

# **CONSEIL DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE**

## **Bulletin des interpellations et des questions orales**

---

**Commission de l'infrastructure, chargée des travaux publics  
et des communications**

**RÉUNION DU**

**MERCREDI 19 JANVIER 2000**

## SOMMAIRE

### INTERPELLATIONS

de M. Yaron Pesztat (F) à M. Robert Delathouwer, Secrétaire d'Etat à la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la mobilité, la fonction publique, la lutte contre l'incendie et l'aide médicale urgente, concernant "la Commission consultative pour l'Etude et l'Amélioration des Transports publics".

(Orateurs: MM. Yaron Pesztat, Jean-Pierre Cornelissen et M. Robert Delathouwer, Secrétaire d'Etat à la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la mobilité, la fonction publique, la lutte contre l'incendie et l'aide médicale urgente)

de Mme Isabelle Emmery (F) à M. Jos Chabert, Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des travaux publics, du transport et de la lutte contre l'incendie et l'aide médicale urgente, concernant "la situation du personnel de la STIB".

(Orateurs: Mmes Isabelle Emmery, Geneviève Meunier, M. Jean-Pierre Cornelissen et M. Jos Chabert, Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des travaux publics, du transport et de la lutte contre l'incendie et l'aide médicale urgente)

## Présidence de M. Willem Draps.

- La réunion est ouverte à 14h35'.

### INTERPELLATION DE M. YARON PESZTAT (F) À M. ROBERT DELATHOUWER, SECRÉTAIRE D'ÉTAT A LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGE DE LA MOBILITÉ, LA FONCTION PUBLIQUE, LA LUTTE CONTRE L'INCENDIE ET L'AIDE MÉDICALE URGENTE,

**concernant "la Commission consultative pour l'Étude et l'Amélioration des Transports publics".**

**M. Yaron Pesztat** .- La commission consultative pour l'étude de l'amélioration des transports publics (CCEATP) a été créée par arrêté royal en 1962 et modifiée à plusieurs reprises depuis. Sa mission originelle consistait à donner des avis sur la politique des transports publics. Par arrêté du 7 décembre 1995, sa mission a été étendue à la mobilité en général; sa composition a été partiellement revue en conséquence, mais son intitulé a été maintenu.

La CCEATP est composée de trente membres dont deux représentants du gouvernement, six des pouvoirs locaux, cinq de l'administration, six des sociétés de transports, six des mouvements économiques et sociaux et cinq des utilisateurs.

Le renouvellement du mandat des membres de la CCEATP devrait intervenir en ce début 2000. Je voudrais attirer votre attention sur la cohérence de sa composition eu égard à l'extension de ses missions et à son intitulé, à l'équilibre des intérêts représentés et à l'absentéisme chronique de certains membres.

De deux choses l'une: - s'il s'agit d'une commission qui émet des avis sur la politique des transports publics, on comprend mal ce qu'y font, par exemple, les représentants de Touring secours et du Royal Automobile club; - s'il s'agit d'une commission qui émet des avis sur la politique de la mobilité en général, force est de constater qu'une série d'acteurs de la mobilité sont exclus, comme par exemple les piétons, qui pourtant représentent plus de 40% des habitants de Bruxelles.

Examinons maintenant l'équilibre des intérêts représentés. Sur trente membres, dix-neuf représentent les pouvoirs publics, six les partenaires sociaux et cinq seulement les utilisateurs. Encore faut-il préciser que cette dernière catégorie est particulièrement hétéroclite car elle regroupe, outre les utilisateurs des transports en commun et les associations cyclistes, Touring Secours et le Royal automobile club, le Service incendie et de l'Aide médicale urgente et la Société du Port de Bruxelles.

Toujours est-il que de nombreux utilisateurs concernés par la mobilité ne sont pas du tout représentés dans la commission et que les utilisateurs privés sont sous-représentés. Sur un total de trente membres, la commission ne comprend qu'un représentant pour les cyclistes, un pour les automobilistes et un pour les usagers de la STIB. Les utilisateurs disposent pourtant d'associations nombreuses et dynamiques pour représenter leurs intérêts.

Quant à certaines catégories de membres:

1° On voit mal ce qui justifie la présence du gouvernement au sein d'une commission chargée de rendre des avis au gouvernement.

2° Les sociétés de transport publics et l'administration ont pour mission d'exécuter la politique du gouvernement et on voit donc mal à quel titre ces instances donnent leur avis au gouvernement au même titre que les communes ou les usagers privés. La situation devient carrément loufoque lorsque l'Administration de l'équipement et des déplacements (AED) donne son avis sur le plan IRIS qu'elle a elle-même rédigé.

