorsque le membre du personnel combine plusieurs moyens de transport en commun public et qu'un seul titre de transport lui est fourni pour la totalité de la distance parcourue, l'intervention est égale au montant de l'intervention dans le prix de la carte train assimilée à l'abonnement social.

Art. 6

Dans tous les autres cas que ceux visés à l'article 5, l'intervention pour l'ensemble de la distance parcourue est égale à la somme des montants de l'intervention telle qu'elle est prévue aux articles 3, 4, et 5 du présent décret.

CHAPITRE VI

Utilisation de la bicyclette sur le chemin du travail

Art. 7

§ 1^{er}. Le membre du personnel visé à l'article 1^{er} qui utilise sa bicyclette afin de se rendre à son lieu de travail a droit, lorsque la distance à parcourir entre sa résidence et le lieu de travail est d'un kilomètre au moins, à une intervention égale à 0,15 euro par kilomètre parcouru à bicyclette, arrondi au kilomètre supérieur.

Est assimilé à la bicyclette un fauteuil roulant ou tout autre moyen de transport léger ou non motorisé.

La même intervention est accordée au membre du personnel qui utilise sa bicyclette

pour se rendre de son domicile à un arrêt de transport en commun ou d'un arrêt de transport en commun à son lieu de travail, pour autant que l'utilisation du transport en commun serve à se rendre au lieu de travail et que la distance entre le lieu de résidence ou de travail et l'arrêt du transport en commun soit d'un kilomètre au moins.

§ 2. L'utilisation de la bicyclette peut précéder ou suivre l'utilisation d'un véhicule automobile privé pour autant que le véhicule ne soit pas propriété du membre du personnel et qu'il soit simultanément utilisé pour le déplacement de plusieurs personnes n'habitant pas sous le même toit. Les règles du § 1^{er} sont également d'application dans ce cas.

§ 3. L'intervention perçue pour l'utilisation de la bicyclette ne peut en aucun cas être cumulée avec l'intervention dans des frais de transport en commun pour le même trajet et la même période.

§ 4. L'octroi de l'intervention est réservé au membre du personnel qui justifie l'usage de la bicyclette pour les trajets visés au paragraphe 1^{er}, pendant au moins dix jours ouvrables par mois.

CHAPITRE VII

Modalités de l'intervention octroyée aux membres du personnel

Art. 8

§ 1^{er}. L'intervention dans les frais de transport en commun public est payée contre remise du titre de transport délivré par les sociétés organisant le transport en commun public et est subordonnée à la production d'une déclaration signée par le membre du personnel et mentionnant que ce moyen de transport est habituellement utilisé sur cette distance.

Dans le cas où le membre du personnel exerce ses fonctions dans plusieurs établissements d'enseignement ou plusieurs centres et qu'il peut utiliser son ou ses titre(s) de transport pour se rendre vers les établissements d'enseignement ou centres où il travaille, il remet son ou ses titre(s) de transport, selon le cas, au chef d'établissement, au pouvoir organisateur ou au directeur du centre où il travaille le plus grand nombre d'heures.

A nombre égal d'heures, le membre du personnel remet son ou ses titre(s) de transport, selon le cas, au chef d'établissement, au pouvoir organisateur ou au directeur du centre où il compte le plus d'ancienneté.

Dans le cas où le membre du personnel exerce ses fonctions dans plusieurs établissements d'enseignement ou plusieurs centres et qu'il ne peut pas utiliser le(s) même(s) titre(s) de transport, il remet à chaque chef d'établissement, pouvoir organisateur ou directeur de centre concerné le ou les titre(s) de transport spécifique pour se rendre vers le(s) établissement(s) d'enseignement ou centre(s) concerné(s).

Toute modification doit être signalée dans le mois de sa date.

Les documents visés à l'alinéa 1 doivent être déposés soit à la fin du mois, soit à l'expiration de la validité du titre de transport.

§ 2. L'intervention dans l'utilisation de la bicyclette sur le chemin du travail est payée contre remise à la fin de chaque mois du formulaire établi selon le modèle établi par le Gouvernement.

Sur ce formulaire, le membre du personnel indique le nombre total de kilomètres parcourus, arrondi à l'unité supérieur, ainsi que le montant de l'indemnité auquel il estime avoir droit.

La première introduction de ce formulaire est accompagnée d'une description de l'itinéraire emprunté ainsi que du kilométrage aller et retour que celui-ci comporte. Le choix de ce parcours est adapté aux spécificités propres aux déplacements en bicyclette, en particulier à celles que requiert la sécurité du cycliste dans la circulation.

Toute modification ultérieure de l'itinéraire fait l'objet d'une nouvelle description et d'une justification appropriée.

§ 3. Si les documents visés aux paragraphes 1^{er} et 2 ne sont pas remis dans le mois qui suit soit la fin du mois visé au paragraphe 1^{er}, alinéa 6 et au paragraphe 2, alinéa 1^{er}, soit l'expiration du délai de validité du titre de transport visé au paragraphe 1^{er}, alinéa 6, le membre du personnel perd son droit au remboursement visé à l'article 2 du présent décret.

Le délai visé à l'alinéa précité est suspendu pendant juillet et août.

Art. 9

L'intervention, selon le cas, dans les frais de transport en commun public supportés par le membre du personnel et/ou dans l'utilisation de la bicyclette est payée dans les 2 mois de la date où les documents sont remis conformément à l'article 8, § 1^{er} et § 2.

En cas d'utilisation de la bicyclette, l'intervention est payée après vérification du formulaire visé à l'article 8, § 2.

Art. 10

§ 1^{er}. Le coût des interventions pour les membres du personnel des Instituts supérieurs d'architecture et des Ecoles supérieures des arts organisés par la Communauté française est à charge de la dotation globale qu'ils reçoivent chacun conformément à l'article 3, § 1^{er} de la loi du 29 mai 1959 modifiant certaines dispositions de la législation de l'enseignement.

Le coût des interventions pour les membres du personnel des Instituts supérieurs d'architecture et des Ecoles supérieures des arts subventionnés est à charge de la subvention de fonctionnement qu'ils reçoivent chacun conformément à l'article 32, § 2, de la loi du 29 mai 1959 modifiant certaines dispositions de la législation de l'enseignement.

