

BUS ZERO EMISSION

1. Résultats du sondage
2. Réponses aux principales questions relevées
3. Mise en place pour 2021-2022
4. Perspectives pour le futur
5. Annexe(s)



APEEE
Services

Schola Europæa – Bruxelles 1

1. Résultats du sondage

*Vous trouverez ci-après les résultats bruts suite au sondage envoyé aux parents le 3 juin 2021 concernant « Sondage sur les bus électriques et le prix du transport »
Vous pourrez retrouver le message originel lié à cet envoi en ANNEXE I en fin du présent document.*

Nombre total de mails envoyés : **4851**

Nombre total de réponses reçues : **993**

Nombre de réponses de parents non-payeurs : **725**

Nombre de réponses de parents payeurs : **268**

Nombre de commentaires de parents non-payeurs : **191**

Nombre de commentaires de parents payeurs : **81**

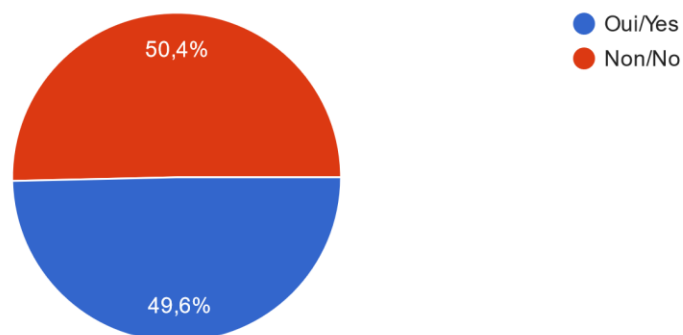
Et résultats des 4 questions posées :

Question 1

Souhaitez-vous qu'un débat public soit organisé sur ce thème à la prochaine rentrée scolaire ? |

Would you like to have more information in a dedicated open meeting early next school year?

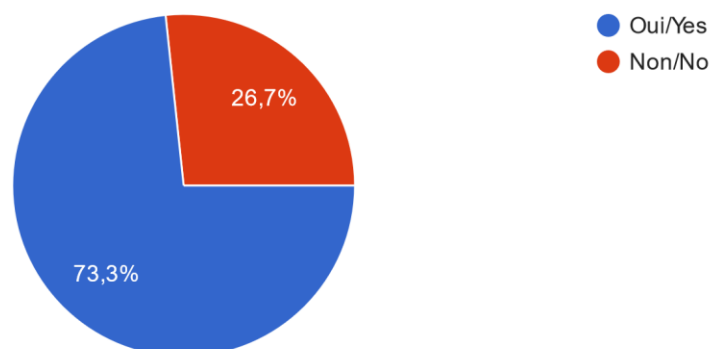
993 réponses



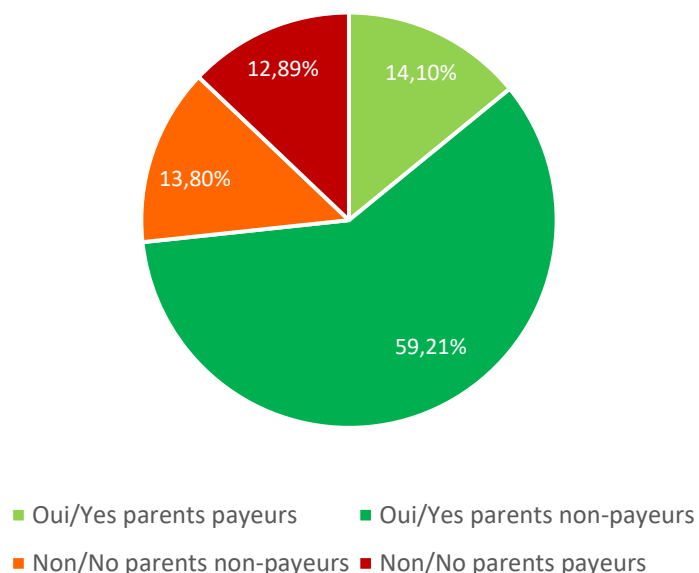
Question 2

Soutenez-vous l'augmentation de prix proposée pour ajouter 9 bus électriques ? | Do you support the proposed price increase to add 9 electrical buses?

