BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT

PARLEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE

Integraal verslag van de interpellaties en mondelinge vragen

Compte rendu intégral des interpellations et des questions orales

Commissie voor de infrastructuur, belast met openbare werken en verkeerswezen

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

VERGADERING VAN

WOENSDAG 4 JULI 2007

RÉUNION DU

MERCREDI 4 JUILLET 2007

Het **Integraal verslag** bevat de integrale tekst van de redevoeringen in de oorspronkelijke taal. Deze tekst werd goedgekeurd door de sprekers. De vertaling - *cursief gedrukt* - verschijnt onder de verantwoordelijkheid van de dienst verslaggeving. Van lange uiteenzettingen is de vertaling een samenvatting.

Le **Compte rendu intégral** contient le texte intégral des discours dans la langue originale. Ce texte a été approuvé par les orateurs. Les traductions - *imprimées en italique* - sont publiées sous la responsabilité du service des comptes rendus. Pour les interventions longues, la traduction est un résumé.

INHOUD

MONDELINGE VRAAG 6

- van mevrouw Viviane Teitelbaum 6

aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,

en aan mevrouw Françoise Dupuis, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, bevoegd voor Huisvesting en Stedenbouw,

betreffende "de aanleg van het Flageyplein in Elsene".

INTERPELLATIES 15

- van de heer Willy Decourty 15

tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,

betreffende "het vervoer van mindervalide, bejaarde of zieke personen.

Bespreking – Sprekers: **mevrouw Viviane Teitelbaum, de heer Pascal Smet,** minister. 16

- van mevrouw Céline Delforge 21

tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,

SOMMAIRE

QUESTION ORALE 6

- de Mme Viviane Teitelbaum 6

à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,

et à Mme Françoise Dupuis, secrétaire d'Etat à la Région de Bruxelles-Capitale, chargée du Logement et de l'Urbanisme,

concernant "l'aménagement de la Place Flagey à Ixelles".

INTERPELLATIONS 15

- de M. Willy Decourty 15

à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,

concernant "le transport de personnes moins valides, âgées ou malades".

Discussion – Orateurs : **Mme Viviane Teitelbaum, M. Pascal Smet,** ministre. 16

- de Mme Céline Delforge 21

à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,

betreffende "het sociale klimaat bij de MIVB en de gevolgen die de directie geeft aan de staking in april".

concernant "le climat social à la STIB et les suites données par la direction à la grève du mois d'avril".

Bespreking – Sprekers: **de heer Rachid Madrane, de heer Pascal Smet,** minister, **de heer Willem Draps,** voorzitter, **mevrouw Olivia P'tito.** 26

Discussion – Orateurs : **M. Rachid Madrane, M. Pascal Smet, ministre, M. Willem Draps,** président**, Mme Olivia P'tito.** 26

- van mevrouw Olivia P'tito 45

tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,

betreffende "het gevolg dat is gegeven aan de dag waarop de MIVB en de Brusselse werkgelegenheids- en opleidingsactoren een gedachtewisseling en een denkoefening hebben gehouden".

- de Mme Olivia P'tito 45

à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,

concernant "les suites de la journée d'échange et de réflexion réunissant la STIB et les acteurs bruxellois de l'emploi et de la formation".

Bespreking – Sprekers: **mevrouw Viviane Teitelbaum, de heer Pascal Smet,** minister. 48

Discussion – Orateurs : **Mme Viviane Teitelbaum, M. Pascal Smet,** ministre. 48

MONDELINGE VRAGEN 55

QUESTIONS ORALES 55

- van mevrouw Céline Fremault 56

aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,

betreffende "het geweld tegen vrouwen in het openbaar vervoer".

- de Mme Céline Fremault 56

à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics

concernant "la violence à l'égard des femmes dans les transports publics".

- van mevrouw Olivia P'tito 58

aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,

betreffende "de gevaarlijkheid van het gewestelijk traject van de Jubelfeestlaan".

- van mevrouw Carla Dejonghe 62

tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,

betreffende "de vertraging van de heraanleg van de centrale lanen en de westelijke Kleine Ring"

- van mevrouw Céline Delforge 66

aan de heer Charles Picqué, minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Plaatselijke Besturen, Ruimtelijke Ordening, Monumenten en Landschappen, Stadsvernieuwing, Huisvesting, Openbare Netheid en Ontwikkelingssamenwerking,

en aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,

betreffende "de goedkeuring van de gemeentelijke mobiliteitsplannen".

- de Mme Olivia P'tito 58

à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,

concernant "la dangerosité du tracé régional du boulevard du Jubilé".

- de Mme Carla Dejonghe 62

à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,

concernant "le retard dans le réaménagement des boulevards centraux et de la petite ceinture ouest".

- de Mme Céline Delforge 66

à M. Charles Picqué, ministre-président du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Pouvoirs locaux, de l'Aménagement du territoire, des Monuments et Sites, de la Rénovation urbaine, du Logement, de la Propreté publique et de la Coopération au développement,

et à M. Pascal Smet, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,

concernant "l'approbation des plans communaux de mobilité".

Voorzitterschap: de heer Willem Draps, voorzitter.
Présidence : M. Willem Draps, président.

MONDELINGE VRAAG

De voorzitter.- Aan de orde is de mondelinge vraag van mevrouw Teitelbaum.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW VIVIANE TEITELBAUM

AAN DE HEER PASCAL SMET, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN,

EN AAN MEVROUW FRANÇOISE DUPUIS, STAATSSECRETARIS VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST, BEVOEGD VOOR HUISVESTING EN STEDENBOUW,

betreffende "de aanleg van het Flageyplein in Elsene".

De voorzitter.- Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

Mevrouw Viviane Teitelbaum *(in het Frans).- Onlangs verleende de Brusselse regering een vergunning voor de heraanleg van het Flageyplein in Elsene. Eerder had de gemeente Elsene beroep aangetekend en gevraagd om het project op een aantal punten te wijzigen.*

Daarvoor verwees de gemeente naar de slechte toegankelijkheid van het plein voor marktkramers, de moeilijke ligging van de ingang naar de ondergrondse parking, de verlichting en het feit dat bussen elkaar niet konden kruisen op de Vleurgatsesteenweg.

De gemeente wilde hiermee de belangen van de Elsenaars en van de gebruikers van het plein

QUESTION ORALE

M. le président.- L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Teitelbaum.

QUESTION ORALE DE MME VIVIANE TEITELBAUM

À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX PUBLICS,

ET À MME FRANÇOISE DUPUIS, SECRÉTAIRE D'ÉTAT À LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DU LOGEMENT ET DE L'URBANISME,

concernant "l'aménagement de la Place Flagey à Ixelles".

M. le président.- La parole est à Mme Teitelbaum.

Mme Viviane Teitelbaum.- Je souhaitais, ce jour, revenir sur le dossier de la Place Flagey, à Ixelles que certains ont même été jusqu'à qualifier de "saga Flagey".

Nous avons pris connaissance de la récente décision du gouvernement bruxellois d'accorder le permis pour le réaménagement de la place. Cette décision fait donc suite au recours introduit par la commune d'Ixelles qui souhaitait voir un certain nombre de changements opérés dans le projet présenté.

La commune invoquait, à l'appui de son recours, plusieurs demandes concernant notamment les difficultés d'accès à la place pour les maraîchers

verdedigen. Uw kabinet, mijnheer Smet, beschouwde dit als kleine wijzigingen, die het oorspronkelijke project niet wezenlijk veranderden.

Hoe hebt u de opmerkingen van de gemeente beantwoord en waarom is uw houding ter zake veranderd?

De gemeente betreurt dat de verlichting storend is: verschillende lichtbundels zouden gericht zijn op appartementen op het plein.

Uw kabinet verklaarde dat het lichtplan niet zou veranderen, terwijl mevrouw Dupuis zei dat er maatregelen zouden worden genomen.

Vanwaar deze tegenspraak? Wordt er nu wel of niet iets gedaan aan het probleem?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Er is geen tegenspraak. De regering heeft inderdaad kleine wijzigingen bevolen, die niet raken aan het origineel creatief concept. Als de gemeente vindt dat de nieuwe vergunning aansluit bij haar wensen, des te beter.*

1. Wanneer de ondergrondse parking overstroomt, mag er bovengronds geparkeerd worden. Dat stond al in de oorspronkelijke vergunning. Het Flageyplein en het Heilig-Kruisplein zullen daarom toegankelijk zijn voor voertuigen. De toelating om te parkeren wordt dan louter een politiemaatregel,

lors du marché, les nuisances causées par la trémie d'accès au parking souterrain, l'éclairage ou encore l'impossibilité pour les bus de se croiser au bas de la chaussée de Vleurgat.

Pour Ixelles, il s'agissait de modifications importantes, mues par la défense des intérêts des citoyens ixellois et des usagers de cette place emblématique d'Ixelles. Votre cabinet, M. Smet, aurait, pour sa part, - et la presse ne s'était pas privée d'en faire l'écho - précisé que les modifications à apporter étaient mineures et qu'elles ne changeraient en rien le projet initial.

Dès lors, M. le ministre, je souhaiterais connaître avec précision les réponses que vous avez formulées aux objections émises par la commune d'une part, et les raisons qui ont motivé l'évolution de votre attitude dans ce dossier d'autre part ?

Par ailleurs, la commune déplorait un autre problème : l'éclairage. En effet, celui-ci ne serait pas sans causer des désagréments aux riverains, puisque des faisceaux de lumières sont braqués vers les appartements de la place.

A cet égard, votre cabinet a déclaré qu'il n'y aurait pas de changement pour le Plan lumière, alors que Mme la secrétaire d'Etat chargée du Logement et de l'Urbanisme disait que des mesures particulières seront prises afin d'éviter tout éblouissement.

Pourriez-vous m'éclairer sur cette contradiction et m'indiquer si des mesures seront prises pour résoudre ces inconvénients et, le cas échéant, le contenu et l'importance de celles-ci ?

M. le président.- La parole est à M. le ministre.

M. Pascal Smet, ministre.- Il n'y a pas de contradiction entre les déclarations de Mme Dupuis et les miennes. Les modifications que le gouvernement a décidées sont effectivement mineures. Ce sont des modifications fonctionnelles, qui ne mettent pas en cause les concepts originaux et créatifs développés durant la phase du concours et lors de l'étude. Si la commune estime aujourd'hui que le nouveau permis correspond à ses propres exigences fondamentales, c'est tant mieux. Tout le monde est content !

Je vais procéder point par point.

waar geen stedenbouwkundige vergunning voor vereist is.

2. De marktkramers zullen twee toegangen hebben tot het Flageyplein. In de nieuwe vergunning zijn die verbreed tot respectievelijk 9,50 m en 8 m, dat is 1 m meer dan in de oorspronkelijke vergunning.

3. Op de oorspronkelijke plannen is de Vleurgatsesteenweg inderdaad te smal. Dankzij de nieuwe vergunning zal de toegang tot de steenweg vanop het Flageyplein minstens 6,40 m breed zijn, zodat twee bussen er elkaar kunnen kruisen.

4. Het Stedenbouwkundig College en de gemeente Elsene vragen de afschaffing van de oversteekplaats voor voetgangers aan de Guldensporenlaan. Over deze kleine wijziging kan gediscussieerd worden, maar het gewest heeft zich neergelegd bij de keuze van de gemeente en zal hier geen oversteekplaats aanleggen.

5. De perrons moeten voldoende breed zijn, zodat ze toegankelijk zijn voor gehandicapten. De regering stemt hiermee in.

6. De regering oordeelt dat de geplande verlichting strookt met het lichtplan. Op basis van tests in juni 2006 door een Duitse deskundige voorziet het project in specifieke maatregelen om verblinding tegen te gaan. Van meet af aan voorzag het project in de verlichting van het plein. De regering heeft haar oorspronkelijke toestemming bevestigd, maar ze blijft wijzen op de noodzaak van maatregelen tegen verblinding.

Dit misverstand is te verklaren door het feit dat tijdens de tests de verlichting in de woningen scheen om de impact op de gevels en het plein in te schatten. Daardoor drong het licht ook de huizen binnen.

7. De regering beschouwt de hal van het openbaar vervoer als een esthetische keuze van de ontwerper. Aangezien we met een wedstrijd te maken hebben, moeten we erover waken dat de persoonlijke smaak van een schepen of een burgemeester niet de bovenhand haalt.