Le coût des interventions pour les membres du personnel des Hautes Ecoles est à charge du solde de l'allocation annuelle globale qu'elles reçoivent chacune conformément à l'article 29 du décret du 9 septembre 1996 relatif au financement des Hautes Ecoles organisées ou subventionnées par la Communauté française.

§ 2. Les articles 11 et 12 du présent décret ne sont pas applicables aux Instituts supérieurs d'architecture, Ecoles supérieures des arts et aux Hautes Ecoles.

CHAPITRE VIII

Remboursement de l'intervention par les services du Gouvernement

Art. 11

Selon le cas, les pouvoirs organisateurs, les chefs d'établissement, les directeurs des centres visés à l'article 2 du présent décret font parvenir une déclaration de créance accompagnée de la preuve de l'intervention dans les frais de transport en commun public selon le modèle type établi par le Gouvernement.

Dans les 3 mois de la réception de la déclaration de créance visée à l'alinéa 1^{er}, les services du Gouvernement leur remboursent l'intervention visée à l'article 2.

Sous peine de perte du droit au remboursement, la déclaration de créance visée à l'alinéa 1^{er} doit être introduite au plus tard dans le mois qui suit l'intervention visée à l'article 2.

CHAPITRE IX

De la mutualisation de la charge des frais de transport

Art. 12

§ 1^{er}. L'ensemble des charges financières résultant des remboursements aux chefs d'éta-

blissement par les services du Gouvernement conformément à l'article 11 du présent décret est imputé à charge du solde visé à l'article 3, § 3bis, de la loi du 29 mai 1959 modifiant certaines dispositions de la législation de l'enseignement.

L'ensemble des charges financières résultant des remboursements aux pouvoirs organisateurs par les services du Gouvernement conformément à l'article 11 du présent décret est imputé, dans la proportion visée au § 2, sur la part que chaque pouvoir organisateur reçoit comme subvention de fonctionnement conformément à l'article 32, § 2, de la loi du 29 mai 1959 modifiant certaines dispositions de la législation de l'enseignement.

L'ensemble des charges financières résultant des remboursements aux centres psychomédico-sociaux par les services du Gouvernement conformément à l'article 11 du présent décret est imputé, dans la proportion visée au § 2, sur la part que chaque centre psychomédico-social reçoit comme dotation conformément à l'article 21 de l'arrêté royal organique des centres psychomédico-sociaux du 13 août 1962.

L'ensemble des charges financières résultant des remboursements aux pouvoirs organisateurs des centres psychomédico-sociaux par les services du Gouvernement conformément à l'article 11 du présent décret est imputé, dans la proportion visée au § 2, sur la part que chaque pouvoir organisateur reçoit comme subvention de fonctionnement conformément à l'article 52 de l'arrêté royal organique des centres psychomédico-sociaux du 13 août 1962.

§ 2. La proportion visée au § 1^{er}, alinéas 2, 3 et 4, est égale à la part de dotation ou subvention de fonctionnement reçue par le pouvoir organisateur ou le centre psychomédico-social par rapport à l'ensemble des dotations ou subventions dues aux établissements d'enseignement ou aux centres psychomédico-sociaux dans le même niveau et dans le même réseau, avec comme réseaux: l'enseignement officiel subventionné, l'enseignement libre confessionnel et l'enseignement libre non confessionnel.

§ 3. Les imputations visées au § 1^{er} doivent se faire au plus tard sur les dotations ou subventions dues pour la deuxième année scolaire qui suit celle qui a généré les frais de transport.

§ 4. La mutualisation est limitée, pour ce qui concerne les frais de transport visés aux articles 3 à 7, à maximum 1 pour cent du solde visé au § 1^{er}, alinéa 1^{er}, ou de l'ensemble des subventions ou dotations de fonctionnement visé au § 2.

Art. 13

Le Gouvernement procédera à l'évaluation de l'application de l'article 12 trois ans après l'entrée en vigueur du présent décret.

CHAPITRE X

Modifications de l'arrêté du 12 décembre 1994 du Gouvernement de la Communauté française relatif à l'intervention de l'employeur dans les frais de transport des membres statutaires du personnel scientifique, administratif, technique et ouvrier des institutions universitaires organisées par la Communauté française

Art. 14

A l'article 2 de l'arrêté du Gouvernement de la Communauté française relatif à l'intervention de l'employeur dans les frais de transport des membres statutaires du personnel scientifique, administratif, technique et ouvrier des institutions universitaires organisées par la Communauté française avant les mots « Il est accordé une intervention (...) » sont ajoutés les mots : - « Sans préjudice de l'application d'autres dispositions légales et réglementaires concernant l'intervention financière de l'employeur dans le prix du transport des membres de son personnel, ».

Art. 15

Dans l'article 3 du même arrêté, les termes « et pour des parcours sur une distance égale ou supérieure à trois kilomètres, depuis la halte de départ, » sont supprimés.

Art. 16

L'article 4 du même arrêté est abrogé.

Art. 17

L'article 5 du même arrêté est remplacé par la disposition suivante :

« Pour les transports en commun publics autres que le transport par chemin de fer sur une distance, à partir de la halte de départ, égale ou supérieure à 3 km, le montant de l'intervention est fixé comme suit :

a) lorsque le prix est unique, sans indication de la distance, quelle qu'elle soit et que celle-ci ne peut être contrôlée, l'intervention est fixée de manière forfaitaire à 50 % du prix effectivement payé par le membre du personnel, sans toutefois dépasser le montant de l'intervention dans le prix de la carte train assimilée à l'abonnement social pour une distance de 7 km.

b) lorsque le prix du transport est proportionnel à la distance, l'intervention est égale au montant de l'intervention dans le prix de la carte

train assimilée à l'abonnement social pour une distance correspondante.