993 réponses



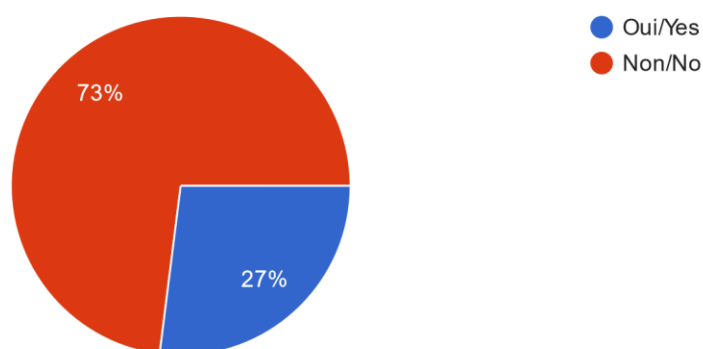
Lorsqu'on précise les réponses à la question 2 en affinant les résultats entre parents payeurs et non-payeurs, cela donne le résultat suivant :



Question 3

Payez-vous directement le service transport pour un ou plusieurs de vos enfants ? | Do you pay directly for transportation service for one or more of your children?

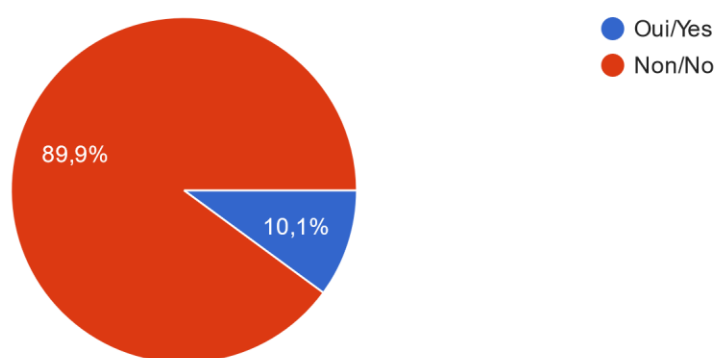
993 réponses



Question 4 (cette question n'a été posée qu'aux parents qui avaient répondu OUI/YES à la question 3)

Ce paiement vous est-il partiellement ou totalement remboursé par votre employeur ultérieurement ? | Is this payment partially or fully reimbursed by your employer at a later date?

268 réponses



2. Les réponses aux principales questions et commentaires relevés

1. Comment se fait-il qu'il y aura plus de bus pour l'année scolaire 21-22 ? Et des nouvelles tournées ?

L'école d'Uccle est composée de deux sites : le site historique sur la commune d'Uccle (site Uccle) et le site annexe repris il y a 9 ans sur la commune de Forest (site Berkendael). Le site d'Uccle a atteint sa capacité maximale d'accueil mais il reste cependant encore un peu de marge pour le site de Berkendael. Etant donné la pression sur la capacité d'accueil des écoles en région bruxelloise, l'APEEE Services sur base des informations fournies par la direction de l'école, anticipe une augmentation du nombre d'élèves sur le site de Berkendael pour l'année 21-22 et donc une augmentation des inscriptions pour les bus. Etant donné l'infrastructure et l'accès sur le site de Berkendael il est difficile d'envisager des plus grands bus et nous devons dès lors augmenter le nombre de bus.

Les tournées sont réalisées sur base des inscriptions au service transport. Il apparait que depuis plusieurs années un nombre croissant de parents choisissent de s'installer en dehors de la ville. Ce faisant il y a une pression sur le service transport pour augmenter les distances et les zones couvertes par le service. Afin de limiter la durée des trajets pour le bien-être des enfants, il est parfois nécessaire de remanier des tournées afin de les rendre plus fluides.