De visuele impact van de hal op het plein is een bewuste keuze: het plein is groot en moet opgevuld

1. Le parking en surface en cas d'inondation du parking souterrain

Le gouvernement a rappelé à la commune que le stationnement événementiel était déjà prévu dans le permis original. Si le projet ne prévoit pas l'aménagement d'un parking sur les places Flagey et Sainte-Croix, il permet cependant une accessibilité physique des véhicules sur ces deux places. Dans ces conditions, l'autorisation d'y stationner, qui peut toujours être prise en cas de nécessité, est une simple mesure de police qui ne relève pas d'un permis d'urbanisme. En cas de risque d'inondation et de fermeture du parking souterrain, les voitures pourront exceptionnellement stationner sur les places Flagey et Sainte-Croix. Je n'y ai jamais été opposé, et le plan initial le prévoyait.

2. L'accessibilité de la place pour le marché.

Le projet prévoit deux accès carrossables à la place Flagey. Afin d'éviter que les camions ne doivent effectuer trop de manoeuvres, les plans du nouveau permis sont modifiés afin de porter la largeur des accès respectivement à 9,50 mètres et 8 mètres. Il s'agit donc d'une modification fonctionnelle mineure. D'ailleurs, j'aimerais rappeler que, pendant l'étude, la Région a demandé à la commune de fournir les exigences techniques exactes pour garantir l'accès à la place centrale. Le choix initial a été augmenté d'un mètre, mais il ne s'agit donc pas d'un grand changement.

3. Le rétrécissement de la chaussée de Vleurgat.

La largeur de la chaussée de Vleurgat prévue sur les plans du projet à cet endroit est effectivement insuffisante. Les plans du nouveau permis ont été modifiés en vue de prévoir une largeur de 6,40 mètres minimum à l'entrée de la chaussée de Vleurgat, du côté de la place Flagey, dans la mesure où cela correspond à la largeur minimale permettant à deux bus de se croiser. Il s'agit également d'une modification fonctionnelle mineure, qui répond aux dimensions des nouveaux bus de la STIB.

4. La traversée piétonne de l'avenue des Eperons d'Or.

Le Collège d'urbanisme et la commune d'Ixelles

worden. Over kunstwerken bestaat er zelden eensgezindheid.

8. In het voorgestelde project zijn de in- en uitgangen van de parking niet volledig overdekt, zoals in de milieuvergunning van 14 oktober 2004 was gevraagd. De regering wil dat de plannen in die zin worden aangepast. De nieuwe vergunning voorziet bovendien in een bepaald volume glas en metaal.

9. Wat de keuze van blauwsteen voor het midden van het plein betreft, vindt de regering dat in de vergunningsaanvraag voldoende rekening is gehouden met het intensief en polyvalent gebruik ervan. De regering heeft bijgevolg geen wijziging gevraagd.

10. Tijdens het openbaar onderzoek werd gevraagd opnieuw tweerichtingverkeer in te voeren in het laagste deel van de Elsensesteenweg, teneinde de handelszaken beter zichtbaar en toegankelijk te maken. In het project wordt het eenrichtingverkeer behouden om de bussen in de andere richting in eigen baan te kunnen laten rijden. De voertuigen die van het plein komen, kunnen de handelszaken op de Elsensesteenweg bereiken via de Vergniesstraat. De regering heeft geen wijziging gevraagd.

11. Vóór de werken waren er 10 taxistandplaatsen op het Flageyplein. Aangezien het oorspronkelijke project maar in 4 standplaatsen voorzag, heeft de regering gevraagd dat 6 van de 8 parkeerplaatsen tussen de Zwanenstraat en de Brouwerijstraat tot taxistandplaatsen zouden worden omgevormd.

De nieuwe vergunning bevat dus een viertal kleine wijzigingen. De werken zullen op 23 juli aanstaande van start gaan en zouden volgend jaar voltooid moeten zijn.

demandent que la traversée piétonne de l'avenue des Eperons d'Or soit supprimée. Il est donc proposé que les plans du projet soient modifiés en ce sens, en application de l'article 191 du COBAT. Il s'agit à nouveau d'une modification mineure, dont on pourrait débattre de la nécessité. La Région s'est pliée au choix de la commune de ne pas aménager de passage pour piétons à cet endroit.

5. La grande largeur du quai des transports en commun, invoquée par le Collège d'urbanisme et le Collège des bourgmestre et échevins, se justifie pour permettre un accès aux personnes à mobilité réduite. Aucune modification n'a été demandée ou décidée par le gouvernement.

6. Concernant l'éclairage, par rapport au Plan lumière, le gouvernement a jugé que le dossier présente les avantages du concept d'éclairage retenu dans le présent projet. A la suite des tests réalisés en juin 2006, le projet prévoit que des mesures particulières seront prises afin d'éviter tout éblouissement - filtres, lentilles particulières, etc. Enfin, contrairement à ce qu'indique la commune, des dispositifs sont prévus depuis le début pour éclairer le centre de la place.

Aucune modification n'a été demandée, ni décidée par le gouvernement. Nous avons confirmé le permis initial. Par contre, celui-ci a rappelé l'importance de prendre effectivement les mesures nécessaires afin d'éviter tout éblouissement.

D'où vient le malentendu ? Nous avons procédé aux tests sur place, afin de savoir comment régler l'intensité de l'éclairage, comment poser les spots, etc. Evidemment, au moment des tests, il est arrivé que la lumière entre dans les habitations, puisque le but était de mesurer l'impact de l'éclairage sur les façades et sur la place. C'est un grand architecte, un artiste spécialisé dans les lumières, qui est venu spécialement d'Allemagne pour procéder à ces tests avec le bureau d'architecture.

7. En ce qui concerne la halle des transports en commun, le gouvernement relève que le projet de halle répond à un choix esthétique de l'auteur du projet. C'est un élément essentiel du projet sélectionné par concours.

Personnellement, en termes d'esthétique, je pense que chacun peut avoir son opinion. Cependant,

nous sommes en présence du résultat d'un concours. Il faut faire attention à ne pas tomber dans les pièges du passé, et que le goût personnel d'un ministre ou d'un échevin, d'un bourgmestre, devienne la règle. Un petit bourgeois fera tel choix, un excentrique qui se prend pour un grand intellectuel tel autre.

L'impact visuel de ce choix est voulu : la place est grande, et il faut la remplir. Nous détenons le meilleur choix pour le faire. Les oeuvres d'art font rarement l'unanimité. Au moins, elles génèrent la discussion.

8. En ce qui concerne les trémies d'accès au parking, le permis d'environnement relatif à l'exploitation du parking public sous la Place Flagey, délivré à la commune d'Ixelles par Bruxelles Environnement en date du 14 octobre 2004, prévoit une couverture complète des rampes d'accès jusqu'aux trottoirs.

Le projet ne prévoit néanmoins pas de couverture semblable des rampes d'accès. Le gouvernement estime que les plans du projet doivent être modifiés pour adapter la couverture des trémies, comme le stipule le permis d'environnement. Les plans du nouveau permis prévoient un volume de verre et de métal, dont la typologie est pareille aux autres volumes de la place donnant accès aux espaces souterrains.

9. Concernant la compatibilité des dalles en pierre bleue au centre de la place Flagey et leur usage intensif et polyvalent, le gouvernement a répondu que le dossier de demande de permis a pris cette question en considération pour arrêter le choix du revêtement. Aucune modification n'a été demandée par le gouvernement.

10. Par ailleurs, lors de l'enquête publique, une circulation à double sens a été souhaitée pour le bas de la chaussée d'Ixelles, notamment pour des raisons de visibilité et d'accessibilité accrues aux commerces.

Le projet maintient le sens unique de la circulation automobile dans le bas de la chaussée d'Ixelles pour faciliter la circulation des bus dans l'autre sens en site propre. Cependant, les véhicules venant de la place accèdent facilement aux commerces du côté

droit en montant la chaussée d'Ixelles et en empruntant la rue de Vergnies. Aucune modification n'a été demandée par le gouvernement.

11. La place Flagey comportait avant son réaménagement dix emplacements de stationnement pour les taxis. Etant donné que le projet initial n'en prévoyait que quatre, le gouvernement a demandé à ce que six des huit emplacements de parking situés le long de la place, entre la rue des Cygnes et la rue de la Brasserie, soient transformés en places de stationnement pour taxis. Il ne s'agit donc pas d'une modification physique, mais d'une modification d'usage de certains emplacements de stationnement.

Le nouveau permis a donc entraîné quatre modifications, mineures pour la plupart. Les travaux seront entamés le 23 juillet prochain. Nous avons pris contact avec l'entrepreneur et espérons pouvoir rattraper le retard encouru.

La Place Flagey devrait pouvoir être réouverte aux Bruxellois l'année prochaine.

De voorzitter *(in het Frans).- Hoewel het antwoord van de regering op een mondelinge vraag binnen de vijf minuten moet worden afgehandeld en die tijd reeds is overschreden, zal ik toch het woord aan mevrouw Dupuis geven.*

Mevrouw Dupuis heeft het woord.

Mevrouw Françoise Dupuis, staatssecretaris *(in het Frans).- In dit dossier gaat het wel degelijk over een stedenbouwkundige vergunning. Er kunnen uiteraard meningsverschillen over het Flageyplein zijn. Die verrijken het debat. We hebben de opmerkingen van de gemeente Elsene en het Stedenbouwkundig College ter harte genomen.*

De drie belangrijkste problemen waren de toegankelijkheid van het plein, met name voor de marktkramers, de verbinding met de Vleurgatsesteenweg, waar de bussen elkaar niet zouden kunnen kruisen, en de overdekking van de in- en uitgangen van de parkings.

Er zijn ook een aantal andere kleine problemen opgelost, zoals de breedte van de perrons en de verlichting.

M. le président.- Bien que, réglementairement, la réponse du gouvernement à une question orale soit limitée à cinq minutes et que vous ayez déjà largement dépassé cette durée, je cède la parole à Mme Dupuis.

La parole est à Mme Dupuis.

Mme Françoise Dupuis, secrétaire d'Etat.- Dans ce dossier, il s'agit bien d'un permis d'urbanisme. Ce n'est donc pas une grande fantaisie de ma part que de souhaiter éclairer les travaux de mon administration. Il est vrai qu'il peut y avoir des nuances entre nous. Ces nuances enrichissent le débat. Je n'ai pas de considération sur ce qui est mineur ou majeur. Il est un fait que nous avons pris à bras le corps les questions qui nous ont été posées par la commune et par le Collège d'urbanisme. Nous avons essayé d'y répondre le mieux possible, et surtout, le plus rapidement possible.

Trois grands problèmes se posaient :

- l'accessibilité de la place, notamment pour les maraîchers.

We hebben in de mogelijkheid voorzien om bovengronds te parkeren in geval van noodsituaties. Dat wil echter niet zeggen dat het probleem met de ondergrondse parking is opgelost.

Ik ben ervan overtuigd dat ons nog tegenslagen te wachten staan. Een aantal studiebureaus bekijken mogelijke oplossingen voor het stormbekken. We overwegen om overtollig water naar de vijvers te laten overlopen, maar dat is niet eenvoudig en kost veel geld.

De heer Smet en ikzelf zoeken samen naar de beste oplossing.

- le raccord avec la chaussée de Vleurgat, imposant une petite correction d'une erreur dans les plans, qui faisait en sorte que deux bus ne pouvaient pas s'y croiser.

- la couverture des accès vers les parkings. Celle-ci était déjà prévue dans le permis d'environnement et nous n'avons fait qu'y apporter une confirmation.

Sur les autres points, nous avons pu apporter certains éclaircissements dans la discussion. C'est la raison pour laquelle nous n'avons pas revu le permis initial. Ces éclaircissements concernent :

- la largeur des quais de transport pour les personnes à mobilité réduite ;

- le dévoiement le long des étangs pour la sécurité ;

- l'espace autour du monument De Coster ;

- l'éclairage, à propos duquel les malentendus n'en sont pas vraiment. Mon administration a défini les conditions permettant qu'aucun éblouissement ne soit possible et a demandé l'ajout de filtres appropriés. Les test ont été effectués.