L'intervention est calculée de la même façon lorsque, en cas de prix unique, la distance parcourue est mentionnée par le titre de transport ou peut être contrôlée auprès de la société organisant le transport utilisé par le membre du personnel. »

Art. 18

Dans l'article 6 du même arrêté, les alinéas 2 et 3 sont supprimés

Art. 19

Un chapitre *IVbis* libellé comme suit est inséré dans le même arrêté :

« CHAPITRE *IVbis***Utilisation de la bicyclette sur le chemin du travail**

Art. 7bis. — § 1^{er}. Le membre du personnel visé à l'article 1^{er} qui utilise sa bicyclette afin de se rendre à son lieu de travail a droit, lorsque la distance à parcourir entre sa résidence et le lieu de travail est d'un kilomètre au moins, à une intervention égale à 0,15 euro par kilomètre parcouru à bicyclette, arrondi au kilomètre supérieur.

Est assimilé à la bicyclette un fauteuil roulant ou tout autre moyen de transport léger ou non motorisé.

La même intervention est accordée au membre du personnel qui utilise sa bicyclette pour se rendre de son domicile à un arrêt de transport en commun ou d'un arrêt de transport en commun à son lieu de travail, pour autant que l'utilisation du transport en commun serve à se rendre au lieu de travail et que la distance entre le lieu de résidence ou de travail et l'arrêt du transport en commun soit d'un kilomètre au moins.

§ 2. L'utilisation de la bicyclette peut précéder ou suivre l'utilisation d'un véhicule automoteur privé pour autant que le véhicule ne soit pas propriété du membre du personnel et qu'il soit simultanément utilisé pour le déplacement de plusieurs personnes n'habitant pas sous le même toit. Les règles du § 1^{er} sont également d'application dans ce cas.

§ 3. L'intervention perçue pour l'utilisation de la bicyclette ne peut en aucun cas être cumulée avec l'intervention dans des frais de transport en

commun pour le même trajet et la même période.

§ 4. L'octroi de l'intervention est réservé au membre du personnel qui justifie l'usage de la bicyclette pour les trajets visés au paragraphe 1^{er}, pendant au moins dix jours ouvrables par mois. »

Art. 20

L'article 8 du même arrêté est remplacé comme suit :

« § 1^{er}. L'intervention dans les frais de transport en commun public est payée contre remise du titre de transport délivré par les sociétés organisant le transport en commun public et est subordonnée à la production d'une déclaration signée par le membre du personnel et mentionnant que ce moyen de transport est habituellement utilisé sur cette distance.

Toute modification doit être signalée dans le mois de sa date.

Les documents visés à l'alinéa 1^{er} doivent être déposés soit à la fin du mois, soit à l'expiration de la validité du titre de transport.

§ 2. L'intervention dans l'utilisation de la bicyclette sur le chemin du travail est payée contre remise à la fin de chaque mois du formulaire établi selon le modèle établi par le Gouvernement.

Sur ce formulaire, le membre du personnel indique le nombre total de kilomètres parcourus, arrondi à l'unité supérieur, ainsi que le montant de l'indemnité auquel il estime avoir droit.

La première introduction de ce formulaire est accompagnée d'une description de l'itinéraire emprunté ainsi que du kilométrage aller et retour que celui-ci comporte. Le choix de ce parcours est adapté aux spécificités propres aux déplacements en bicyclette, en particulier à celles que requiert la sécurité du cycliste dans la circulation.

Toute modification ultérieure de l'itinéraire fait l'objet d'une nouvelle description et d'une justification appropriée.

§ 3. Si les documents visés aux paragraphes 1^{er} et 2 ne sont pas remis dans le mois qui suit soit la fin du mois visé au paragraphe 1^{er}, alinéa 3, et au paragraphe 2, alinéa 1^{er}, soit l'expiration du délai de validité du titre de transport visé au paragraphe 1^{er}, alinéa 3, le membre du personnel perd son droit au remboursement visé à l'article 2 du présent décret.

Le délai visé à l'alinéa précité est suspendu pendant juillet et août. »

Art. 21

L'article 9 du même arrêté est remplacé comme suit :

« Art. 9. — L'intervention, selon le cas, dans les frais de transport en commun public supportés par le membre du personnel et/ou dans l'utilisation de la bicyclette est payée dans les 2 mois de la date où les documents sont remis conformément à l'article 8, § 1^{er} et § 2.

En cas d'utilisation de la bicyclette, l'intervention est payée après vérification du formulaire visé à l'article 8, § 2. »

Art. 22

Il est inséré dans le même arrêté un article 9bis libellé comme suit :

« Art. 9bis. — Le coût des interventions est à charge des allocations annuelles de fonctionnement que les institutions universitaires reçoivent conformément à l'article 25 de la loi du 27 juillet 1971. »

CHAPITRE XI

Dispositions finales

Art. 23

Le présent décret entre en vigueur le 1^{er} septembre 2003.

Bruxelles, le 12 juin 2003.

Par le Gouvernement de la Communauté française,

Le ministre de la Fonction publique,

R. DEMOTTE.

Le ministre chargé de l'Enseignement fondamental,

J.-M. NOLLET.

Le ministre de l'Enseignement secondaire et de l'enseignement spécial,

P. HAZETTE.

La ministre de l'Enseignement supérieur et de l'Enseignement de promotion sociale,

F. DUPUIS.

AVANT-PROJET DE DECRET

RELATIF A UNE INTERVENTION DANS LES FRAIS DE TRANSPORT EN COMMUN PUBLIC ET/OU DANS L'UTILISATION DE LA BICYCLETTE DES MEMBRES DU PERSONNEL

Le Gouvernement de la Communauté française,

Sur la proposition du ministre de la Fonction publique, du ministre chargé de l'Enseignement fondamental, du ministre de l'Enseignement secondaire et de l'Enseignement spécial et de la ministre de l'Enseignement supérieur et de l'Enseignement de promotion sociale,

Après délibération du Gouvernement de la Communauté française du ...,

ARRETE:

Le ministre de la Fonction publique, le ministre chargé de l'Enseignement fondamental, le ministre de l'Enseignement secondaire et de l'Enseignement spécial et la ministre de l'Enseignement supérieur et de l'Enseignement de promotion sociale, sont chargés de présenter, au Parlement de la Communauté française, le projet de décret dont la teneur suit:

CHAPITRE I

Champ d'application

Article 1^{er}

§ 1^{er}. Le présent décret est applicable aux:

1^o membres du personnel et aux chefs des établissements d'enseignement maternel, primaire, fondamental, secondaire, de promotion sociale, des Hautes Ecoles, des Ecoles supérieures des arts et de l'Institut supérieur d'architecture organisés par la Communauté française;

2^o membres du personnel subsidiés et aux pouvoirs organisateurs des établissements d'enseignement maternel, primaire, fondamental, secondaire, secondaire artistique à horaire réduit, de promotion sociale, des Hautes Ecoles, des Ecoles supérieures des arts et des Instituts supérieurs d'architecture subventionnés par la Communauté française;

3^o membres du personnel technique et aux directeurs des centres psycho-médico-sociaux organisés par la Communauté française;

4^o membres du personnel technique subsidié et aux pouvoirs organisateurs des centres psycho-médico-sociaux subventionnés par la Communauté française;

5^o aux membres du personnel administratif, aux membres du personnel de maîtrise, gens de métier et de service et aux chefs des établissements d'enseignement maternel, primaire, fondamental, secondaire, de promotion sociale, des Hautes Ecoles, des Ecoles supérieures des arts et des Instituts supérieurs d'architecture organisés par la Communauté française.

§ 2. Les agents contractuels subventionnés sont considérés comme membres du personnel pour l'application du § 1^{er}.

Pour l'application du présent décret, il faut entendre par chef d'établissement:

— dans les Hautes Ecoles de la Communauté française, le conseil d'administration;

— dans les Ecoles supérieures des arts et les Instituts supérieurs d'architecture, le directeur.

CHAPITRE II

Droit à une intervention

Art. 2

Pour permettre aux membres du personnel visés à l'article 1^{er} de se rendre chaque jour du lieu de leur résidence au lieu de leur travail, et inversement, il leur est octroyé une intervention dans les frais de transport en commun public et/ou dans l'utilisation de la bicyclette.

L'intervention est à charge:

— du pouvoir organisateur des établissements d'enseignement maternel, primaire, fondamental, secondaire, secondaire artistique à horaire réduit, de promotion sociale, des Hautes Ecoles, des Ecoles supérieures des arts et des Instituts supérieurs d'architecture subventionnés par la Communauté française s'il s'agit d'un membre du personnel subsidié de l'enseignement subventionné;

— de l'établissement d'enseignement maternel, primaire, fondamental, secondaire, de promotion sociale, des Hautes Ecoles, des Ecoles supérieures des arts et de l'Institut supérieur d'architecture organisés par la Communauté française s'il s'agit d'un membre du personnel de l'enseignement organisé par la Communauté française;

— du centre psycho-médico-social s'il s'agit d'un membre du personnel technique des centres psycho-médico-sociaux organisés par la Communauté française;

— du pouvoir organisateur s'il s'agit d'un membre du personnel technique subsidié des centres psycho-médico-sociaux subventionnés par la Communauté française.

Pour ce qui concerne l'intervention dans les frais de transport en commun, celle-ci est accordée pour autant que le membre du personnel remplisse les conditions imposées par la Société nationale des chemins de fer belges aux employés pour l'obtention de la carte train assimilée à l'abonnement social. Toutefois, le plafond de la limite de rémunération étant une condition pour l'obtention de la carte train assimilée à l'abonnement social, est abrogé.

CHAPITRE III

Transports en commun publics par chemin de fer

Art. 3

Pour le transport organisé par la Société nationale des chemins de fer belges et pour des parcours dont la distance, à partir de la halte de départ, est égale ou supérieure à 3 km, l'intervention dans le prix de la carte train assimilée à l'abonnement social est au minimum égale au montant repris au tableau annexé à l'arrêté royal portant exécution de la loi du 27 juillet 1962 établissant une intervention des employeurs dans la perte subie par la Société nationale des chemins de fer belges par l'émission d'abonnements pour ouvriers et employés.

CHAPITRE IV

Transports en commun publics autres que le chemin de fer

Art. 4

Pour les transports en commun publics autres que le transport par chemin de fer sur une distance, à partir de la halte de départ, égale ou supérieure à 3 km, le montant de l'intervention est au minimum fixé comme suit:

a) lorsque le prix est unique, sans indication de la distance, quelle qu'elle soit et que celle-ci ne peut être contrôlée, l'intervention est fixée de manière forfaitaire à 50 % du prix effectivement payé par le membre du personnel, sans toutefois dépasser le montant de l'intervention dans le prix de la carte train assimilée à l'abonnement social pour une distance de 7 km;

b) lorsque le prix du transport est proportionnel à la distance, l'intervention est égale au montant de l'intervention dans le prix de la carte train assimilée à l'abonnement social pour une distance correspondante.

L'intervention est calculée de la même façon lorsque, en cas de prix unique, la distance parcourue est mentionnée par le titre de transport ou peut être contrôlée auprès de la société organisant le transport utilisé par le membre du personnel.

CHAPITRE V

Transports en commun publics combinés

Art. 5

Lorsque le membre du personnel combine plusieurs moyens de transport en commun public et qu'un seul titre de transport lui est fourni pour la totalité de la distance parcourue, l'intervention est au minimum égale au montant de l'intervention dans le prix de la carte train assimilée à l'abonnement social.

Art. 6

Dans tous les autres cas que ceux visés à l'article 5, l'intervention pour l'ensemble de la distance parcourue est au minimum égale à la somme des montants de l'intervention telle qu'elle est prévue aux articles 3, 4, et 5 du présent décret.

CHAPITRE VI

Utilisation de la bicyclette sur le chemin du travail

Art. 7

§ 1^{er}. Le membre du personnel visé à l'article 1^{er} qui utilise sa bicyclette afin de se rendre à son lieu de travail a droit, lorsque la distance à parcourir entre sa résidence et le lieu de travail est d'un kilomètre au moins, à une intervention égale à 0,15 euro par kilomètre parcouru à bicyclette, arrondi au kilomètre supérieur.