2. Pourquoi le service transport ne met-il pas en place un système d'abonnement flexible avec une cotisation de base minimale et ensuite des suppléments sur base d'options choisies par les parents ?

Le coût d'une tournée est en grande partie lié à des coûts fixes qui sont indépendants du nombre d'enfants effectivement présents dans le bus : coût du chauffeur, de l'énergie, de l'entretien, des surveillants (élèves et/ou adultes), personnel permanent du service. La seule variable réellement liée aux nombres d'enfants est la capacité du bus. Néanmoins, même si un enfant ne prend en théorie le bus que quelque fois par semaine nous devons prévoir un bus de capacité suffisante pour accueillir tous les enfants inscrits pour cette tournée à tout moment.

C'est sur cette base que le service transport de l'APEEE services négocie les contrats avec les compagnies de bus. Un principe qui exigerait de monitorer sur base quotidienne ou hebdomadaire les capacités exactes nécessaires serait par ailleurs contre-productif en termes de coût (temps de gestion des changements) et également de qualité de service (risque de manquer de bus ou d'erreur de calibrage de bus) et de sécurité (un autre bus signifiant généralement un autre chauffeur et donc moins de stabilité dans le personnel assurant la tournée avec vos enfants).

3. Pourquoi ne pas différencier les frais en fonction de la distance parcourue ?

Le coût d'une tournée est en grande partie lié à des coûts fixes qui sont indépendants de la distance parcourue (étant donné que nous limitons la durée des tournées même pour celles qui vont loin) : coût du chauffeur, de l'entretien, des surveillants (élèves et/ou adultes), personnel permanent du service. La

seule variable réellement liée à la distance est le coût de l'énergie qui a un impact proportionnellement faible sur le prix global du transport.

Par ailleurs, un coût d'abonnement plus faible pour les enfants domiciliés plus proche de l'école enverra un message allant à l'encontre d'une vision globale de mobilité verte puisqu'il est préférable d'inciter les parents et enfants habitant à proximité de l'école de choisir d'autres moyens de locomotion verts comme la marche ou le vélo.

4. Les bus sont-ils directement achetés par l'APEEE Services ?

Aucun bus n'appartient en actif propre à l'ASBL APEEE Services. Les bus ainsi que les chauffeurs sont mis à disposition de l'APEEE Services sur base d'un contrat de services négociés par le service transport avec chaque compagnie de bus. Les contrats et cahier des charges y afférant sont renégociés chaque année.

5. Pourquoi ne pas réduire le nombre de bus qui tournent à moitié à vide ?

L'année dernière et cette année, les bus ont effectivement roulé avec en moyenne moins d'élèves à bord. Ceci s'explique par 3 principales raisons : la crainte des parents en ce qui concerne le risque sanitaire dans les bus, la prévalence du télétravail chez les parents et l'organisation des cours en alternance pour les élèves de secondaires.

Le nombre de lignes et la taille des bus est prévu en début d'année lors des inscriptions, le service transport de l'APEEE Service peut ajuster cela en cours d'année mais uniquement sur base des inscriptions réelles et/ou des changements induits par les décisions de la direction de l'école. Pour cette année 20-21, le service transport a néanmoins reçu très peu de désinscription officielle ne permettant dès lors pas d'ajuster sur base de la réalité de terrain.

6. Le changement progressif de la flotte vers une flotte 100% zéro émission aura-t-il un impact sur les petites compagnies et sur l'emploi des chauffeurs ?

Comme tout changement de paradigme, le shift dans la flotte aura un impact sur les entreprises actives dans le secteur.

Il est vrai que la crise sanitaire mondiale de 2020-2021 aura eu un grand impact sur les compagnies de bus. Certaines d'entre-elles n'ont dès lors pas les reins assez solides pour envisager, à court terme, de nouveaux grands investissements (bus électriques, hangars avec bornes de rechargement, mécaniciens spécialisés, ...) tels que requis pour le passage à une flotte électrique et ne pourront dès lors plus travailler avec nous à court ou moyen terme.