Enfin, pour ce qui est des syndicats, ce sont les représentants des travailleurs de la STIB qui participent à la commission. Dans les autres commissions consultatives ce sont les régionales intersectorielles qui représentent les syndicats.

Quant aux assemblées, de nombreux membres de la commission sont systématiquement absents. Le quorum est rarement atteint et il faut une seconde réunion pour pouvoir émettre des avis. La situation s'explique sans doute par les nombreuses incohérences relevées ci-dessus et elle devrait donc s'améliorer dès lors qu'on y mettra fin.

J'espère que la Région se dotera d'une commission consultative dont l'intitulé correspond à sa mission et qui soit cohérente, efficace et représentative de toutes les parties concernées. J'insiste tout particulièrement sur la représentation des "utilisateurs" qui peut se faire via les très nombreuses associations qui se préoccupent de mobilité à Bruxelles.

**M. Jean-Pierre Cornelissen** .- Je partage tout à fait les préoccupations de M. Yaron Pesztat. Jusqu'en 1995, cette commission travaillait de manière très régulière. De nombreux documents et procès-verbaux peuvent en attester. Depuis 1995, quel est le bilan de cette commission? Quelles en sont les réalisations concrètes?

L'absentéisme provient du fait qu'un certain nombre de membres aient été nommés par la Conférence des bourgmestres et qu'on les ait refusés.

Enfin, cette conférence n'a aucune existence légale. Elle ne doit pas être un élément de désignation.

**M. le Président** .- Mais vous avez des dispositions identiques pour la SDRB ...

**M. Jean-Pierre Cornelissen** .- Il n'en demeure pas moins qu'il faut instaurer un processus de contrôle systématique.

**M. Robert Delathouwer**, Secrétaire d'Etat à la Région de Bruxelles-Capitale chargé de la mobilité, la fonction publique, la lutte contre l'incendie et l'aide médicale urgente .- Je partage un certain nombre des préoccupations soulevées ici. Sur certaines toutefois je serais plus réservé. Il incombe au gouvernement de revoir la composition de cette commission. Ceux qui étudient la mobilité doivent le faire dans une approche globale. En la matière, il faut garantir un environnement sain. Il faut aussi tenir compte des considérations économiques.

Dans cette commission, il devrait y avoir place pour, d'une part, les associations d'utilisateurs des transports en commun,

des piétons et cyclistes, des familles et des transporteurs de marchandises par route, et d'autre part, pour les associations actives sur le plan de la mobilité afin de garantir l'équilibre des avis.

Il faudrait redéfinir le statut de certains experts repris sur votre liste actuelle afin de faire une place pour d'autres experts, par exemple de la DG VII de l'UE, de l'UITP ou de l'IBSR.

La commission doit pouvoir choisir ses sujets et pouvoir délibérer des avis en toute indépendance, sans pression du gouvernement.

Le président et le vice-président ont été choisis dans le monde académique pour garantir cette indépendance.

Ce sont les instances régionales qui doivent choisir les président et vice-président, pour s'assurer qu'ils soient bien les représentants de la Région bruxelloise. Jusqu'à présent, ces derniers ont toujours été compétents et ont rempli leur devoir. Il est important qu'ils continuent à le faire dans le futur.

Les sociétés de transports sont des sociétés autonomes qui disposent d'un contrat de gestion. Leur présence est indispensable et il est faux de dire qu'elles appliquent uniquement les directives du gouvernement.

En ce qui concerne les représentants des mouvements économiques et sociaux, nous allons demander aux trois syndicats qu'ils délèguent des gens ne représentant pas simplement les travailleurs et les problèmes de la STIB elle-même mais tous les travailleurs de la Région.

Nous dépendrons bien sûr pour cela de la bonne volonté des syndicats.

Pour garantir un bon fonctionnement de la commission et assurer qu'il y ait suffisamment de membres présents, je propose que les membres puissent désigner un suppléant. De plus, être membre doit être un acte volontaire et non une désignation d'office. Une charte interne sera élaborée, chaque membre et membre suppléant la signera. Elle prévoira qu'au-delà d'un certain nombre d'absences, le membre sera démissionnaire d'office.

Il s'agira également de respecter la réglementation pour un équilibre entre néerlandophones et francophones et entre les deux sexes.

Dans un premier temps, je présenterai ce plan au gouvernement. J'ai attendu d'avoir un avis de la commission actuelle sur le mode de fonctionnement proposé.

En ce qui concerne le bilan à partir de l'année 1995, il est difficile à établir. La commission a été très occupée, en particulier avec le plan IRIS qui est un plan assez complexe. Je me procurerai toutefois un survol des activités menées depuis 1995 et vous en fournirai une copie.