Est assimilé à la bicyclette un fauteuil roulant ou tout autre moyen de transport léger ou non motorisé.

La même intervention est accordée au membre du personnel qui utilise sa bicyclette pour se rendre de son domicile à un arrêt de transport en commun ou d'un arrêt de transport en commun à son lieu de travail, pour autant que l'utilisation du transport en commun serve à se rendre au lieu de travail et que la distance entre le lieu de résidence ou de travail et l'arrêt du transport en commun soit d'un kilomètre au moins.

§ 2. L'utilisation de la bicyclette peut précéder ou suivre l'utilisation d'un véhicule automoteur privé pour autant que le véhicule ne soit pas propriété du membre du personnel et qu'il soit simultanément utilisé pour le déplacement de plusieurs personnes n'habitant pas sous le même toit. Les règles du § 1^{er} sont également d'application dans ce cas.

§ 3. L'intervention perçue pour l'utilisation de la bicyclette ne peut en aucun cas être cumulée avec l'intervention dans des frais de transport en commun pour le même trajet et la même période.

§ 4. L'octroi de l'intervention est réservé au membre du personnel qui justifie l'usage de la bicyclette pour les trajets

visés au paragraphe 1^{er}, pendant au moins dix jours ouvrables par mois.

CHAPITRE VII

Modalités de l'intervention octroyée aux membres du personnel

Art. 8

§ 1^{er}. L'intervention dans les frais de transport en commun public est payée contre remise du titre de transport délivré par les sociétés organisant le transport en commun public et est subordonnée à la production d'une déclaration signée par le membre du personnel et mentionnant que ce moyen de transport est habituellement utilisé sur cette distance.

Dans le cas où le membre du personnel exerce ses fonctions dans plusieurs établissements d'enseignement ou plusieurs centres et qu'il peut utiliser son ou ses titre(s) de transport pour se rendre vers les établissements d'enseignement ou centres où il travaille, il remet son ou ses titre(s) de transport, selon le cas, au chef d'établissement, au pouvoir organisateur ou au directeur du centre où il travaille le plus grand nombre d'heures.

A nombre égal d'heures, le membre du personnel remet son ou ses titre(s) de transport, selon le cas, au chef d'établissement, au pouvoir organisateur ou au directeur du centre où il compte le plus d'ancienneté.

Dans le cas où le membre du personnel exerce ses fonctions dans plusieurs établissements d'enseignement ou plusieurs centres et qu'il ne peut pas utiliser le(s) même(s) titre(s) de transport, il remet à chaque chef d'établissement, pouvoir organisateur ou directeur de centre concerné le ou les titre(s) de transport spécifique pour se rendre vers le(s) établissement(s) d'enseignement ou centre(s) concerné(s).

Toute modification doit être signalée dans le mois de sa date.

Les documents visés à l'alinéa 1 doivent être déposés soit à la fin du mois, soit à l'expiration de la validité du titre de transport.

§ 2. L'intervention dans l'utilisation de la bicyclette sur le chemin du travail est payée contre remise à la fin de chaque mois du formulaire établi selon le modèle établi par le Gouvernement.

Sur ce formulaire, le membre du personnel indique le nombre total de kilomètres parcourus, arrondi à l'unité supérieur, ainsi que le montant de l'indemnité auquel il estime avoir droit.

La première introduction de ce formulaire est accompagnée d'une description de l'itinéraire emprunté ainsi que du kilométrage aller et retour que celui-ci comporte. Le choix de ce parcours est adapté aux spécificités propres aux déplacements en bicyclette, en particulier à celles que requiert la sécurité du cycliste dans la circulation.

Toute modification ultérieure de l'itinéraire fait l'objet d'une nouvelle description et d'une justification appropriée.

§ 3. Si les documents visés aux paragraphes 1^{er} et 2 ne sont pas remis dans le mois qui suit soit la fin du mois visé au paragraphe 1^{er}, alinéa 6 et au paragraphe 2, alinéa 1^{er}, soit l'expiration du délai de validité du titre de transport visé au paragraphe 1^{er}, alinéa 6, le membre du personnel perd son droit au remboursement visé à l'article 2 du présent décret.

Le délai visé à l'alinéa précité est suspendu pendant juillet et août.

Art. 9

L'intervention, selon le cas, dans les frais de transport en commun public supportés par le membre du personnel et/ou dans l'utilisation de la bicyclette est payée dans les 2 mois de la date où les documents sont remis conformément à l'article 8, § 1^{er} et § 2.

En cas d'utilisation de la bicyclette, l'intervention est payée après vérification du formulaire visé à l'article 8, § 2.

Art. 10

§ 1^{er}. Le coût des interventions pour les membres du personnel des Instituts supérieurs d'architecture et des Ecoles supérieures des arts organisés par la Communauté française est à charge de la dotation globale qu'ils reçoivent chacun conformément à l'article 3, § 1^{er}, de la loi du 29 mai 1959 modifiant certaines dispositions de la législation de l'enseignement.

Le coût des interventions pour les membres du personnel des Instituts supérieurs d'architecture et des Ecoles supérieures des Arts subventionnés est à charge de la subvention de fonctionnement qu'ils reçoivent chacun conformément à l'article 32, § 2, de la loi du 29 mai 1959 modifiant certaines dispositions de la législation de l'enseignement.

Le coût des interventions pour les membres du personnel des Hautes Ecoles est à charge du solde de l'allocation annuelle globale qu'elles reçoivent chacune conformément à l'article 29 du décret du 9 septembre 1996 relatif au financement des Hautes Ecoles organisées ou subventionnées par la Communauté française.

§ 2. Les articles 11 et 12 du présent décret ne sont pas applicables aux Instituts supérieurs d'architecture, Ecoles supérieures des Arts et aux Hautes Ecoles.

CHAPITRE VIII

Remboursement de l'intervention par les services du Gouvernement

Art. 11

Selon le cas, les pouvoirs organisateurs, les chefs d'établissement, les directeurs des centres visés à l'article 2 du

présent décret font parvenir une déclaration de créance accompagnée de la preuve de l'intervention dans les frais de transport en commun public selon le modèle type établi par le Gouvernement.