Le service transport garde néanmoins un nombre de prestataires différents suffisants afin de limiter les risques en termes de négociation ou de mise à disposition de bus qui serait réel si une ou deux compagnies seulement se partageaient l'ensemble des tournées.

Concernant les chauffeurs, il y aura très probablement un shift plus important que pour une année « classique ». En effet, pour des bus électriques, les chauffeurs ne pourront plus reprendre les bus chez eux comme c'est généralement d'usage à l'heure actuelle puisque ceux-ci devront être rechargés avec des bornes spécifiques adaptées à ce type de véhicule (puissance, rapidité de charge, ...). Pour un certain nombre de chauffeurs, cela va poser un problème et ils risquent alors de ne plus pouvoir faire les tournées demandées.

7. Comment vont être assignés les e-bus ? Ceux qui quittent en dernier l'école ? Pour remplacer les lignes avec les bus les plus polluants ?

Les bus à moteur à combustion Euro IV ont été écartés pour l'année prochaine car ils sont très polluants et n'ont pas de filtre à particules (ils ne sont plus éligibles sur base du cahier des charges de l'appel d'offres).

La plus grande partie des nouveaux bus électriques sont des bus de petite ou moyenne capacité. En effet, le marché des bus scolaires électriques en est encore aux prémices en Belgique et les véhicules actuellement disponibles sur le marché sont soit des minibus, soit des bus de ville. La plupart des nouveaux bus électriques pour l'année 21-22 seront donc des bus de petite capacité qui ne sont pas adaptés pour le service à Uccle (la capacité d'accueil des bus sur le site d'Uccle étant déjà à son maximum en termes de nombre) et seront donc principalement déployés sur le site de Berkendael.

8. Quel sera le lieu de fabrication des bus et des composants ?

Il n'y avait aucun critère concernant la marque ou lieu de fabrication des véhicules proposés et de leurs composants.

À la suite des négociations avec les différentes compagnies, il apparaît néanmoins que la plupart des compagnies privilégient des investissements dans des bus électriques européens (marque IVECO et Mercedes en majorité) afin d'assurer un approvisionnement plus sûr et plus rapide par la suite notamment en ce qui concerne les pièces de rechange, les technologies de gestion des batteries, etc.

9. Comment s'assurer que les bus vont rouler à l'électricité « verte » ? Le prix de l'électricité est moindre que celui du diesel dès lors pourquoi y-a-t'il une augmentation ?

A ce stade, il n'y a aucune garantie que les bus électriques soient alimentés en électricité « verte ». En effet, les bornes de rechargement doivent être prévues et installées dans les infrastructures propres aux compagnies et le cahier des charges ne prévoit pas de critères spécifiques concernant le type d'électricité utilisé. Comme indiqué dans le cadre de la question 3, la part du coût direct de l'énergie est relativement faible et a donc un impact limité sur le coût global. Pour plus de détails concernant le coût voir question 17. A noter que l'électricité disponible sur le réseau occasionne moins de pollution que le diesel.

10. Pourquoi ne pas considérer d'autres sources d'énergie comme l'hydrogène ?

L'appel d'offre visait des bus de zéro émissions, ce qui inclut les bus électriques, à hydrogène,... Malgré parmi les manifestations d'intérêt reçues, aucune compagnie n'a offert un bus à l'hydrogène ou une autre technologie que celle électrique, probablement en raison d'une plus faible rentabilité.

11. Y-a-t'il eu une réflexion globale sur la mobilité ? Y-a-t'il un plan global de mobilité dans lequel s'inscrit, entre autres, le service de bus ? Pourquoi ne pas investir le montant prévu pour les bus électriques dans la promotion et la sécurisation du vélo ? L'accès en vélo à l'école est dangereux, que faire ?