Une question, que l'on évacue un peu trop facilement à certains moments, demeure. Elle concerne l'utilisation de la surface souterraine pour un éventuel parking, vu l'évolution climatique et la fréquence des inondations. Il ne faut pas imaginer que nous avons résolu tous les problèmes parce que nous avons aménagé la surface. Nous en avons résolu un en ouvrant la possibilité de se garer en surface dans un certain nombre de cas difficiles. Mais cette possibilité n'agrée personne, même si la commune est rassurée par cette réponse.

Je reste persuadée que nous connaîtrons encore un certain nombre de déboires. Des solutions pour le bassin d'orage ont été envisagées par les bureaux d'études. Celles-ci ne sont pas évidentes. Elles passent par le dévoiement du surplus d'eau vers les étangs, ce qui n'est pas facile à envisager et à financer. J'ai dit et je redis au gouvernement mon sentiment que ce dossier n'est pas clos. Compte tenu des dangers possibles d'inondation dans des bassins d'orage - le risque étant que les voitures et les personnes soient projetées sur les plafonds des parkings souterrains -, nous allons poursuivre la

recherche de solutions appropriées.

Pour le reste, M. Smet et moi-même avons commencé cette saga ensemble, et nous la terminerons ensemble.

De voorzitter *(in het Frans).- U kunt eens gaan kijken in Nancy, waar er veel parkings zijn boven stormbekkens. Het risico is niet denkbeeldig.*

M. le président.- Puis-je me permettre de suggérer d'aller voir à Nancy, où il y a des parkings au-dessus de nombreux bassins d'orage. Le risque que vous stigmatisez n'est pas imaginaire.

Mevrouw Françoise Dupuis, staatssecretaris *(in het Frans).- Wanneer de bovengrondse werken achter de rug zijn, kunnen we ons in alle rust over dit probleem buigen. Nu is er veel druk van de bewoners, de gemeenten en de regering. Dat is normaal.*

Het probleem is echter nog niet opgelost. We moeten de zaak later rustig opnieuw bekijken, samen met mevrouw Huytebroeck. Voorlopig bevinden we ons in een soort niemandsland. Ik bid elke avond dat grote overstromingen achterwege blijven.

Mme Françoise Dupuis, secrétaire d'Etat.- Nous sommes d'opinions parfois différentes. Je suis persuadée que quand les travaux de surface seront terminés - ce qui se fera assez rapidement -, nous pourrons nous pencher plus calmement sur ce problème. Maintenant, la pression de la part des riverains, de la commune, du gouvernement, est très forte, et c'est tout à fait normal. Nous avons envie de terminer, c'est évident.

Ce problème n'est toutefois pas résolu. Nous pourrons nous y atteler à nouveau par la suite, à tête reposée. A mon sens, cela n'implique pas qu'on l'ouvre à nouveau, mais qu'on travaille en amont. Il s'agit donc de dossiers différents. Il demande aussi la collaboration de Mme Huytebroeck.

Je crois qu'on pourra remettre cette question sur le tapis, mais je m'oppose à le faire maintenant. Je ne suis pas rassurée. Pour l'instant, nous nous trouvons dans une espèce de no man's land. Sans boutade, je prie tous les soirs que ces inondations trentenaires le restent.

De voorzitter.- Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

M. le président.- La parole est à Mme Teitelbaum.

Mevrouw Viviane Teitelbaum *(in het Frans).- De druk komt niet alleen van de gemeente, maar ook van de bewoners, voor wie deze saga al lang genoeg duurt. U moet hen geruststellen.*

Ik ben niet onder de indruk van Europese deskundigen die ons komen vertellen wat we moeten doen. Een wedstrijd moet het resultaat zijn van een visie op de toekomst van de stad en niet omgekeerd. Misschien waren de parameters van deze wedstrijd niet goed genoeg uitgewerkt.

Mme Viviane Teitelbaum.- Je voudrais vous remercier pour vos réponses très complètes.

La pression n'émane pas seulement de la commune. Elle vient aussi des riverains qui subissent cette saga Flagey depuis longtemps. Il était effectivement important d'apporter des réponses qui les rassurent, parce que ce sont eux qui y vivent au quotidien.

M. le ministre, je ne suis pas impressionnée par des "stars" d'autres pays européens qui viennent nous dire ce qu'il y a à faire chez nous. A mon sens, les concours doivent être le résultat d'une vision de ce

qu'on veut pour la ville et pas l'inverse. Cela va au-delà du goût des gens. Je pense qu'il y a ici une disproportion. C'est le résultat d'un concours, mais peut-être les données, les paramètres du concours n'ont-ils pas été bien exposés. En tous cas, je ne suis pas impressionnée par la présence de "stars" qui viennent d'Allemagne ou d'ailleurs. Chacun a son talent et sa manière de voir les choses, qu'il soit ou non ministre.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Voor de organisatie van deze wedstrijd hebben we een beroep gedaan op mensen met een uitstekende reputatie. Wij hebben echter ook een eigen visie. Het oorspronkelijke project was op een drafje ontworpen door enkele ingenieurs en was erg banaal.*

Nu hebben we de stad ambitie gegeven. Brussel wordt opnieuw gewaardeerd door architecten. Rem Koolhaas en anderen willen hun kantoor bijvoorbeeld verhuizen naar Brussel, omdat ze een nieuwe, ambitieuze wind voelen waaien. Ik ben verkozen om Brussel ambitie te geven en ik sta daarin niet alleen.

Door een beroep te doen op gerenommeerde internationale stedenbouwkundigen kan Brussel een betere plaats verwerven in de rangschikking van de steden.

M. Pascal Smet, ministre.- Je n'ai pas dit cela pour vous impressionner. De toute façon, il ne faut être impressionné par personne.

Simplement, nous avons organisé un concours et fait appel à des gens dotés d'une excellente réputation - et pas seulement dans le milieu urbanistique -, mais nous avions véritablement une vision pour Bruxelles, contrairement au passé. Le projet initial qui a précédé ce projet était caractérisé par une grande banalité. Il avait été conçu par des ingénieurs qui ont brusquement découvert qu'il fallait couvrir la place et qui ont réalisé un projet qui ne ressemblait à rien.

Maintenant, nous avons donné de l'ambition à la ville. La preuve ? Bruxelles est à présent de nouveau bien considérée par des architectes et d'autres personnes. Ces dossiers de Rogier, de Flagey, ont peut-être fait rêver. Ainsi, par exemple, Rem Koolhaas voudrait transférer son bureau à Bruxelles. D'autres veulent également le faire, non pas en raison de la présence de l'Union européenne à Bruxelles, mais parce qu'ils sentent qu'un vent nouveau souffle et donne de l'ambition à cette ville. Je suis élu pour donner de l'ambition à Bruxelles. D'autres ici partagent le même sentiment que moi.

C'est en faisant quelquefois appel à des architectes urbanistes européens et internationaux qu'il nous sera possible d'améliorer la position de Bruxelles dans le classement des villes.

Mevrouw Viviane Teitelbaum *(in het Frans).- Brussel staat bekend om zijn prachtige gebouwen, waarvan 1% beschermd is. Het verkeer en de bewoners zijn echter ook belangrijk. Het gewest moet daarom ook beter communiceren met de gemeenten.*

Mme Viviane Teitelbaum.- Bruxelles a toujours été admirée pour son bâti magnifique, dont 1 % fait partie du patrimoine classé. Mais s'il est important de s'ouvrir, il faut aussi tenir compte de la circulation et des citoyens, et avoir une meilleure communication avec la commune.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Ik kijk niet naar het verleden, maar naar de toekomst.*

- Het incident is gesloten.

M. Pascal Smet, ministre.- Cela fait partie du passé et je veux me tourner vers l'avenir.

- L'incident est clos.

INTERPELLATIES

De voorzitter.- Aan de orde zijn de interpellaties.

INTERPELLATIE VAN DE HEER WILLY DECOURTY

TOT DE HEER PASCAL SMET, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN,

betreffende "het vervoer van mindervalide, bejaarde of zieke personen.

De voorzitter.- De heer Decourty heeft het woord.

De heer Willy Decourty *(in het Frans).- Brussel telt veel inwoners die zich om gezondheidsredenen niet zelfstandig kunnen verplaatsen. Als ze systematisch een taxi moeten nemen, is dat een dure zaak.*

Er bestaan een aantal initiatieven voor het vervoer van mindervaliden. Een daarvan is de vrijwilligerstaxi die zich specifiek richt tot personen met beperkte mobiliteit, bejaarden en zieken. In februari 2007 bracht de krant La Capitale een aantal wantoestanden aan het licht. Uw diensten zouden een onderzoek instellen. Wat zijn de resultaten daarvan?

De MIVB organiseert dan weer een vervoerdienst voor gehandicapten tegen lage prijzen. De verplaatsingen moeten wel 48 uur op voorhand worden aangevraagd.

INTERPELLATIONS

M. le président.- L'ordre du jour appelle les interpellations.

INTERPELLATION DE M. WILLY DECOURTY

À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX PUBLICS,

concernant "le transport de personnes moins valides, âgées ou malades".

M. le président.- La parole est à M. Decourty.

M. Willy Decourty.- Au sein de notre Région, de nombreuses personnes ne peuvent se déplacer de manière suffisamment autonome, généralement pour des raisons de santé. Pour ces personnes, faire systématiquement appel à des sociétés de taxis est une solution qui peut s'avérer très coûteuse, surtout lorsqu'elles ne disposent pas des moyens nécessaires.

Plusieurs initiatives ont été mises sur pied pour favoriser le transport des personnes moins valides. Je pense notamment aux services de taxis bénévoles spécifiquement destinés aux personnes à mobilité réduite, âgées ou malades. On se souviendra néanmoins qu'en février dernier, le journal La Capitale avait mis en évidence le fait que certaines de ces sociétés auraient abusé de leur statut de bénévoles. A l'époque, vous aviez indiqué avoir chargé votre administration d'une enquête à ce sujet. Cette enquête a-t-elle été réalisée ? Est-il

Ook een aantal gemeenten beschikt over één of meer voertuigen. De prijs voor de verplaatsingen stemt overeen met die van de MIVB, maar er kan vlotter worden ingespeeld op de noden van de gebruikers.

Zal het gewest een reglement uitvaardigen om te vermijden dat zogenaamde vrijwilligersdiensten bejaarden of zieken kunnen oplichten? Kan het gewest een overeenkomst afsluiten met enkele klassieke taxibedrijven?

Hebben de gemeenten en de MIVB afspraken met elkaar gemaakt? Is het mogelijk om ze beter te doen samenwerken voor dringende gevallen? De gemeentediensten hanteren allemaal dezelfde tarieven. Zal het Brussels Hoofdstedelijk Gewest gemeenten die deze dienst oprichten financieel steunen?

Bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

Mevrouw Viviane Teitelbaum *(in het Frans).- Niet enkel het vervoer van personen met een handicap is een probleem, maar ook dat van bejaarden.*

De MIVB heeft een dienst met minibusjes die enkel

possible d'en connaître les résultats ?

En outre, la STIB organise un service de voiturage de personnes handicapées à des prix modiques. Il semble cependant que ce service manque de souplesse, puisque les déplacements doivent être réservés 48 heures à l'avance. Bien sûr, on peut comprendre qu'une administration comme la STIB doive avoir une programmation particulièrement étudiée.

Enfin, certaines communes bruxelloises possèdent un ou plusieurs véhicules conduits par des agents communaux. Si ce service pratique le même type de prix que ceux de la STIB, il offre l'avantage de pouvoir transporter les personnes le jour même de l'appel en cas d'accident ou d'urgence médicale. Il répond donc plus rapidement et avec davantage de souplesse aux besoins des personnes concernées.

Au regard de ces différentes informations, je souhaiterais vous poser les questions suivantes. La Région compte-t-elle adopter une réglementation pour éviter que des sociétés faussement bénévoles n'abusent de personnes âgées et/ou malades ? Peut-on imaginer que la Région passe un accord avec certaines sociétés de taxis de type classique ?

Existe-t-il des accords entre les services de la STIB et ceux des communes ? Si ce n'est pas le cas, pourrait-on envisager que ces services fonctionnent de manière complémentaire, notamment en ce qui concerne les cas d'urgence ? Les différents services communaux pratiquent les mêmes prix pour les transports de ces personnes. La Région compte-t-elle dès lors soutenir financièrement les communes qui mettent de telles initiatives sur pied ?