Dans les 3 mois de la réception de la déclaration de créance visée à l'alinéa 1^{er}, les services du Gouvernement leur remboursent l'intervention visée à l'article 2.

Sous peine de perte du droit au remboursement, la déclaration de créance visée à l'alinéa 1^{er} doit être introduite au plus tard dans le mois qui suit l'intervention visée à l'article 2.

CHAPITRE IX

De la mutualisation de la charge des frais de transport

Art. 12

§ 1^{er}. L'ensemble des charges financières résultant des remboursements aux chefs d'établissement par les services du Gouvernement conformément à l'article 11 du présent décret est imputé à charge du solde visé à l'article 3, § 3bis, de la loi du 29 mai 1959 modifiant certaines dispositions de la législation de l'enseignement.

L'ensemble des charges financières résultant des remboursements aux pouvoirs organisateurs par les services du Gouvernement conformément à l'article 11 du présent décret est imputé, dans la proportion visée au § 2, sur la part que chaque pouvoir organisateur reçoit comme subvention de fonctionnement conformément à l'article 32, § 2, de la loi du 29 mai 1959 modifiant certaines dispositions de la législation de l'enseignement.

L'ensemble des charges financières résultant des remboursements aux centres psycho-médico-sociaux par les services du Gouvernement conformément à l'article 11 du présent décret est imputé, dans la proportion visée au § 2, sur la part que chaque centre psycho-médico-social reçoit comme dotation conformément à l'article 21 de l'arrêté royal organique des centres psycho-médico-sociaux du 13 août 1962.

L'ensemble des charges financières résultant des remboursements aux pouvoirs organisateurs des centres psycho-médico-sociaux par les services du Gouvernement conformément à l'article 11 du présent décret est imputé, dans la proportion visée au § 2, sur la part que chaque pouvoir organisateur reçoit comme subvention de fonctionnement conformément à l'article 52 de l'arrêté royal organique des centres psycho-médico-sociaux du 13 août 1962.

§ 2. La proportion visée au § 1^{er}, alinéas 2, 3 et 4, est égale à la part de dotation ou subvention de fonctionnement reçue par le pouvoir organisateur ou le centre psycho-médico-social par rapport à l'ensemble des dotations ou subventions dues aux établissements d'enseignement ou aux centres psycho-médico-sociaux dans le même niveau et dans le même réseau, avec comme réseaux : l'enseignement

officiel subventionné, l'enseignement libre confessionnel et l'enseignement libre non confessionnel.

§ 3. Les imputations visées au § 1^{er} doivent se faire au plus tard sur les dotations ou subventions dues pour la deuxième année scolaire qui suit celle qui a généré les frais de transport.

§ 4. La mutualisation est limitée, pour ce qui concerne les frais de transport visés aux articles 3 à 7, à maximum 1 pour cent du solde visé au § 1^{er}, alinéa 1^{er}, ou de l'ensemble des subventions ou dotations de fonctionnement visé au § 2.

Art. 13

Le Gouvernement procédera à l'évaluation de l'application de l'article 12 trois ans après l'entrée en vigueur du présent décret.

CHAPITRE X

Dispositions finales

Art. 14

Le présent décret entre en vigueur le 1^{er} septembre 2003.

Bruxelles, le ...

Par le Gouvernement de la Communauté française,

Le ministre de la Fonction publique,

R. DEMOTTE.

Le ministre chargé de l'Enseignement fondamental,

J.-M. NOLLET.

Le ministre de l'Enseignement secondaire et de l'Enseignement spécial,

P. HAZETTE.

La ministre de l'Enseignement supérieur et de l'Enseignement de promotion sociale,

F. DUPUIS.

AVIS 35.408/2

DE LA SECTION DE LEGISLATION DU CONSEIL D'ETAT

Le Conseil d'Etat, section de législation, deuxième chambre, saisi par le ministre de la Culture, du Budget, de la Fonction publique, de la Jeunesse et des Sports de la Communauté française, le 17 avril 2003, d'une demande d'avis, dans un délai ne dépassant pas un mois, sur un avant-projet de décret « relatif à une intervention dans les frais de transport en commun public et/ou dans l'utilisation de la bicyclette des membres du personnel », a donné le 26 mai 2003 l'avis suivant:

1. Selon l'exposé des motifs, l'avant-projet a notamment pour objet de rappeler « l'obligation imposée par la loi du 27 juillet 1962 à tout employeur d'intervenir dans les frais de transport en commun public par chemin de fer ». Selon la Cour de cassation, l'intervention de l'employeur prévue par cette loi ne doit pas s'analyser comme un avantage rémunérateur accordé aux travailleurs mais comme « participant de la nature de l'impôt » et étant « destinée à alléger la charge de l'Etat dans le financement des déficits enregistrés par la SNCB en raison des tarifs préférentiels » (1).

Il ne revient pas à la Communauté française de s'approprier les dispositions d'une loi fédérale réglant le financement de la SNCB et de ses éventuels arrêts d'exécution. En effet, le financement de la SNCB relève de la compétence exclusive de l'autorité fédérale (2).

Tels qu'ils sont rédigés, les articles 2, alinéa 3, et 3 outrepassent dès lors la compétence de la Communauté française.

L'intervention de l'employeur dans les frais de transport en commun public par chemin de fer résultant directement de la législation précitée, aucune disposition expresse n'est d'ailleurs, en soi, nécessaire pour faire entrer ces frais dans la notion de « frais de transport en commun public » au sens des autres dispositions de l'avant-projet de décret, tout au

moins lorsqu'il n'entre pas dans les intentions du législateur décentral de prévoir un montant d'intervention plus élevé que celui résultant de l'application de la législation fédérale.