Le service transport n'a la responsabilité et l'autorité que sur ce qui concerne la question des bus. Néanmoins, le service travaille en collaboration avec les différentes parties prenantes à la mobilité : l'école, la régie des bâtiments, les communes, STIB, ...
Il y a par ailleurs un audit en cours qui concerne la question de la mobilité. Celui-ci est réalisé par la société VIAS dans le cadre d'un projet de Bruxelles Environnement. Le service transport reste à la disposition des responsables du projet.

12. Y-a-t'il eu une étude de faisabilité concernant les bornes de rechargement, le temps de charge, l'espace pour les points de recharge, ... ?

Il n'est pas prévu que les bus des compagnies puissent de manière systématique rester sur les sites scolaires pour assurer la recharge de leurs véhicules. L'école, la régie des bâtiments et le service discutent néanmoins de la possibilité d'installer quelques bornes à destination des bus afin de pouvoir y recharger de manière ponctuelle pour éviter des éventuels problèmes de pannes. Certaines compagnies de bus ont entamé la restructuration de leurs dépôts pour pouvoir charger chaque nuit.

13. Ce projet est-il fait en collaboration avec les institutions et les autres écoles européennes ? Pourquoi ne pas financer le projet via un budget EU (dans le cadre d'appels à projets existants) ?

Le projet se fait avec le soutien du PMO (Pay Master's Office de la Commission Européenne) ainsi que les organes de paiements des autres institutions. Le service transport a des contacts réguliers avec les autres écoles européennes et a invité les autres écoles dans le cadre de discussions globales. Néanmoins, chaque école et chaque APEEE (services) a son fonctionnement propre et reste indépendant pour la gestion de son service transport.
Les bus et les investissements d'infrastructures sont réalisés par des compagnies de bus privés qui si elles le souhaitent peuvent répondre et faire appel à des budget EU tels que Benefic pour les points de recharge. L'APEEE Services ne peut dès lors faire directement appel à des fonds EU dans le cadre de ce projet. Par ailleurs, étant donné que plus de 80% des abonnements sont payés directement par les institutions, le projet est de facto déjà financé par l'EU.

14. Pourquoi ne pas envisager un système d'abonnement proportionnel aux revenus ? Pourquoi ne pas partager le surcoût sur tous les parents et pas seulement ceux qui paient ? Pourquoi un prix si élevé alors que les institutions européennes paient beaucoup ?

En cas de difficultés, les parents payeurs peuvent toujours contacter le service transport pour envisager des solutions et aménagements.
Le prix de l'abonnement sera la même pour tout le monde peu importe la personne ou institution qui paie effectivement. car le PMO interdit une différenciation de prix d'abonnement entre les parents, notamment pour les parents payeurs,. Pour ce qui est d'un fonds de solidarité, les contours et procédure de mise en œuvre concrète d'un tel système seront étudiés par les organes compétents pour ces questions au sein de l'APEEE Services.

15. Pourquoi lier une transition essentielle et inévitable (cfr politique de mobilité à Bruxelles pour les prochaines années) à une question directe de coûts à titre individuel ?

L'APEEE Services est directement organisé par les parents de l'école européenne. Bien qu'une transition vers une flotte verte soit en effet inéluctable, il apparaissait néanmoins essentiel aux parents représentants de permettre à la communauté d'être informé et de donner son avis. Il serait en effet contre-productif qu'un nombre trop conséquent de parents décident de ne plus utiliser le service de bus au profit des voitures individuelles s'ils ne sont pas en accord avec cette politique et les prix qui en découlent.

16. Pourquoi ne pas commencer par des mesures « simples » comme demander aux chauffeurs d'éteindre leur moteur sur le site ?

L'obligation de couper les moteurs sur les sites scolaires est reprise dans le cahier des charges des contrats signés annuellement avec les compagnies et est également inscrit dans le « book chauffeur » qui est remis à chaque chauffeur en début d'année scolaire. Durant l'année, le personnel du service veille à ce que cette règle soit respectée et rappelle à l'ordre les chauffeurs qui ne la respectent pas. Néanmoins, le service autorise les moteurs à tourner quelques minutes avant le départ effectif des bus en cas de forte chaleur (pour les bus équipés de l'airco) ou de grand froid (pour le chauffage).