Cette commission est utile. Pour faire avancer la question de la mobilité à Bruxelles, il aurait fallu de toute façon inventer un "bidule". Cette commission existe et elle peut fonctionner avec tous les acteurs dans ce secteur.

**M. Yaron Pesztat** .- Votre réponse lève une grande partie de mon inquiétude quant à la composition de la commission.

Je souhaiterais cependant lever une ambiguïté. Je ne critique pas le président et le vice-président qui représentent effectivement le monde académique et font très bien leur travail. Ils peuvent toutefois être gênés aux entournures parce qu'ils représentent formellement le gouvernement. Je suggère donc que l'on constitue une catégorie d'experts indépendants qui représenteraient le monde académique, étant entendu que le président et le vice-président seraient issus de cette catégorie d'experts, comme c'est le cas à la CRD par exemple.

- L'incident est clos.

**INTERPELLATION DE MME ISABELLE EMMERY (F)  
À M. JOS CHABERT, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DES TRAVAUX PUBLICS, DU TRANSPORT ET DE LA LUTTE CONTRE L'INCENDIE ET L'AIDE MÉDICALE URGENTE,**

**concernant "la situation du personnel de la STIB".**

**Mme Isabelle Emmery** .- Selon les chiffres d'octobre 1999, la STIB occupe plus de 5.500 personnes. La gestion du personnel doit donc y être traitée avec la plus grande attention. Or, environ 200 millions ont été dépensés en heures supplémentaires en 1999 pour compenser le manque de personnel de conduite. Malgré cela, tous les services à la clientèle ne sont pas assurés. En outre, de nombreux postes sont vacants au sein des services techniques. Des congés sont supprimés et le personnel est de plus en plus mécontent. La direction de la STIB ne fait rien pour trouver une solution.

Par ailleurs, cette situation est dangereuse car elle fatigue le personnel et le place dans des conditions de travail de plus en plus stressantes face à des clients mécontents de la dégradation des services offerts.

Vous avez, Monsieur le ministre, annoncé des mesures pour améliorer la sécurité sur le réseau. A ce jour, nous devons constater que rien n'a encore été entrepris sur le terrain. Quelles mesures comptez-vous donc prendre pour remédier à cette situation? Faudra-t-il que des mouvements sociaux vous y contraignent?

**Mme Geneviève Meunier** .- La STIB occupe en effet 5.500 travailleurs, dont 3.500 sont affectés à la conduite. Il existe un problème de recrutement étant donné les qualifications qui sont demandées surtout en période de haute conjoncture.

Les heures supplémentaires ne représentent que 200 millions sur 9 milliards. Il ne s'agit donc que d'un problème marginal, d'autant qu'elles sont effectuées par des agents volontaires. Le problème est par contre plus important pour les usagers car en été, les horaires sont allégés et ne répondent plus à la demande du public. Globalement dans les enquêtes corporatives avec d'autres sociétés et dans les enquêtes de satisfac-

tion auprès du public, il y a peu de plaintes concernant d'ailleurs le personnel.

Ce que l'on peut par contre déplorer, c'est l'absence de note de politique générale sur la gestion du personnel. Il n'existe à la STIB aucune cellule spécialisée dans la gestion du personnel. Pourquoi ne pas désigner un responsable de la gestion des ressources humaines? De plus, aucun débat concernant la politique du personnel (notamment sur les problèmes de recrutement, de formation, de rotation, de congé, etc.) n'a jamais eu lieu au conseil d'administration. Un nouveau contrat de gestion va être discuté. Il serait souhaitable qu'un débat de fond concernant la gestion du personnel se tienne auparavant au conseil d'administration.

En ce qui concerne la sécurité, elle dépend surtout du personnel supplémentaire. La présence de stewards rassure effectivement le personnel, mais elle constitue une goutte d'eau; il n'existe que 60 stewards pour 2.200 véhicules. C'est insuffisant à la fois pour rassurer le personnel et les usagers de la STIB. D'autres mesures doivent être prises en concertation avec les syndicats.

**M. Jean-Pierre Cornelissen** .- Savez-vous, Monsieur le ministre, ce que sont les "congés travaillants"? Cette expression désigne le nombre d'heures que certains agents doivent effectuer par manque de personnel. Les organisations professionnelles de la STIB connaissent fort bien cette expression. Quand les heures supplémentaires arrivent à coûter 200 millions, cela commence à poser un problème car l'idée selon laquelle il est normal de travailler plus que l'horaire ordinaire commence à s'installer dans les esprits. Ce genre de problème peut survenir occasionnellement mais ne peut se reproduire. De plus, aujourd'hui, 5.000 jours de congé ne peuvent être pris car il faut assurer le service.