Discussion

M. le président.- La parole est à Mme Teitelbaum.

Mme Viviane Teitelbaum.- Dans son interpellation sur la problématique du déplacement des personnes âgées, moins valides ou malades, M. Decourty a énuméré les diverses initiatives susceptibles de leur venir en aide. Je souhaiterais insister davantage sur le cas des personnes âgées,

voor personen met een erkende beperkte mobiliteit zijn bestemd. Alleen personen met een handicap komen er dus voor in aanmerking.

Ik wil het over vervoersmogelijkheden voor andere mindervaliden hebben. De heer Decourty verwees naar de taxis. Ik geloof dat er in uw taxiplan sprake was van een forfaitair tarief. Kunt u daarover een stand van zaken geven?

Ik heb u tijdens de commissievergaderingen meerdere keren ondervraagd over de evaluatiestudie van Ernst & Young uit 2005 met betrekking tot de taxi's voor personen met een beperkte mobiliteit, maar u antwoordde ontwijkend. Wat waren de resultaten?

De heer Decourty verwees ook naar de vervoersdiensten van de gemeenten, die veel flexibeler zijn dan die van de MIVB. Het lijkt me een uitstekend idee om deze dienst op te richten. Kunnen de gemeenten daarvoor op gewestelijke steun rekenen?

In Frankrijk hebben tal van gemeenten reeds vervoersdiensten voor personen met een beperkte mobiliteit. Kan het gewest zich daarop inspireren?

We mogen ook het reguliere aanbod van de MIVB niet vergeten. Ik heb erop gewezen dat de opsplitsing van tram- en buslijnen erg nadelig is voor personen met een handicap. De woordvoerder van de MIVB heeft het probleem publiekelijk toegegeven.

Ik hoop dat er bij de evaluatie van de nieuwe regeling voor het openbaar vervoer in september rekening wordt gehouden met de problemen van mindervaliden.

qui ne sont pas forcément handicapées, mais qui présentent avec l'âge des troubles moteurs auxquels nous risquons tous un jour ou l'autre d'être confrontés.

Ainsi, si la STIB offre un service de minibus spécifique, il faut reconnaître que celui-ci n'est destiné qu'à un groupe relativement restreint d'usagers à mobilité réduite. Il ne s'adresse en effet, a priori, qu'aux personnes répondant à des critères de handicap précis, à savoir la perte de l'acuité visuelle de 90%, ou qui disposent d'une carte de handicapé telle que la carte « accompagnateur gratuit » de la SNCB.

Dès lors, je voudrais savoir quelles solutions s'offrent aux autres personnes moins valides. M. Decourty a fait allusion aux sociétés de taxis enregistrées et au coût de ce type de transports. Si j'ai bonne mémoire, dans le cadre de votre Plan taxi, il a été question d'instaurer un tarif forfaitaire. Je souhaiterais donc connaître l'état d'avancement de ce plan, et plus particulièrement de la mise en oeuvre de ce tarif forfaitaire.

Je vous ai interrogé à plusieurs reprises en commission sur l'étude relative à l'évaluation des taxis mixtes pour les personnes à mobilité réduite (PMR), réalisée par Ernst & Young en 2005. Vos réponses étaient plutôt évasives. Pouvez-vous nous procurer les résultats de cette étude ?

M. Decourty a également fait état de certaines initiatives communales, qui proposent un service de transport en porte à porte. Il offrirait l'avantage d'être beaucoup plus souple que celui proposé par la STIB. Cela me semble en effet être une excellente initiative et je le rejoins dans sa question quant à l'éventualité d'un soutien régional à ces initiatives communales, et plus particulièrement pour les communes les plus étendues et moins bien desservies par les transports publics.

De nombreuses communes françaises ont mis sur pied un service de transport semblable pour les personnes confrontées à des difficultés motrices, assorti d'un système de réservation téléphonique accessible le jour-même. Il offre des tarifs avantageux. La Région bruxelloise pourrait-elle s'inspirer d'expériences semblables pratiquées à l'étranger ?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- De gewestregering werkt al jaren aan maatregelen om het vervoer van personen met een beperkte mobiliteit te vergemakkelijken. Zo zijn er de verbeteringen aan de haltes, de toegang tot de metrostations en het nieuwe rollend materieel. Gisteren nog werd het nieuwe Sint-Katelijnestation, met nieuwe liften, geopend.*

Volgens het nieuwe beheerscontract, zal de MIVB in 2007, in overleg met het gewest, een geïntegreerde strategie 2008-2012 vastleggen voor de toegang van personen met een beperkte mobiliteit tot het openbaar vervoer. In 2010 moet 90% van de stations beschikken over rechtstreeks toegankelijke liften. In vergelijking met andere steden doet Brussel dus veel inspanningen.

Een evaluatie van het taxiplan zou ons te ver leiden, maar het houdt onder meer in dat de uitbaters taxi's kunnen inzetten die aangepast zijn aan personen met een beperkte mobiliteit. Door het faillissement van een firma is het aanbod van taxi's verkleind. We zullen dit systeem zeker evalueren.

Mijn administratie onderzoekt het misbruik van het vrijwilligersstatuut. Ik beschik nog niet over definitieve resultaten. Ik zal alvast een nota sturen

Enfin, il ne faut bien évidemment pas oublier les transports publics traditionnels proposés par la STIB. Lors de la discussion portant sur les plans trams et bus, nous avons eu l'occasion d'aborder la problématique du nombre croissant de ruptures de charges, qui allaient immanquablement défavoriser les personnes moins valides. Ce constat m'est d'ailleurs confirmé par les propos du porte-parole de la STIB. Dans la presse d'hier, il affirmait : « Malgré cela, les gens ont dû constater des ruptures des charges ». Dans le même article, un retraité s'exprime assez crûment en fustigeant la désorganisation qui accompagne les changements intervenus sur le réseau le 2 juillet.

Eu égard aux usagers dont nous parlons aujourd'hui, j'ose espérer que l'évaluation des nouveaux tracés annoncée en septembre tiendra compte de ces nouvelles difficultés rencontrées par les personnes moins valides.

M. le président.- La parole est à M. Smet.

M. Pascal Smet, ministre.- Depuis de nombreuses années, et surtout sous cette législature, le gouvernement de la Région a mis en place des mesures pour faciliter les déplacements des personnes à mobilité réduite. Je mentionnerai d'abord brièvement les nombreuses améliorations apportées ces dernières années aux transports publics réguliers, que ce soit au niveau des arrêts et embarcadères, de l'accès aux stations de métro et du nouveau matériel roulant. Je me réfère encore à l'inauguration de la nouvelle station Sainte-Catherine, qui a eu lieu hier avec Mme Onkelinx. De nouveaux ascenseurs performants y ont été installés.

Le nouveau contrat de gestion de la STIB prévoit d'ailleurs, en son article 26, que la STIB, en concertation avec la Région, procédera dans le courant de l'année 2007 à l'actualisation de la définition d'une stratégie intégrée 2008-2012 pour l'accessibilité des personnes à mobilité réduite aux transports publics bruxellois. Il est dans nos intentions, en 2010, que 90% de toutes les stations de métro et pré-métro soient équipées avec des ascenseurs accessibles directement. Les efforts de la Région bruxelloise, comparée avec d'autres villes comme Paris, sont considérables.

naar ziekenfondsen en ziekenhuizen om hen te wijzen op het verschil tussen het vrijwillig vervoer van zieken en het betaald personenvervoer.

Er is noch een lacune in de wetgeving, noch een probleem van interpretatie. Nieuwe wetgeving zou dus niets oplossen. Als de aantijgingen kloppen, is niet alleen de gewestelijke wetgeving over het betaald personenvervoer overtreden, maar ook de federale wetgeving over het vrijwilligersstatuut.

Er is geen akkoord tussen de MIVB en de gemeentelijke vervoersdiensten. Via het beheerscontract heb ik de MIVB gevraagd haar vervoer op aanvraag van gehandicapten te evalueren. We zijn ons bewust van de problemen. De MIVB streeft ernaar dat haar minibusdienst complementair is met de diensten van andere dienstverleners.

Er zijn er echter veel. Ze zijn vaak toegespitst op een specifieke dienstverlening en richten zich tot categorieën van personen met een uiteenlopende financiële situatie.

Voor mindervaliden, bejaarden en zieken zal ik een systeem van taxicheques uitwerken. Dit systeem is reeds door alle gemeenten aanvaard en zal door het gewest worden gecoördineerd. Alle Brusselse taxi's zullen verplicht worden de cheques te aanvaarden.

De cheques zullen niet alleen beschikbaar zijn voor deze doelgroep, maar ook voor de horeca en bedrijven. In navolging van steden als Genève zouden ook officiële bezoekers taxicheques kunnen krijgen. De aanbestedingsprocedure is lopende. Hopelijk zal het systeem begin 2008 van start gaan.

Twee jaar geleden voerde Ernst & Young een studie uit over het vervoer in de stad van personen met een beperkte mobiliteit. Omdat we de andere prioriteiten nog niet hebben kunnen aanpakken, hebben we voor dit specifieke beleidsdomein een datum in het beheerscontract ingeschreven. In 2008 moeten er in samenwerking met de MIVB nieuwe maatregelen komen.

De subsidies zullen niet naar de taxi's gaan, maar wel naar de gebruikers. Als de MIVB meer middelen krijgt, dient ze die te besteden aan de Brusselaars die de meeste steun nodig hebben.

En ce qui concerne les taxis, l'évaluation du Plan taxis nous amènerait trop loin, et ce n'est pas le sujet de cette interpellation. Le gouvernement a prévu pour les exploitants la possibilité de mettre en service des véhicules mixtes, c'est-à-dire des véhicules adaptés aux personnes à mobilité réduite. Il y a en effet un problème : une compagnie a fait faillite, ce qui signifie une diminution de l'offre des taxis. Il faut évaluer ce système. Nous n'y manquerons pas.

Pour ce qui est des plaintes relatives à l'usage abusif du statut de bénévolat, je ne dispose pas encore des résultats définitifs de l'analyse que j'ai demandée à mon administration. En revanche, je peux vous dire que je lui ai demandé également de travailler de manière proactive et, compte tenu de la confusion engendrée par la notion de transport bénévole de malades à but médical et de transport rémunéré de personnes par taxi, d'adresser aux mutuelles ainsi qu'aux hôpitaux une note circonstanciée en les informant des frontières existantes entre les statuts de bénévolat et le transport rémunéré de personnes par taxi, ainsi que des alternatives disponibles en matière de mobilité. Cette note sera envoyée prochainement.

Etant donné qu'il n'est pas question ici d'une véritable lacune de la législation ni même d'un problème d'interprétation, le fait de légiférer en la matière ne résoudra pas le problème. Si les accusations se vérifient, cela signifie que plusieurs règles de droit sont enfreintes : non seulement la législation régionale relative au transport rémunéré de personnes, mais aussi la législation fédérale concernant le bénévolat.

Il n'y a pas non plus d'accord entre la STIB et les services de transport de certaines communes. Par contre, j'ai chargé la STIB, via le contrat de gestion, d'effectuer une évaluation complète de son service de transport à la demande pour personnes handicapées. Je suis bien conscient, ainsi que la STIB, qu'il y a des problèmes de fonctionnement. La STIB est évidemment favorable à toute forme de complémentarité entre le service des minibus et les services mis en œuvre par d'autres opérateurs.

Ces derniers sont cependant fort nombreux, répondant souvent à des besoins spécifiques et s'adressant à des catégories de personnes dont les ressources financières sont très différentes.

De studie zal uitwijzen of dit systeem haalbaar is.

En ce qui concerne le groupe-cible auquel vous faites référence, à savoir "les personnes moins valides, âgées ou malades", j'entends développer avec les communes un système de chèque-taxi universel. Toutes les communes ont accepté d'utiliser ce chèque-taxi, harmonisé au niveau régional. Tous les taxis bruxellois seront obligés de les accepter.

Ces chèques ne seront pas distribués uniquement à des PMR, mais aussi aux restaurants, aux hôtels, aux entreprises... Ils permettront une utilisation très facile du taxi, sur le modèle d'autres villes comme Genève, où ils sont notamment distribués aux visiteurs officiels pour leur permettre de découvrir la ville.