17. Quel est le pourcentage de parents payeurs ?

Voici le nombre de commandes pour le 3^{ème} trimestre de l'année 20-21 et la proportion de parents payeurs (maternelle, catégorie III) et non-payeurs (càd abonnements payés directement par l'employeur) à Uccle et Berkendael

Commandes transport 3^{ème} trimestre 20-21*

	# Total	# Berkendael	# Uccle
a) Commandes parents non-payeurs directes	2728	328	2400
b) Commandes parents payeurs directes	378	111 (29,37%**)	267 (70,63%**)
TOTAL	3106	439	2667

*Sélection = « Tous sauf annulés » moins les gardes alternées

** % relatif entre Berkendael et Uccle parmi les parents payeurs

Ce tableau nous indique donc que sur l'ensemble des commandes, 12,17% concernent des commandes qui doivent être réglées directement par les parents. Parmi les parents payeurs qui ont répondu, 90% déclarent ne pas être remboursés de ces frais par leur employeur.

18. Quel est le détail du prix et de l'augmentation prévue ?

Sur base d'un retour globalement favorable au projet, le Conseil d'Administration de l'APEEE Services a fixé le prix de l'abonnement annuel pour l'année 21-22 à 1700€ (contre 1710€ initialement annoncé). Pour les parents non-payeurs, ce montant sera directement payé par l'employeur. Pour les parents payeurs, ils recevront 1 demande de paiement par trimestre. Comme indiqué dans le document d'information envoyé avec le lien du sondage, l'augmentation du prix est liée à 3 facteurs dont voici les détails :

- A. Révision des prix suite à l'appel d'offre : la part dans l'augmentation globale est de +89,4 € par an (au lieu de 93€ initialement annoncé)

Habituellement, le service transport ne fait pas d'appel d'offre pour les contrats de l'année suivante. L'augmentation des prix est donc négociée sur base de l'indexation des prix fournie par la FBAA (Fédération Belge des entrepreneurs Autocar et Autobus). Cette indexation est principalement due à l'indexation des salaires ainsi qu'aux variations du prix de l'énergie. A cela s'ajoute également les ajustements annuels sur base des coûts fixes du service (indexation des salaires, matériel informatique, ...) et du nombre d'inscription pour l'année suivante. L'augmentation annuelle est alors dans ce contexte relativement faible.

Le risque dans le cadre d'un appel d'offres est évidemment que le prix de base soit revu à la hausse pour le même service demandé. Dans le cas présent, même sans la variable des bus électriques, les prix ont été poussés à la hausse car le cahier des charges impose des véhicules diesel plus récents et moins polluants que dans le passé (EURO VI ou EURO V de moins de 10 ans).

Sans appel d'offres et changement significatif dans le cahier des charges, l'augmentation anticipée auraient été d'environ 44€ par abonnement annuel. Après l'appel d'offres et le cahier des charges plus strict pour les bus diesel, cette augmentation sera de 89,4€ par abonnement annuel et ce après négociations avec les différentes compagnies.

- B. L'ajout de 3 bus scolaires supplémentaires à Berkendael en raison de la croissance du nombre d'enfants inscrits à l'école : la part dans l'augmentation globale est de +40,4€ par an (au lieu de 42€ initialement annoncé)

Comme indiqué dans le cadre des questions 2 et 3, le coût annuel d'une tournée n'est pas complètement corrélé au nombre d'enfants et/ou au coût de l'énergie. Le plus gros impact étant le coût salarial des chauffeurs et des surveillants adultes. Le rapport de prix entre un petit bus (moins de 40 places) et un grand bus (plus de 40 places) n'est donc pas égal au rapport de capacité entre un petit bus et un grand bus. Ce qui signifie que le coût des petits bus par enfant utilisateur est en réalité plus élevé. Comme les conditions logistiques du site de Berkendael ne permettent pas la mise en place de tournées avec des bus de grandes capacités, l'ajout de bus de petite capacité aura un impact sur l'ensemble des abonnements afin de pouvoir absorber ce coût supplémentaire et de respecter la règle du PMO, soit le même prix pour tous.