La Communauté française pourrait tout au plus, afin d'assurer une meilleure lisibilité des dispositions relatives à l'intervention dans les divers frais de transport en commun public, préciser, comme l'ont fait d'autres niveaux de pouvoir (3), que le montant de l'intervention dans les frais de transport en commun public par chemin de fer exposés par les membres du personnel visés à l'article 1^{er}, § 1^{er}, de l'avant-projet de décret est égal (ou supérieur) au montant de l'intervention de l'employeur dans le financement de la Société des chemins de fer belges, tel que fixé au tableau annexé à l'arrêté royal du 28 juillet 1962 fixant le montant et les modalités du paiement de l'intervention des employeurs dans la perte subie par la Société nationale des chemins de fer belges par l'émission d'abonnements pour ouvriers et employés.

(3) Voir notamment:

— l'arrêté royal du 3 septembre 2000 (*Moniteur belge* du 7 septembre 2000) réglant l'intervention de l'Etat et de certains organismes publics dans les frais de transport des membres du personnel fédéral et portant modification de l'arrêté royal du 20 avril 1999 accordant une indemnité pour l'utilisation de la bicyclette aux membres du personnel de certains services publics fédéraux. Conformément à la suggestion formulée en ce sens par la section de législation du Conseil d'Etat dans son avis n° 30.556/1, donné le 9 août 2000, l'article 2 de cet arrêté dispose que l'intervention accordée par l'Etat dans les frais d'abonnement l'est « Sans préjudice de l'application d'autres dispositions légales et réglementaires concernant l'intervention financière de l'employeur dans le prix du transport des membres de son personnel (...) »;

— l'arrêté du Gouverneur flamand du 22 juillet 1993 relatif à l'intervention des employeurs du secteur de l'enseignement dans les frais de transport de leurs membres du personnel (*Moniteur belge* du 15 septembre 1993), confirmé par l'article 34 du décret du 15 décembre 1993 concernant l'enseignement -V (*Moniteur belge* du 1^{er} mars 1994).

(1) Cassation, arrêt du 21 avril 1997, Communauté française contre Andricu, *Pas.*, 1997, I, 489.

(2) Voir en ce sens l'avis n° 32.371/VR, donné le 23 octobre 2001 (Doc. parl., Chambre, 2001-2002, n° 1463/1, pp. 9-15).

Par contre, il n'appartient pas à la Communauté française de rappeler ou de s'approprier des conditions fixées dans la législation fédérale applicable en la matière. En conséquence:

— l'article 2, alinéa 3, doit être omis(1);

— à l'article 3, les mots «et pour des parcours dont la distance, à partir de la halte de départ, est égale ou supérieure de 3 km» doivent également être omis(2) (3).

Se pose enfin la question de savoir, quelle portée exacte il convient de donner aux mots « (...) est au minimum égale au montant (...) ». Faut-il comprendre que l'intervention de l'employeur, notamment un pouvoir organisateur d'une école subventionnée, pourrait être plus élevée. Dans l'affirmative, qui fixerait ce montant et comment ce montant serait-il pris en compte pour calculer le remboursement de l'intervention par les services du Gouvernement? Comment serait par ailleurs assurée l'égalité de traitement des membres des différents établissements d'enseignement?

2. L'article 12 de l'avant-projet prévoit une mutualisation de la charge des frais de transport, mais ne fait porter celle-ci qu'aux établissements d'un même réseau, défini au paragraphe 2.

La Communauté flamande a opté pour le système suivant, visé à l'article 3, §§ 2 et 4, du décret du 31 juillet 1990 relatif à l'enseignement II, tel que modifié par le décret du 21 décembre 1994: la Communauté rembourse aux établissements l'intervention dans les frais de transport. La somme totale de ce remboursement est déduite du montant total des subventions de fonctionnement. Ce système a pour effet une mutualisation étendue à l'ensemble des établissements subventionnés.

Invitée à justifier, au regard de l'article 24, § 4, de la Constitution, pourquoi la mutualisation se fait au sein des réseaux et non pour l'ensemble des établissements subventionnés, la déléguée du ministre a répondu:

« Il n'a jamais été imaginé de mutualiser autrement que par réseau afin de respecter les distinctions garanties par le Pacte scolaire. »

Cette justification ne saurait être admise.

En effet, d'une part, la loi du 29 mai 1959 modifiant certaines dispositions de la législation de l'enseignement,

dite du Pacte scolaire, ne distingue pas les quatre réseaux visés à l'article 12, § 2, de l'avant-projet. Comme la section de législation l'a rappelé à différentes reprises, les articles 2 à 4 de cette loi établissent une double distinction. D'un côté, il faut distinguer selon les réseaux, d'une part, les établissements officiels, de la Communauté et subventionnés, qui sont organisés par les pouvoirs publics, et, d'autre part, les établissements libres, qui sont organisés par des personnes privées. D'un autre côté, il faut distinguer les établissements selon leur caractère, non confessionnel, confessionnel ou pluraliste. Ces deux distinctions ne se recoupent pas. Des établissements officiels peuvent être confessionnels tout comme des établissements libres peuvent être non confessionnels(4).

D'autre part, s'agissant du subventionnement, la loi du Pacte scolaire, n'opère aucune distinction entre les établissements subventionnés, en fonction du réseau auquel ceux-ci appartiennent(5).

Le Conseil d'Etat n'aperçoit dès lors pas pourquoi il faudrait introduire, en matière de subventionnement, une distinction entre trois réseaux d'enseignement.

A moins de fournir une justification admissible, il n'y a donc pas de raison de n'organiser la mutualisation qu'au niveau des réseaux. L'égalité des établissements scolaires serait mieux assurée si, comme en Communauté flamande, les subventions étaient calculées de manière identique pour l'ensemble des établissements subventionnés.

3. Invitée à justifier pourquoi l'article 10 de l'avant-projet exclut la mutualisation pour l'enseignement supérieur non universitaire, la déléguée du ministre a répondu:

« Si le principe de mutualisation ne s'applique pas à l'enseignement non obligatoire (Instituts supérieurs d'architecture, Ecoles supérieures des arts et Hautes Ecoles), c'est en raison de la spécificité et de l'autonomie de l'enseignement supérieur. En outre, la mutualisation est surtout importante pour éviter qu'un trop petit pouvoir organisateur doive consacrer proportionnellement à sa dotation ou à sa subvention de fonctionnement un montant

(4) Voir notamment l'avis n° 26.242/2, donné le 23 avril 1997, sur un avant-projet de décret « définissant les missions prioritaires de l'enseignement fondamental et de l'enseignement secondaire et organisant les structures propres à les atteindre » (Doc. CCF, 1996-1997, n° 152/1, pp. 72-73).