Le marché est en cours pour l'instauration de ce système. Il s'agit d'une première mesure très concrète, que nous espérons pouvoir mettre en oeuvre au début de l'année prochaine.

Il y a deux ans, Ernst & Young a réalisé à notre demande une étude sur la manière dont les personnes à mobilité réduite sont transportées dans la ville. Nous n'avons pas encore abordé toutes les autres priorités. C'est la raison pour laquelle nous avons fixé une date dans le contrat de gestion. Nous allons définir une nouvelle politique pour l'année prochaine, en collaboration avec la STIB.

Au lieu de subventionner l'offre, nous irons probablement vers un système de subventionnement de l'utilisateur. La STIB reçoit beaucoup d'argent pour opérationnaliser ses services. Il faudrait peut-être lui en donner plus, mais le destiner à ceux qui éprouvent les plus grandes difficultés, notamment par le biais des chèques-taxi, qui permettraient d'utiliser des taxis réguliers ou d'autres systèmes de transport.

Le résultat de l'étude établira la faisabilité de ce système qui, selon nous, est plus efficace et plus moderne.

De voorzitter.- De heer Decourty heeft het woord.

M. le président.- La parole est à M. Decourty.

De heer Willy Decourty *(in het Frans).- Ik ben tevreden dat de minister wil optreden tegen misbruiken. Ook de taxicheques zijn een goed initiatief. Het systeem bestaat reeds in een aantal*

M. Willy Decourty.- M. le ministre, je prends acte avec satisfaction de votre volonté d'agir concernant le problème des infractions, car il serait lamentable de voir qu'un système se développe et profite d'une

gemeenten en werkt naar behoren.

Ik merk op dat de MIVB wil inspelen op een aantal gemeentelijke initiatieven. Mijn initiatief is niet bedoeld als concurrentie of ter vervanging van een andere overheidsdienst. Het is uitsluitend mijn bezorgdheid om beter te kunnen beantwoorden aan de behoeften van een bepaalde doelgroep. We zullen het resultaat van de studie afwachten. Misschien is rechtstreekse hulp te verkiezen boven de steun aan een of ander orgaan.

- Het incident is gesloten.

situation de difficulté ou de détresse. Je prends également acte de votre volonté de développer les chèques-taxi, qui sont déjà en vigueur dans certaines communes, en tout cas dans la mienne. Je pense que c'est une formule qui donne satisfaction.

Je note également la volonté de la STIB d'envisager une complémentarité avec les autres pouvoirs locaux. Il ne faut pas voir dans mon intervention une volonté de concurrence ou de se substituer à un autre pouvoir à caractère public. C'est au contraire le souci de mieux répondre aux exigences et aux nécessités d'un certain type de public fragilisé qui m'anime. Nous attendrons avec intérêt le résultat des études. Probablement vaut-il mieux favoriser une aide plus directe en fonction des besoins plutôt que d'aider l'un ou l'autre organisme.

- L'incident est clos.

INTERPELLATIE VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE

TOT DE HEER PASCAL SMET, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN,

betreffende "het sociale klimaat bij de MIVB en de gevolgen die de directie geeft aan de staking in april".

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge *(in het Frans).- De werksfeer bij de MIVB tast de mentale en fysieke integriteit van heel wat werknemers aan en heeft alles te maken met een beheersvisie waarbij tegelijk naar een productiviteitsverbetering en een kostenvermindering wordt gestreefd. Die beheersvisie wordt bekrachtigd in het nieuwe beheerscontract, dat bepaalt dat de productiviteit de komende vijf tot tien jaar met 1% per jaar moet toenemen.*

In april jongstleden is er in het depot van Haren,

INTERPELLATION DE MME CÉLINE DELFORGE

À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX PUBLICS,

concernant "le climat social à la STIB et les suites données par la direction à la grève du mois d'avril".

M. le président.- La parole est à Mme Delforge.

Mme Céline Delforge.- Le phénomène dont je vais parler aujourd'hui n'est pas propre à la STIB. Il est de plus en plus analysé par des spécialistes de la psychodynamique du travail et se produit dans diverses entreprises, publiques ou privées. Il n'en demeure pas moins que ce problème est grave. Grave, car il se solde, pour une série de travailleurs, par une atteinte à leur intégrité mentale et physique. Ce problème, c'est celui de la souffrance au travail vécue par du personnel à la STIB.

Cependant, cette souffrance n'est en rien liée à des

waar de directie Bus zich bevindt, een staking uitgebroken. De veiligheidsdienst eiste maatregelen voor het nachtnet en meer materiaal. De directie deed die eisen als buitenissig af en bestempelde de stakers als oproerkraaiers, maar ondertekende uiteindelijk toch een aantal bestelbonnen voor beschermingsvesten en -handschoenen en voor meer auto's.

De eisen waren dus toch niet zo buitenissig, maar de directie heeft de stakers desondanks gevraagd een brief te ondertekenen waarin zij erkennen aan een spontane staking te hebben deelgenomen "in weerwil van de akkoorden die met de vakbonden waren bereikt". Er is echter nooit een akkoord met de vakbonden bereikt over de eisen die tijdens de staking van april jongstleden werden verdedigd.

De stakingsdagen werden beschouwd als onwettige afwezigheden, hoewel bepaalde werknemers op dat moment aan het onderhandelen waren met de directie van de MIVB. De stakers kregen een waarschuwing van de directie dat zulke acties niet door de beugel kunnen.

De werknemers van de MIVB hebben gestaakt, omdat er helemaal geen veiligheidsmaatregelen waren voorzien voor Noctis. U hebt dat trouwens toegegeven tijdens de plenaire vergadering op de dag van de staking. De werknemers hadden geen beschermingskledij en beschikten over geen voertuig. Hoewel hun terechte eisen werden ingewilligd, heeft de directie hen bedreigd.

De buschauffeurs staakten niet om premies te eisen, maar enkel om hun solidariteit met de interventiebrigade te betuigen. Ze weigerden ook om uit te rijden, als de veiligheid van de bestuurders en de passagiers niet kon worden gegarandeerd. Ook de bestuurders kregen een brief waarin stond dat ze onwettig afwezig waren en dat het een wilde staking betrof. De staking was nochtans terecht. Stel u voor dat de bestuurders met veiligheidsproblemen waren geconfronteerd, terwijl de interventiebrigade staakte!

De slechte werksfeer bij de dispatching van de MIVB sleept al jaren aan. Toen ik u in december over het probleem ondervroeg, antwoordde u dat alles van een leien dakje liep en dat de nieuwe uurregeling die aan de basis van het ongenoegen

problèmes individuels. Ce qui est au coeur de cette souffrance, c'est un mode de management parfois qualifié de "à la menace", qui trouve sa source dans une course effrénée à la réduction des coûts et à l'augmentation de la productivité. C'est en cela que mon interpellation n'est pas du simple ressort des relations de travail au sein de la STIB, mais bien au coeur d'un choix politique que le nouveau contrat de gestion confirme, à savoir augmenter la productivité de 1% chaque année sur cinq ou dix ans.

Le temps qui m'est imparti aujourd'hui ne sera malheureusement pas suffisant pour faire état de toutes les pièces écrites et des témoignages recueillis quant aux pratiques qui ont aujourd'hui cours à la STIB. Je me concentrerai sur les mouvements de grève du mois d'avril dernier, leurs causes et leurs conséquences.

En avril dernier, un mouvement de grève s'est produit, non pas pour des questions de primes, qui avaient en effet fait l'objet d'un préavis de grève, mais pour lesquelles un accord avait été trouvé in fine avec les représentants syndicaux - sans concertation de leur base - avant l'échéance du préavis, mais bien pour des motifs tout à fait différents.

Le mouvement s'est concentré sur le dépôt de Haren, où se trouve la direction Bus. Le service de sécurité est parti en grève à cause de l'absence de tout dispositif pour la mise en route du réseau Noctis - alors que les délégués syndicaux le réclamaient depuis plusieurs mois -, ainsi que pour dénoncer un manque de matériel qui avait déjà fait l'objet de revendications et d'un mouvement de grève un an plus tôt. A l'époque, les travailleurs réclamaient des gilets et des gants de protection. Ces revendications ont été qualifiées, et je cite les propos de la direction, de "plus excentriques les unes par rapport aux autres" et ceux qui les portaient ont été qualifiés de "meneurs". Pourtant, des bons de commande pour des gilets et des gants de protection, ainsi que pour des voitures, ont été signés lors de la grève du mois d'avril. Loin d'être excentriques, ces revendications étaient donc suffisamment raisonnables pour être rencontrées par la direction.

Malgré cela, les grévistes de ce service ont été priés

lag, werd geëvalueerd. U zei ook dat er slechts enkele ontevredenen waren die niet akkoord gingen met hun vakbondsafgevaardigden.

Toch heeft de grote meerderheid van de dispatchers in april gestaakt. Dat deden ze niet enkel om de aanslepende problemen aan de kaak te stellen, maar ook omdat een vakbondsafgevaardigde die blijkbaar iets te veel op de problemen wees was overgeplaatst. Het gaat slecht met de dienst. Hoewel de werkdruk al zeer hoog was, is het aantal dispatchers gezakt van 22 naar 19. Zelfs de directie erkent dat er een personeelstekort is. De slechte kwaliteit van de radioapparatuur verhindert het personeel om hun werk behoorlijk te doen.

De gevolgen zijn een onmenselijke werkdruk: personeelsleden kunnen bepaalde vakantiedagen niet nemen, uurroosters worden op het laatste moment gewijzigd, enzovoort. Het privéleven van de werknemers komt in het gedrang. Een van de werknemers heeft vorig jaar 267 dagen gewerkt: dat is meer dan het aantal werkdagen op een jaar!

Er is een hoog absenteïsme dat onder meer te wijten is aan burn-out en andere stressgebonden ziektes. Het management dat met dreigementen werkt, houdt deze explosieve situatie uit de openbaarheid. Voor wie dat dagelijks meemaakt, is het een hel. Er zijn reeds een pak klachten ingediend voor pesterijen.

De staking is uitgebroken naar aanleiding van de spreekwoordelijke druppel. Ik heb vernomen dat het om de volgende feiten gaat:

- een hiërarchie die aan sommigen de raad geeft niet meer met hun vroegere collega's, eenvoudige buschauffeurs, om te gaan;

- recreatiedagen met stuurvaardigheidscursussen voor een aantal personeelsleden van de dienst en de directie. Dispatchers die niet deelnemen, moeten overuren kloppen of werken tijdens de vakantie om de afwezigheid van hun collega's op te vangen;

- mondelinge dreigementen met overplaatsing of ontslag, zonder getuigen;

- het willekeurig toekennen van voordelen, zoals postenruil. Uurschema's en wijzigingen die als drukkingsmiddel worden gebruikt;

de signer une lettre qui stipule qu'ils ont participé à une grève sauvage "en dépit des accords intervenus avec les organisations syndicales". Or, il n'y avait jamais eu d'accord avec les organisations syndicales sur les revendications liées à cette grève.

De plus, les jours de grève ont été comptabilisés en abandons de poste et non-présentation au travail, alors qu'au même moment, certaines personnes qui ont reçu cette lettre se trouvaient dans les locaux de la STIB, en pleines négociations avec la direction. Un avertissement a, de plus, été formulé pour toute éventuelle action de ce type dans le futur.

Les travailleurs ont arrêté le travail parce que le réseau Noctis n'était absolument pas sécurisé - ce dont vous avez convenu en séance plénière le jour de la grève -, parce qu'ils n'avaient toujours pas d'équipement de base pour assurer leur protection passive, et enfin parce qu'ils ne disposaient pas de véhicules motorisés pour assurer leur tâche correctement. Ils se sont retrouvés menacés par la direction, alors que la rencontre de leurs revendications témoigne bien de leur pertinence.

Quant à l'arrêt de travail des chauffeurs de bus, il n'était pas motivé par une question de primes, mais par l'expression d'une solidarité avec le service d'intervention - vu que la sécurité des chauffeurs dépend bien souvent de ce service - et surtout par le refus de rouler en l'absence de tout dispositif de sécurité, tant pour eux-mêmes que pour les voyageurs. Là aussi, des lettres d'avertissement n'évoquant qu'une grève sauvage liée aux accords signés avec les syndicats a été soumise à la signature des grévistes et accompagnée de jours d'absence injustifiés.