- C. L'exploitation de 9 lignes avec des bus électriques

Le prix de mise à disposition d'un bus scolaire électrique de capacité similaire à un bus scolaire à l'énergie fossile est plus élevé pour les 4 raisons principales suivantes :

1. Amortissement de l'achat d'un bus électrique sur 5 ans plutôt que les 10 ans traditionnels (cfr question 19)
2. Temps de roulage à vide plus important avec plus d'aller-retour entre les lieux de prestations et le/s lieu/x de recharge (cfr question 6)
3. Filières de pièces de rechanges et de réparation en développement

4. Moins de km qui peuvent être parcouru/moins de tournées qui peuvent être effectuée durant une journée

Par ailleurs, comme indiqué dans le cadre de la question 7, la plupart des bus électriques actuellement disponibles pour du transport scolaire sont des bus de petites capacités. Ce qui signifie, comme indiqué au point ci-avant concernant l'ajout des 3 bus, que la pression sur les prix est également augmentée de ce simple fait.

19. Pourquoi ne pas utiliser l'augmentation du prix pour améliorer le service déjà existant ?

Le service transport est dans un processus d'amélioration continue. Des investissements sont consentis chaque année afin d'améliorer les performances. A titre d'exemple, notons :

1. un système de gestion des commandes commun à l'ensemble de l'APEEE Services et de l'APEEE a été mis en place et continue à connaître des améliorations,
2. une phase test en 2020-2021 et un déploiement (total pour Berkendael et progressif pour Uccle) approuvé pour 2021-2022 du projet de sécurisation TOGETHER SCHOOL
3. l'amélioration de la performance environnementale des bus diesel

20. Quel sera le prix dans 5 ans quand l'objectif de 100% électrique sera atteint ? Qu'est-ce qui a été fait pour anticiper ces changements qui s'annonçaient déjà depuis un certain temps ? Les compagnies de bus sont au courant de cette transition depuis longtemps. Pourquoi faire peser le poids de leurs investissements sur nos épaules ? Il y a-t-il eu une mise en concurrence des transporteurs ?

Il semble difficile de dire aujourd'hui quel sera le prix de l'abonnement dans 5 ans si la poursuite de l'électrification se concrétise. Ce qui est certain, en revanche, c'est que la technologie des « grands » véhicules électriques est en plein développement et nous espérons donc nous attendre à une diminution des prix dans les années à venir. Les compagnies de bus sont bien conscientes de la transition qui va devoir s'opérer. Néanmoins étant donné le contexte COVID et la relative incertitude qui entoure le marché des énergies alternatives pour les grands véhicules, les compagnies font preuve d'une relative prudence en matière d'investissements et prévoient des amortissements sur des termes plus court (5 ans) que ce qu'elles faisaient traditionnellement (10 ans).

3. Mise en place pour 2021-2022

Suite au retour d'expérience de la mise en place des 2 bus électriques durant l'année 2020-2021, à l'analyse des résultats du sondage, à l'évolution du marché des véhicules électriques et aux changements attendus en Région de Bruxelles-Capitale en matière de mobilité, le Conseil d'Administration de l'APEEE Services a voté ce jeudi 17 juin 2021 la décision suivante :

- Continuer avec les deux bus électriques existants (ligne 17 à Uccle et ligne 97 à Berkendael)
- Remplacement de 7 bus diesel par des bus électriques (lignes impactées encore non confirmées)
- Le prix de l'abonnement annuel est fixé à 1700,00 €. Le paiement est échelonné et s'effectuera en trois fois :
 - pour le 1^{er} trimestre (710,00 €)
 - pour le 2^{ème} trimestre (570,00 €)
 - pour le 3^{ème} trimestre (420,00 €)

Le déploiement des 7 bus électriques se fera durant l'année scolaire 2021-2022 sur base des livraisons des bus électriques par les constructeurs aux compagnies qui ont répondu à l'appel d'offres et dont l'offre en bus électriques a été retenue par le Comité de Gestion Transport.