Les organisations professionnelles ont proposé de procéder à des engagements supplémentaires. On a cité le nombre de 100 à 115 personnes. Ce serait cependant appliquer une solution structurelle à un problème ponctuel. Quelle est votre opinion à ce sujet?

Tous les éléments doivent être pris en compte: les "congés travaillants", les congés que l'on ne peut pas prendre mais aussi les mesures de prépension à 53 ans avec 50% du salaire et la diminution du temps de travail. Quelles sont les implications de ces éléments sur la situation actuelle?

Enfin, il existe un problème de statuts concernant les instances compétentes. Quel est le rôle du conseil d'administration, du comité de gestion et de l'assemblée générale par rapport à l'administration? Cette dernière est la seule que je connaisse qui dispose d'une autonomie pour les projets allant jusqu'à 30 millions. Le conseil d'administration n'intervient que pour les projets de plus de 100 millions. En conséquence, les quatre séances du conseil d'administration qui ont lieu chaque année voient leur ordre du jour surchargé. On n'y traite donc pas toutes les questions de philosophie générale.

**M. Jos Chabert**, Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Travaux publics, du Transport et de la Lutte contre l'Incendie et l'Aide Médicale Urgente

.- L'avenant n° 1 au contrat de gestion de la STIB, approuvé par le gouvernement le 23 décembre 1999, prévoit l'élaboration d'une proposition globale d'utilisation de moyens de fonctionnement supplémentaires, au plus tard pour le mois de juin. Une dotation complémentaire de 320 millions sera versée à cet effet.

Ces dernières années, la STIB a consacré près de 50 millions par an à offrir un premier emploi à des jeunes. Simultanément, la société a créé des emplois stables pour 176 jeunes. Ce type de recrutement à caractère définitif est privilégié parce qu'il garantit une réelle insertion dans la vie professionnelle.

En compensation des départs et des pensions, des recrutements "normaux" continuent sans interruption. Ainsi, la société a recruté 388 agents en 1999. A la fin du mois de novembre 1999, le personnel de la STIB comptait 172 agents supplémentaires par rapport au début de l'année.

L'ensemble de ces initiatives est conforme à la déclaration de politique générale qui prévoit que "l'emploi sera développé dans la mesure requise pour améliorer la qualité du service offert aux usagers, pour assurer leur sécurité et celle du personnel".

S'il est vrai que la STIB manque d'environ 120 personnes à l'exploitation et dans les services techniques, le retard pourra être rattrapé vers la fin 2000-début 2001 par des recrutements et des formations plus intensifs.

Il faut trouver sur le marché du travail les candidats et les formateurs adéquats pour tous les postes vacants actuels et les départs futurs d'agents.

Il est évident que la mise en pratique de décisions demande un certain délai d'exécution.

L'amélioration de la sécurité sur le réseau en est un exemple et toutes les mesures décidées, qu'elles soient techniques ou humaines, sont étudiées et en voie de réalisation.

La dotation complémentaire pour le programme d'investissement de sécurité supplémentaire ne sera versée à la STIB qu'en janvier 2000. Il faut laisser à la direction de la STIB et à son personnel le temps d'exécuter les dispositions qui ont déjà été négociées.

Concernant vos questions ponctuelles, il ne faut pas oublier que la STIB dispose d'une autonomie de gestion. Vos questions devraient être posées au conseil d'administration de la STIB ou au comité de gestion.

**Mme Isabelle Emmery** .- M. Chabert dit que le retard de recrutement devrait être comblé d'ici fin 2000 mais il fait tout de même état de problèmes. Il semble qu'il n'y ait pas de véritable plan de recrutement. La direction de la STIB ne devrait-elle pas mettre au point une grande campagne pour attirer du personnel et assurer sa formation?

J'aimerais avoir un bilan plus précis sur ce que la STIB fait sur le plan sécuritaire. Si elle ne disposera que fin janvier des 200 millions, il faudrait que son plan de recrutement en la matière soit d'ores et déjà mis au point.

**M. Jos Chabert**, Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Travaux publics, du Transport et de la Lutte contre l'Incendie et l'Aide Médicale Urgente .- Il est certes difficile de trouver des postulants valables. La STIB a effectué 388 engagements en 1999 et a ainsi augmenté de 200 le nombre des membres de son personnel. On ne va pas faire de grande campagne de promotion pour les 120 postes qui restent encore à pourvoir.

Il y a eu une réunion de travail à propos des mesures sécuritaires ce matin et je peux vous dire qu'il n'y aura pas de retard.

**Mme Isabelle Emmery** .- S'il existait des difficultés ne pourrait-on imaginer la mise sur pied de filières de formation avec les organismes compétents?

Il ne faut pas oublier que la STIB est aussi un important vecteur d'intégration.

- L'incident est clos.

- La réunion est close à 15 h.40'.