Cela met une sérieuse épée de Damoclès sur la tête de ces travailleurs, qui ont simplement refusé de travailler sans conditions minimales de sécurité. Ils étaient présents sur leur lieu de travail, mais n'ont, à juste titre, pas voulu prendre leur service. J'imagine que si des agressions avaient été commises sur le réseau en l'absence de tout service de sécurité, des questions auraient également été posées à ce propos au sein de ce parlement.

Un climat plutôt malsain règne depuis de longues années au service de régulation. Je vous avais déjà interrogé à ce sujet en décembre dernier, suite à une menace de grève. Vous m'aviez répondu -

- het ontslag van een werkneemster die zich over pesterijen beklaagt;

- het uitrangeren van een vakbondsafgevaardigde.

In deze dienst heerst dus willekeur en onzekerheid. Als de werknemers dan ten einde raad in staking gaan, wordt hen officieel de toegang ontzegd tot de radiowagen. Hun vraag tot overplaatsing wordt opzijgeschoven en de werknemers hebben het gevoel dat hun badges en e-mails voortdurend worden gecontroleerd. Sommigen klagen dat de directie dreigt met sancties en hen intimideert. Een vakbondsafgevaardigde wordt uit alle vergaderingen geweerd.

Deze werknemers werken reeds jaren voor de MIVB en hechten groot belang aan de kwaliteit van hun werk. Daarom hebben ze het ook zo moeilijk met deze situatie.

Ik heb de laatste maanden heel wat personeelsleden horen klagen over slechte werkomstandigheden, die vooral te wijten zijn aan een gebrek aan middelen en personeel. Wie klachten heeft, wordt onder druk gezet. Deze manier van werken gaat ten koste van het personeel. Werknemers zijn een grondstof, waarvan men zich ontdoet als ze is opgebruikt of moeilijk doet.

Ik hoop dat de minister zich niet zal verschuilen achter het feit dat de vakbondsverantwoordelijken de stakingsacties niet hebben erkend. Er bestaat immers een grote kloof tussen hen en de basis. Telkens als een groep werknemers van de MIVB de aandacht vestigt op problemen met de arbeidsomstandigheden, volgen er repressieve maatregelen en pesterijen om het personeel weer in het gareel te krijgen. Nochtans zou een kleine investering in materiaal of personeel heel wat problemen kunnen oplossen.

Bent u op de hoogte van deze problemen? Wat is uw standpunt? Bent u het eens met de vergeldingsmaatregelen van de directie?

probablement sur la base des renseignements fournis par la STIB - que tout se passait très bien, puisqu'un processus de consultation avait été mis en place pour évaluer les nouveaux horaires à l'origine du mécontentement des régulateurs. Vous ajoutiez que, s'il y avait des mécontents, il ne s'agissait que de quelques employés et de deux ou trois personnes qui n'étaient pas d'accord avec leurs représentants syndicaux, tandis qu'une majorité était satisfaite de la situation.

Pourtant, c'est une majorité de ce service qui a fait grève ce mois d'avril dernier : quatorze régulateurs sur dix-neuf ! Et ce, non seulement pour les mêmes raisons qu'en décembre, mais également pour protester contre la mutation d'un délégué syndical qui avait apparemment un peu trop tenu à défendre leur cause. La situation dans ce service est plutôt interpellante. Alors que les cadences étaient déjà assez soutenues, le nombre de régulateurs est passé de 22 à 19. La direction reconnaît elle-même que c'est une situation de sous-effectif. Elle ne peut donc être imputée aux travailleurs. Par ailleurs, la mauvaise qualité du matériel radio empêche les régulateurs de faire correctement leur travail.

Les conséquences du mauvais matériel mis à disposition et de ce sous-effectif sont des cadences infernales - congés travaillants, modifications d'horaire en dernière minute, ... - et imprévisibles. Elles empêchent totalement les régulateurs d'organiser leur vie privée. Il me revient d'ailleurs qu'un régulateur a travaillé l'an dernier 267 jours sur 365. A titre de comparaison, une année dont on retranche les samedis et les dimanches compte 261 jours. Les régulateurs n'ont donc même pas droit à deux jours de congé par semaine.

On remarque un taux d'absentéisme élevé, entre autres, causé par des pathologies liées au travail : "burn out", malaises graves liés au stress, ... Enfin, un management qui pratique la menace maintient vraisemblablement le couvercle sur cette situation explosive. Vous pouvez froncer les sourcils, M. le ministre, mais cela ne fait pas rire les gens qui vivent cela au quotidien. De nombreuses plaintes pour harcèlement moral viennent d'ailleurs d'être déposées.

Cette grève a été la goutte d'eau qui a fait déborder le vase ! Les faits qui me sont revenus sont les

suivants :

- Une hiérarchie qui conseille à certains de ne plus fréquenter leurs anciens collègues, "simples" chauffeurs de bus.

- L'organisation de journées récréatives avec cours de pilotage pour certaines personnes du service et avec participation de la direction, tandis que les régulateurs n'y participant pas sont priés de prester des heures supplémentaires ou des congés travaillants pour pallier l'absence de leurs collègues.

- Certains se plaignent d'avoir été menacés par la direction, oralement et sans témoins, de mutation ou de licenciement.

- Des avantages sont octroyés à certains et pas à d'autres. C'est le cas au niveau des permutations, par exemple. Les horaires et les modifications permettent en effet d'exercer certaines pressions sur le personnel.

- Le licenciement d'une travailleuse se plaignant de harcèlement moral.

- La mise à l'écart d'un délégué syndical.

En résumé, l'arbitraire et l'insécurité règnent dans ce service. Et lorsque ces travailleurs qui n'en peuvent plus font grève, quelle est la réponse ? Les grévistes sont officiellement privés d'accès à la voiture radio ! Un peu comme des enfants qui seraient privés de dessert. Les demandes de mutation des grévistes sont désormais écartées et ils se sentent constamment contrôlés via leur badge et leurs e-mails. Certains se plaignent de menaces de sanctions et d'intimidation de la part de la direction. Enfin, une permanente syndicale est désormais écartée de toutes les réunions.

M. le ministre, il faut savoir que les personnes qui tentent aujourd'hui de faire entendre leur souffrance travaillent à la STIB depuis de nombreuses années et sont attachées à la qualité de leur travail. C'est un classique de la psychodynamique du travail : ce sont ceux qui ont le plus de conscience professionnelle qui en souffrent le plus, supportant le moins des conditions de travail qui rendent impossible une réalisation correcte de leur tâche.

Depuis de longs mois, j'ai eu l'occasion d'écouter de nombreuses personnes, qui ne se connaissent pas toujours, mais qui évoquent des conditions de travail de plus en plus pénibles, principalement faute de moyens et de personnel suffisants. Elles parlent également de pressions sur ceux qui osent se plaindre. Ce mode de gestion n'est tenable qu'à condition d'accepter de lourds dégâts humains et d'accepter que les travailleurs sont une simple ressource que l'on jette lorsqu'elle est usée ou qu'elle rechigne.

M. le ministre, j'espère que vous ne vous retrancherez pas derrière le fait que les responsables syndicaux n'ont pas couvert ces mouvements de grève. Vous savez aussi bien que moi qu'il existe une sérieuse fracture, qui est de plus en plus souvent dénoncée, entre ceux-ci et leur base. Il semble que chaque fois qu'un travailleur ou un groupe de travailleurs de la STIB essaye d'attirer l'attention sur des problèmes liés aux conditions de travail, une batterie de mesures répressives et de comportements typiques du harcèlement moral comme mode de gestion du personnel se mette en place. Au lieu de régler et d'écouter les problèmes, ce qui nécessiterait parfois un petit investissement matériel ou un engagement, on étouffe les plaintes et on nie les problèmes.

Etes-vous conscient des problèmes que je viens d'évoquer ? Estimez-vous que la situation actuelle peut être maintenue ?

Soutenez-vous la direction dans les mesures de rétorsion qu'elle impose aux grévistes ?

Bespreking

De voorzitter.- De heer Madrane heeft het woord.

De heer Rachid Madrane *(in het Frans).- Het is niet de eerste keer dat we u interpelleren over het sociale klimaat bij de MIVB. Jammer genoeg zien vakbondsleden vaak geen andere uitweg dan zich te wenden tot parlementsleden om problemen aan te klagen. Hieruit blijkt hoe moeilijk het sociaal overleg verloopt. Als toezichthoudend minister zegt u herhaaldelijk dat het gewest beslist, terwijl de*

Discussion

M. le président.- La parole est à M. Madrane.

M. Rachid Madrane.- Je souhaite avant tout remercier ma collègue Céline Delforge, ainsi que les syndicats. Ce n'est pas la première fois que nous vous interpellons sur le climat social régnant à la STIB. Nous regrettons par ailleurs que des syndicalistes en soient réduits à s'adresser à des parlementaires pour dénoncer des situations semblables, les parlementaires faisant office de

MIVB uitvoert. Ik heb echter veeleer het gevoel dat de minister alleen beslissingen neemt, wanneer het goed gaat en dat hij de MIVB laat beslissen, zodra er problemen rijzen.

Ik was van plan u een aantal schriftelijke vragen te stellen over het exacte aantal ontslagen per depot, leeftijd en reden.

Ik ontving een schrijven dat noch in het artikel, noch in de interpellatie van mevrouw Delforge aan bod is gekomen. De briefschrijver verwijst naar mijn interpellatie van vrijdag 20 april 2007 over het negatieve sociale klimaat bij de MIVB. Hij meent dat u mijn vragen niet echt hebt beantwoord en dat u een aantal maatregelen opsomde die sinds lang bekend waren. Het ware probleem ligt volgens hem bij de despotische personeelsdirectie, die het bedrijf dictaten oplegt en de arbeidswetgeving omzeilt.

Als reactie op de wilde staking van april 2007 tekenden drie directeurs op 29 mei een brief, waarin ze stellen dat de werknemers zich niet hadden gehouden aan de sociale akkoorden en waarin ze deelname aan een wilde staking gelijkstellen met het verlaten van de post.

Het personeel is terecht bezorgd, maar zijn wij de vakbondsafgevaardigden van de MIVB? Misschien kunnen we na het reces een groot debat organiseren over de personeelsstrategie van de MIVB? Veel mensen verwachten van parlementsleden dat ze vragen en eisen doorspelen. We kunnen ze samen bestuderen, maar moeten ons niet gaan bezighouden met het dagelijks bestuur van de MIVB.

Waarom zijn zoveel personeelsleden van de MIVB ontevreden? Ik verwijt de vertegenwoordigers van de MIVB niets: zij ontwikkelen een bedrijfscultuur die ik begrijp. Na het reces moeten we echter eens debatteren over de toekomst van de MIVB, in plaats van enkel een beheerscontract te bekrachtigen waarin we geen inspraak hadden. We kunnen met vakbondsafgevaardigden en personeelsdirecteurs nagaan wat er al dan niet misloopt.

Wat denkt u van dit voorstel?

Ik verwacht ook een antwoord op mijn schriftelijke vraag over het aantal ontslagen, de redenen

caisse de résonance. J'imagine que, comme le journaliste du "Soir", nous avons tous reçu le document sur lequel s'appuie Mme Delforge.

Je comptais vous faire parvenir d'autres questions écrites, portant notamment sur le nombre exact de travailleurs licenciés à la STIB, par dépôt, par âge, et par motif de licenciement. En effet, le fait que des syndicalistes s'adressent à des parlementaires pour dénoncer ces situations est révélateur de la difficile concertation sociale existant au sein de la STIB. Vos fonctions vous confèrent une tutelle sur la STIB. Vous dites souvent :"C'est le politique qui décide, et la STIB qui exécute". A ces déclarations, je vous rétorque : "Quand ça va mal, c'est la STIB, quand ça va bien, c'est le ministre." Or, il s'agit ici d'une situation problématique au niveau du personnel.