4. Perspectives pour le futur

Durant l'année scolaire 2021-2022, le Comité de Gestion Transport et le service transport organiseront une grande réunion d'information et d'échanges qui aura pour objectif de définir les grandes lignes directrices pour la poursuite du déploiement d'une flotte de bus zéro émissions à l'EBB1 pour les sites de Uccle et Berkendael. Une communication sera envoyée en temps utiles à toute la communauté des parents afin de les inviter à cette session.

5. Annexe

Chers parents,

Comme annoncé lors de l'AG de l'APEEE et de l'APEEE Services en décembre 2020, le Comité de gestion transport et le service transport travaillent assidument pour **contribuer à l'amélioration de la qualité de l'air et du climat**. La pollution de l'air n'est pas seulement une préoccupation pour la ville de Bruxelles, mais les pics élevés liés à la présence de nombreux bus sur les sites de l'école sont une réelle préoccupation, en particulier pour les plus petits enfants directement exposés à la pollution de l'air.

La région de Bruxelles renforce les normes de qualité de l'air de sorte que d'ici 2030, tous les bus diesel et à essence seront interdits de circulation. La flotte scolaire, composée en grande majorité de bus diesel, doit donc également commencer sa transition. L'objectif global de notre Comité, supporté par le Conseil d'administration de l'APEEE services, étant d'atteindre 100% de bus zéro émission pour l'année scolaire 2025/26.

Notre Comité de gestion transport a donc lancé l'élimination progressive des bus diesel les plus polluants (sans filtre à particules) et accéléré l'électrification de la flotte de bus scolaires.

Cette année (2020/21), nous avons lancé un projet pilote avec 2 bus électriques sans impact sur le prix de l'abonnement car financé sur fonds propres de l'APEEE Services : 1 grand bus à Uccle et 1 plus petit bus à Berkendael. Forts des résultats positifs de cette première phase test, le Comité a lancé un appel d'offres pour augmenter le nombre de bus électriques pour l'année scolaire 2021/22 de 20%.

Après négociations de notre service de transport pour réduire les prix proposés, **nous proposons pour l'année scolaire 2021/22 de poursuivre l'utilisation des 2 bus existants et l'ajout de 7 bus électriques supplémentaires portant le total de bus électriques pour l'année 2021/22 à 9 bus électriques.**

Pour ce qui concerne le prix annuel de l'abonnement, cela se traduirait concrètement par une augmentation globale de 260 euros par enfant. Cette augmentation est liée à 3 facteurs :

- Révision des prix suite à l'appel d'offre : la part dans l'augmentation globale est de +93 €
- L'ajout de 3 bus scolaires supplémentaires en raison de la croissance du nombre d'enfants inscrits à l'école : la part dans l'augmentation globale est de +42€
- L'exploitation de 9 lignes avec des bus électriques : la part dans l'augmentation globale est de +125€

Les parents dont les frais sont couverts par les institutions, ne seront pas impactés par cette augmentation. Nous sommes conscients de l'impact que cela pourrait néanmoins avoir sur ceux d'entre nous qui paient effectivement eux-mêmes les services de bus.

Nous souhaitons pouvoir continuer à compter sur le support de la communauté des parents dans le cadre de l'électrification de la flotte de bus scolaire et c'est pourquoi nous vous demandons de répondre au sondage suivant (maximum 1 minute de votre temps) avant le lundi 7 juin à 18h00:

[Cliquez ici pour accéder au sondage](#)