(5) Comme la section de législation l'a relevé dans son avis n° 30.958/2, donné le 19 février 2001 sur un avant-projet de décret « relatif aux avantages sociaux » (Doc. CCF, 2000-2001, n° 154/1, p. 11):

« (les subventions de fonctionnement) sont accordées de manière identique aux établissements scolaires officiels, organisés par les pouvoirs locaux, et aux établissements scolaires libres, organisés par des personnes privées. Selon le ministre de l'Instruction publique de l'époque,

« ... les critères relatifs à l'octroi des subventions à l'enseignement libre ont été établis en partant du principe que tous les intéressés doivent être traités sur un pied d'égalité, quelle que soit l'école dans laquelle ils enseignent ou reçoivent leur enseignement » ».

(1) Le plafond du niveau de rémunération n'est d'ailleurs plus une condition prévue par l'autorité fédérale pour la délivrance d'une carte de train assimilée à l'abonnement social visé par la loi du 27 juillet 1962.

(2) Cette condition n'est d'ailleurs plus en vigueur, à la suite des modifications récentes apportées au tableau annexé à l'arrêté royal du 28 juillet 1962, précité.

(3) Comparez avec l'arrêté du Gouvernement de la Communauté française du 17 juillet 2002 réglant l'intervention des services du Gouvernement et des organismes d'intérêt public relevant du Comité de Secteur XVII dans les frais de transport des membres du personnel (*Moniteur belge* du 27 août 2002).

trop important pour opérer le remboursement des frais de déplacement aux membres de son personnel. Ce risque est quasiment absent dans l'enseignement supérieur.»

Ces explications, qui reposent sur des considérations de fait, mériteraient de figurer dans le commentaire des articles.

4.1. Invitée à justifier pourquoi l'avant-projet ne s'applique pas à certains membres du personnel enseignant, la déléguée du ministre a répondu :

« 1^o les institutions universitaires : il existe déjà, pour les universités dont la Communauté française est le pouvoir organisateur, un arrêté du Gouvernement de la Communauté française du 16 décembre 1994 relatif à l'intervention de l'employeur dans les frais de transport des membres statutaires du personnel scientifique, administratif, technique et ouvrier des institutions universitaires organisées par la Communauté française.

Par ailleurs, pour les universités subventionnées, la loi du 27 juillet 1971 sur le financement et le contrôle des institutions universitaires précise dans son article 41 que « Par décision de leur conseil d'administration, les institutions universitaires subventionnées par l'Etat fixent pour leur personnel rémunéré à charge des allocations de fonctionnement définies à l'article 25, un statut équivalent au statut fixé par les lois et règlements pour le personnel des institutions universitaires de l'Etat ». Dès lors, nous ne sommes pas compétents pour légiférer par décrets pour ces membres du personnel.

2^o Les agents des Centres de promotion de la santé à l'école : l'article 4 du décret du 20 décembre 2001 relatif à la promotion de la santé prévoit que « Pour les établissements scolaires organisés par la Communauté française, la promotion de la santé à l'école (PSE) est exercée dans les CPMS de la Communauté française, par le personnel de ces centres ».

Or l'avant-projet de décret dont question sous rubrique s'appliquait déjà aux membres du personnel des CPMS.

De plus, les agents des Centres de promotion de la santé ne sont pas des membres du personnel de l'enseignement et ne relèvent, dès lors, pas de la compétence des statuts des membres des personnels de l'enseignement.

Pour ce qui est des autres membres du personnel, des conventions collectives spécifiques (convention collective de travail n^o 19^{ter} du 5 mars 1991 remplaçant la convention collective de travail n^o 19 du 26 mars 1975 concernant l'intervention financière de l'employeur dans le prix des transports des travailleurs modifiée par la CCT n^o 19^{sexies} du 30 mars 2001. Notons que cette CCT s'applique à titre supplétif) sont applicables.

3^o Pour ce qui concerne les membres du personnel ouvrier des établissements d'enseignement subventionnés,

il n'existe pas de statut qui leur soit applicable. Par conséquent, en droit positif, l'avant-projet de décret ne peut viser les membres du personnel ouvrier.»

4.2. La situation des membres du personnel des universités de la Communauté telle qu'actuellement réglée par l'arrêté du Gouvernement de la Communauté française du 16 décembre 1994 relatif à l'intervention de l'employeur dans les frais de transport des membres statutaires du personnel scientifique, administratif, technique et ouvrier des institutions universitaires organisées par la Communauté française, doit être revue à la lumière des dispositions de l'avant-projet présentement examiné, de manière à assurer l'égalité de traitement de l'ensemble des membres du personnel et en tenant compte de l'article 41 de la loi du 27 juillet 1971, précitée, pour ce qui concerne les universités subventionnées.

4.3. De même, le fait qu'aucun statut ne soit applicable aux membres du personnel ouvrier des établissements d'enseignement subventionnés ne dispense pas le législateur décentralisé de respecter le principe d'égalité à leur égard.

Le champ d'application de l'avant-projet sera donc revu afin que l'ensemble des membres du personnel visés à l'article 24, § 4, de la Constitution soit traité de manière égale.

La chambre était composée de :

M. Y. KREINS, président de chambre;

Mme J. JAUMOTTE, M. M. BAGUET, conseillers d'Etat;

MM. J. VAN COMPERNOLLE, B. GLANSBORFF, assesseurs de la section de législation,

Mme A.-C. VAN GEERSDAELE, greffier.

Le rapport a été présenté par M. X. DELGRANGE, auditeur. La note du Bureau de coordination a été rédigée par M. Y. CHAUFFOUREAUX, référendaire adjoint.

Le Greffier,

Le Président,

A.-C. VAN GEERSDAELE.

Y. KREINS.