Je souhaiterais vous lire le contenu d'un courrier qui m'a été adressé, et qui ne figure ni dans l'article qui a été cité, ni dans l'interpellation de Mme Delforge. "Le vendredi 20 avril 2007, en séance plénière au parlement de la Région, vous avez interpellé le ministre Smet pour lui dire que, selon vous, ce mouvement de grève constituait un aveu d'échec et que c'était la démonstration du climat social régnant à la STIB. M. Smet ne vous a pas vraiment répondu. Il a énuméré une série de mesures prévues de longue date. La vérité est que la direction des ressources humaines de la STIB est tout à fait despotique. Celle-ci impose de plus en plus un diktat à la société, de manière antisociale et antidémocratique. Les moyens utilisés pour arriver à ses fins sont, de toute évidence, malhonnêtes. Ils contournent la législation sur le travail, ...". Il s'agit là d'une série de griefs que nous devons entendre.

Concernant la grève sauvage des 19, 20 et 21 avril, un courrier de la direction, daté du 29 mai, signé par trois directeurs, indiquait aux employés : "En vertu des articles 23-11 et 23-15 du réglement du travail, en dépit des accords intervenus avec vos organisations syndicales, vous avez participé à des mouvements de grève sauvage. La direction désapprouve totalement ces actions qui perturbent la paix sociale et mettent en péril l'organisation du travail. Nous vous signalons que l'attitude d'un membre du personnel qui participe à une grève sauvage et ne preste pas son service est assimilable à un abandon de poste. Les faits qui suivent démontrent que vous avez manqué à vos

hiervoor en het aantal werknemers dat niet opnieuw werd ingeschakeld en dus na elf maanden ontslagen werd. De collectieve arbeidsovereenkomst van 2006 heeft heel wat veranderd. Veel oudgedienden van de MIVB staan nu, na de fameuze elf maanden, op straat. Dat is een probleem.

Het sociale klimaat is slecht en ik hoop dan ook op een debat onmiddellijk na het reces.

obligations. Vous ne vous êtes pas présenté au travail le ... Toutefois, nous nous limitons à vous adresser ce courrier afin de vous avertir des conséquences que peut avoir le fait de participer à ce type d'action".

Mme Delforge relaie des inquiétudes légitimes du personnel, mais nous appartient-il de devenir les délégués syndicaux des travailleurs de la STIB ? M. le président, ne devrions-nous pas organiser à la rentrée parlementaire un grand débat sur la stratégie mise en oeuvre au niveau du personnel à la STIB, sur l'évolution de cette société et sur la situation de son personnel ? De nombreuses personnes s'adressent à des parlementaires pour qu'ils relaient des demandes et des exigences. Nous pourrions peut-être les examiner ensemble, sans pour autant avoir la volonté de nous immiscer dans la gestion quotidienne de la STIB. Nous pourrions ainsi entendre les responsables des ressources humaines sur leurs stratégies.

Comment se fait-il qu'il y a aujourd'hui tant de membres du personnel malheureux et stressés à la STIB ? La femme d'un membre du personnel actuel, dont le père a travaillé pendant trente ans avec bonheur à la STIB, m'a parlé de l'enfer que vit son mari, à cause du stress et des mauvaises conditions de travail ! Je n'accuse pas les représentants de la STIB, qui développent aujourd'hui une culture d'entreprise que je peux comprendre. Mais il serait utile d'organiser un débat sur la STIB et sur son avenir à la rentrée, autrement que par le biais d'un contrat de gestion que l'on entérine sans avoir rien à dire.

Nous pourrions entendre des syndicalistes, des directeurs des ressources humaines, et essayer de voir avec eux ce qui fonctionne et ce qui ne fonctionne pas, afin de savoir si la confiance est vraiment rompue entre le sommet et la base. Ce que nous entendons dans les dépôts n'est pas ce que vous entendez de vos représentants syndicaux !

Estimez-vous que cette proposition est judicieuse et qu'elle nous permettrait d'avancer et d'être positifs ? Je pense qu'il appartient à cette commission de s'emparer de cette question, sans tabou et sans a priori, mais en se projetant dans l'avenir et en se demandant comment faire en sorte que les travailleurs de cette société soient heureux.

J'attends aussi la réponse à ma question écrite, qui nous permettra de connaître le nombre de licenciements, les motifs et le nombre de travailleurs qui ne sont pas reclassés et qui sont licenciés après onze mois. La nouvelle convention collective qui a été signée en 2006 change en effet beaucoup de choses pour de nombreux travailleurs. Certains anciens de la STIB se retrouvent aujourd'hui sur le carreau parce qu'ils arrivent au bout des fameux onze mois de travail. Aucune procédure de classement n'étant prévue, ils s'entendent dire qu'il n'y a pas de poste de reclassement pour eux et ils sont licenciés. Ces situations sont problématiques.

Comme l'a dit ma collègue Mme Delforge, le climat social actuel n'est pas bon. Pour éviter que l'orage n'éclate à la rentrée, nous devrions avoir un débat sur la question au sein de cette commission. J'espère que l'on tiendra compte de ma demande.

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Overeenkomstig de ordonnantie van 22 november 1990 oefent het beheerscomité van de MIVB de belangrijke bestuurstaken in het beheer van de maatschappij uit en nemen de directeur-generaal en de adjunct-directeur-generaal het dagelijks beheer van de maatschappij waar. De regering is dus niet gemachtigd om zich over de door u aangehaalde problemen uit te spreken.*

Dit parlement heeft terecht beslist dat een autonoom overheidsbedrijf het meest geschikt was om het openbaar vervoer in Brussel te organiseren. Het is daarbij de taak van de regering om de krachtlijnen voor het beleid van die maatschappij vast te stellen, zich te buigen over de middelen die nodig zijn om die doelstellingen te bereiken en een algemeen toezicht uit te oefenen (artikelen 2 en 3 van de ordonnantie).

De ordonnantie geeft de regering evenwel niet het recht zich in het dagelijks bestuur van de maatschappij te mengen. In mijn contacten met de MIVB houd ik mij aan die wettelijke context, ook al volg ik uiteraard de evoluties binnen de maatschappij.

Ik heb enige moeite met de toon van uw interpellatie, mevrouw Delforge. De kritiek van de

M. le président.- La parole est à M. Smet.

M. Pascal Smet, ministre.- Les articles 8 et 9 de l'ordonnance du 22 novembre 1990 stipulent que le comité de gestion de la STIB exerce les pouvoirs de haute direction dans la gestion de la société et que le directeur général et le directeur général adjoint assurent la gestion journalière de la société. Il n'appartient donc pas au gouvernement de juger des affaires que vous abordez. Cette assemblée a en effet estimé, à juste titre, qu'une société publique autonome est la mieux à même d'assurer la bonne organisation des transports publics à Bruxelles.

En accord avec ceci, il appartient par contre bien au gouvernement de définir les lignes de force politiques à suivre, d'indiquer les objectifs, de se pencher sur les moyens à mettre à disposition pour les réaliser et d'exercer une tutelle générale. L'ordonnance l'indique clairement : l'article 2 définit que le gouvernement arrête le cahier des charges qui détermine les obligations de service public de la société et l'article 3 stipule que le gouvernement conclut un contrat de gestion avec la STIB qui règle une série de matières : les objectifs, le réseau, le plan d'investissement, l'intéressement et les sanctions, ainsi que les éléments que le plan d'entreprise doit contenir, notamment les questions du personnel.

Cependant, en ce qui concerne la gestion

heer Madrane is heel wat opbouwender. Uw interpellatie is duidelijk geïnspireerd op de informatie die u van een aantal personeelsleden hebt ontvangen, maar die u blijkbaar niet hebt gecontroleerd. Ik ben ervan overtuigd dat u geen contact hebt opgenomen met de directie van de MIVB of met uw vertegenwoordiger in het beheerscomité.

Als uw informatie juist is, waarom hebben de vakbonden dit probleem dan niet ter sprake gebracht? U hebt ernstige beschuldigingen aan het adres van de MIVB geuit. U hebt het woord "bedreigingen" in de mond genomen. U vindt ook dat de vakbondsafgevaardigden geen goed werk verrichten. Ik neem daarvan akte.

Voor u dergelijke beschuldigingen uit, zou u die toch beter eens verifiëren bij een andere bron. De MIVB is een enorm bedrijf met 6.600 werknemers. U bent misschien gemanipuleerd.

Er is overleg gepleegd met de werknemers en er is een arbeidsreglement opgesteld. Als ik u hoor, werkt het overleg helemaal niet. Noch de directie, de voorzitter, de ondervoorzitter, de vakbondsafgevaardigden of mijn vertegen-woordiger hebben me erop gewezen dat ik moet ingrijpen.

Het is juist dat een staking er op wijst dat het overleg is mislukt. Ik zal niet ontkennen dat er problemen waren bij de MIVB. Ik heb mijn verantwoordelijkheid genomen. In het verleden werd er niet altijd goed gecommuniceerd met het personeel. De MIVB heeft begrepen dat er een probleem is. Toch moet ik u erop wijzen dat de relatie tussen directie en werknemers niet altijd gemakkelijk is. Werknemers vragen hun gewoonten te veranderen, stuit vaak op weerstand.

Ik heb soms de indruk dat er een communistisch virus woedt. U beweert dat alles slecht gaat bij de MIVB. Dat is niet waar.

journalière, le gouvernement ne peut et ne veut pas intervenir. Dans mes relations avec la STIB, je m'en tiens à ce contexte légal et je suis moi-même convaincu qu'il s'agit de la façon la plus efficace de procéder. Dans mes contacts au quotidien avec la direction, mais aussi via mon représentant au comité de gestion, et de temps en temps avec les syndicats, je suis bien entendu avec beaucoup d'attention toutes les évolutions au sein de l'entreprise, mais je veille à n'intervenir que dans les domaines qui relèvent de ma compétence et là où c'est nécessaire pour que la STIB réalise les objectifs du gouvernement.

Mme Delforge, j'ai quelques questions à propos du ton de votre critique. Celui de M. Madrane était beaucoup plus constructif. La critique que vous formulez dans votre interpellation est apparemment inspirée par des informations que vous avez reçues de quelques membres du personnel de la STIB. La façon dont vous avez formulé votre interpellation indique de toute évidence que vous reprenez leur vision. Je déplore que vous repreniez ici, en séance publique, ces opinions sans les avoir vérifiées. Mme Delforge, avez-vous pris contact avec la direction de la STIB, ou avec votre représentant dans le comité de gestion, ou même avec les syndicats ? Je ne le crois pas.

Si tout ce que vous présentez ici est bel et bien exact, comment se fait-il que les syndicats n'abordent pas le sujet ? Je vous rappelle que vous avez formulé de graves accusations vis-à-vis de la STIB. Vous avez parlé de menaces, presque de vengeance. Vous avez également dit que les délégués syndicaux sont nuls ou presque, mais en d'autres termes. J'en ai pris acte.

Avant de prononcer de telles accusations, il vaut toujours mieux les vérifier et avoir deux sons de cloche. J'ai moi-même dirigé une organisation de 500 personnes. Il faut faire attention aux manipulations. Ici, il s'agit d'une société de 6.600 employés. C'est énorme. Peut-être êtes-vous vous-même manipulée. Faites attention, Mme Delforge, les relations humaines, surtout dans les grandes organisations, ne sont pas toujours évidentes à gérer.

Un autre jour, je vous raconterai ce que j'ai vécu en tant que fonctionnaire dirigeant, car il est toujours

intéressant d'avoir une pareille expérience afin de bien juger ce qu'il peut advenir et jusqu'où les gens sont capables d'aller. Je ne me prononce pas sur ce que vous avez dit, il s'agit d'une remarque générale.

Je rappellerai aussi qu'une concertation est organisée. Un règlement de travail est établi. Des conventions de travail sont conclues. A vous entendre, ces mécanismes n'ont plus valeur de concertation, ils ne fonctionnent pas. Je constate aussi que je ne reçois aucun signal de la part ni de la direction, ni du président de la STIB, ni du vice-président de la STIB, ni des délégués syndicaux, ni de mon chargé de mission, ni des autres membres du comité de gestion ou du conseil d'administration, selon lequel un problème sérieux nécessiterait mon intervention.

Il est vrai qu'une grève est toujours un échec de la concertation. Vous avez raison. Il y a eu des problèmes dans le passé à la STIB, je ne le nierai pas. J'ai pris mes responsabilités et je suis intervenu. Je trouve qu'il faut un dialogue et que la communication dans le passé n'était pas toujours bonne. Mais la STIB a compris qu'il y avait un problème. Cela étant dit, les relations entre la direction et les employés ne sont pas toujours évidentes. Demandez aux gens de changer leurs habitudes, demandez-leur davantage, cela provoque des grèves ; on vous considère comme menaçants et méchants.

Prudence ! J'ai parfois l'impression qu'un virus communiste est arrivé. En vous entendant, tout le monde serait très mauvais à la STIB, c'est apparemment le grand conflit contre les méchants... Ce n'est pas le cas.

Mevrouw Céline Delforge *(in het Frans).- Volgende keer zal ik met de glimlach interpelleren.*

Mme Céline Delforge.- La prochaine fois, j'interpellerai en souriant.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Ik denk wel dat u te goeder trouw hebt gehandeld.*

M. Pascal Smet, ministre.- Mais je crois encore en votre bonne foi.

Mevrouw Céline Delforge *(in het Frans).- Dat is aardig!*

Mme Céline Delforge.- C'est gentil !

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Ik kan moeilijk op alles antwoorden, aangezien ik niet het personeel van de MIVB beheer. Ik heb wel de MIVB gevraagd mij in te lichten over deze kwesties.*

M. Pascal Smet, ministre.- Il est pour moi difficile et délicat de répondre à vos questions de manière exhaustive, car je ne gère pas les relations du personnel à la STIB. Néanmoins, j'ai demandé à la STIB de me renseigner au sujet des affaires que

Enkele werknemers hebben mij verteld dat ze in april bedreigd werden door stakers, die hen verhinderden aan het werk te gaan. Werknemers werden bedreigd door hun "collega's", omdat ze weigerden mee te doen aan een actie die ze onterecht vonden. Dat alles slecht gaat, is dus een overdrijving. Er zijn problemen, maar die zijn inherent aan de werkelijkheid.

De reorganisatie van de directie Bus is bedoeld om de chauffeurs beter te begeleiden. De pauze van de dispatchers werd verminderd van anderhalf uur tot een half uur. Dat stemt overeen met het intern reglement. De pauzes aan het begin of het einde van de dienst zijn, conform het arbeidsreglement, verplaatst naar het midden van de dienst.

Het aantal dispatchers tijdens de spitsuren is gedaald van zes naar vijf. De zesde post wordt enkel nog bemand bij speciale gelegenheden (betogingen, Europese topontmoetingen, enzovoort). Er zijn minder dispatchers (19 in plaats van 22), maar meer supervisors (11 in plaats van 6). De hele ploeg bestaat dus uit 30 personen in plaats van 28, die meer aanwezig zullen zijn.

Over die nieuwe organisatie werd ruim overleg gepleegd, zowel met de permanente als met de lokale vakbondsafgevaardigden. De regeling is in januari 2007 van start gegaan voor een proefperiode van zes maanden.

Overeenkomstig het protocolakkoord vond in maart 2007 een eerste evaluatie plaats. In overleg met de drie vakbonden werden een aantal wijzigingen doorgevoerd. Het aangepaste systeem is sinds 18 juni 2007 van toepassing.

Een van de aanpassingen had tot doel wijzigingen van de werkroosters op het laatste ogenblik te vermijden. Het lokaal bestuur heeft zich ertoe verbonden de werkroosters tot het einde van het jaar vast te leggen, de betrokken personeelsleden systematisch te contacteren in geval van een wijziging en de definitieve werkroosters uiterlijk de dag voordien om 11 uur uit te hangen.

Er is absoluut geen sprake van intimidatie, vergeldingsmaatregelen of pesterijen. De directie Bus heeft geen enkele overplaatsingsaanvraag geweigerd. Zij is integendeel voorstander van een

vous mettez sur le tapis et je vais vous communiquer les informations qui m'ont été données.

Je reviendrai également tout à l'heure sur la grève d'avril. Toutefois, des travailleurs présents ce jour-là m'ont raconté qu'ils ont été menacés par certains grévistes, qui les ont empêchés de faire leur travail en cachant les clés. Ces histoires m'ont été racontées dans le bus, donc sans crainte de la direction. Ces travailleurs ont subi les menaces de leurs "collègues", car ils ne soutenaient pas une cause qu'ils estimaient injuste. Quand on parle avec des gens de la STIB, on peut sentir leurs réactions. Dire que tout va mal est une exagération. Je ne nie pas qu'il y a des problèmes, mais ils sont inhérents à toute réalité.

La nouvelle organisation mise en place pour les régulateurs et les superviseurs de la direction Bus a pour objectif de dégager des moyens pour renforcer l'encadrement de terrain. Pour ce faire, les temps de pause des régulateurs ont été ramenés de 1h30 à 30 minutes en application du règlement interne de cette catégorie de personnel. Dans le même temps, ces pauses placées au début ou en fin de service ont été, conformément au règlement de travail, placées en cours de service.

D'autre part, le nombre de postes de régulation en heure de pointe est passé de six à cinq. Le sixième poste étant régulièrement sous-exploité, la direction Bus a décidé de ne plus l'exploiter qu'en cas d'événements particuliers (manifestations, sommets, etc.). Dès lors, il est vrai que la nouvelle organisation affecte moins de personnes à la régulation (19 au lieu de 22) mais, en contrepartie, le nombre de superviseurs augmente (11 au lieu de 6). Cela signifie que, globalement, l'équipe est renforcée puisqu'elle passe de 28 à 30 agents. De plus, le choix stratégique de renforcement de la présence d'encadrants sur le terrain est rencontré.

Comme déjà indiqué, cette réorganisation a fait l'objet d'une large concertation dès juillet 2006 tant avec les permanents syndicaux qu'avec les délégués locaux. A la suite de la signature d'un protocole d'accord avec les syndicats, le nouveau roulement a été mis en application en janvier 2007 pour une période test de six mois.

vernieuwing van de ploegen. Zij heeft ook geen enkele controle via het priksysteem uitgevoerd of toegang tot de e-mails van de personeelsleden gevraagd.

De lokale directie heeft nooit iemand met ontslag bedreigd of gezegd dat de dispatchers geen contact met hun voormalige collega's mochten hebben. De opleidingen ten slotte moeten worden gevolgd door alle personeelsleden die een toezichtsfunctie uitoefenen.

U beweert dat een permanente vakbondsafgevaardigde systematisch uit een aantal vergaderingen is geweerd. Dat klopt totaal niet. De persoon in kwestie heeft aan alle vergaderingen deelgenomen waarop de permanente vakbondsafgevaardigden waren uitgenodigd. Enkel de vergaderingen met de lokale vakbondsafgevaardigden zijn zonder haar verlopen. De directie Bus is geenszins verantwoordelijk voor conflicten tussen leden van een vakbondsorganisatie.

Ainsi que la direction s'y était engagée, la mise en application de la nouvelle organisation a fait l'objet d'un suivi régulier. Conformément au protocole d'accord, des réunions d'évaluation ont été organisées en mars 2007. Des adaptations ont été réalisées de commun accord. Après concertation des trois organisations syndicales, le roulement adapté a été mis en application le lundi 18 juin 2007. Son application continue à être suivie de près par la direction Bus et les délégués syndicaux.

Parmi les adaptations réalisées, figurent notamment des mesures visant à éviter des modifications d'horaire à la dernière minute. Ainsi, le management local s'est engagé à afficher jusqu'à la fin de l'année les services prévus, à contacter systématiquement les agents concernés en cas de changement pour qu'ils marquent leur accord, et à afficher les horaires définitifs au plus tard la veille à 11 heures.

En ce qui concerne ce que vous qualifiez de mesures d'intimidation, de rétorsion et de harcèlement - j'insiste sur le fait qu'il s'agit d'une grave accusation selon le Code pénal -, celles-ci sont non fondées. Aucune demande de mutation n'a été refusée. La direction Bus est, au contraire, plutôt favorable au renouvellement des équipes.

Aucun contrôle via les badges de pointage n'a été entrepris ni demandé. Non seulement l'accès aux courriers électroniques personnels des agents n'a jamais été demandé, mais le service informatique de la STIB n'aurait jamais accordé cet accès.

La seule boîte de courrier électronique à laquelle la direction Bus a accès est le compte commun "Régulateurs bus" utilisé pour communiquer avec l'ensemble de l'équipe. La direction locale n'a jamais menacé personne de licenciement. Aucune consigne visant à empêcher les dispatchers de côtoyer leurs anciens collègues chauffeurs n'a jamais été donnée. Les cours de pilotage sont dispensés à tous les agents qui assurent une mission de superviseurs. Ceux-ci ont tous suivi cette formation sans aucune discrimination.

Vous évoquez également l'écartement systématique d'une permanente syndicale d'une série de réunions. Cette affirmation ne correspond pas à la réalité. En effet, la personne à laquelle vous faites allusion a assisté à toutes les réunions auxquelles les

Mevrouw Céline Delforge *(in het Frans).- Het probleem is heel wat ruimer dan dat!*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Een overplaatsing van een vakbondsafgevaardigde vindt altijd plaats met het akkoord van de vakbond en in overleg met de directie Human Resources.*

Voor de toekenning van vakantiedagen en mutaties worden de regels die op de MIVB van toepassing zijn, strikt gevolgd. Het personeel ontving hierover de nodige informatie, opdat het de reden van een eventuele weigering zou begrijpen. Een mutatie is trouwens niet langer mogelijk als ze tot doel heeft dezelfde taak uit te voeren: het personeel moet overal en op alle tijdstippen inzetbaar zijn.

Wat u zegt over de slechte staat van de bussen, verbaast me ten zeerste. In 2006 en 2007 zijn er immers ongeveer 140 nieuwe bussen ingezet. Op het vlak van de radiocommunicatie is er echter wel nog verbetering nodig. Zowel voor de dispatchers als voor de chauffeurs zijn storingen in de radiocommunicatie een belangrijke bron van stress. De technische directie is zich hiervan bewust en werkt aan een oplossing.

Gegradueerden hebben de opdracht om de bestuurders van de geluidswagens te controleren en indien nodig te straffen. Jammer genoeg hebben sommige gegradueerden hun functie misbruikt door de bestuurders juist aan te sporen niet aan het werk te gaan. Dit verklaart waarom sommige van hen voorlopig een andere functie hebben gekregen.

Ik begrijp niet goed waarom u nu zo'n heisa maakt over gebeurtenissen die in april plaatsvonden. Ondertussen zijn we bijna drie maanden verder en is het imago van de MIVB door het slijk gehaald!

permanents ont été conviés. Seules les réunions avec les seuls délégués locaux se sont déroulées sans elle. La direction Bus ne peut en aucun cas être tenue responsable d'éventuels différends internes entre membres d'une organisation syndicale. Je n'ai pas à intervenir dans la composition d'une délégation syndicale. Ceci serait d'ailleurs inadmissible en termes de droit social.

Mme Céline Delforge.- Vous le faites exprès ! C'est un problème plus large.

M. Pascal Smet, ministre.- Si un délégué syndical a bel été bien été muté dans un autre service, cette mutation s'est effectuée en accord avec son syndicat et en concertation avec la direction des ressources humaines.

Dans un souci d'équité, l'octroi des congés et des permutations suit strictement les règles applicables à la STIB. Un document résumant celles-ci a été transmis au personnel, afin que chacun comprenne bien les motifs de refus de congé ou de permutation. Par ailleurs, il n'est désormais plus possible de demander une permutation visant à effectuer toujours les mêmes types de services. En effet, si certains agents ne travaillent que de nuit, ils perdent la pratique de jour et ne sont plus à même d'effectuer, le cas échéant, un service en heure de pointe.

Vous évoquez le soi-disant délabrement du parc d'autobus. Cette affirmation est étonnante, à l'heure où la STIB est précisément en train de renouveler sa flotte de bus. Je vous rappelle qu'en 2006 et 2007, quelque 140 nouveaux autobus ont été mis en service. Cependant, la STIB reconnaît et déplore qu'il subsiste encore des problèmes dans le système de communication radio. Ces dysfonctionnements sont une source de stress, tant pour les régulateurs que pour les conducteurs. Les directions techniques en sont bien conscientes et y travaillent d'arrache-pied.

En ce qui concerne l'utilisation des voitures-radio, il faut rappeler que les gradés qui y sont affectés ont pour mission d'encadrer, de contrôler, voire de sanctionner les agents de conduite. Or, lors de la grève d'avril 2007, certains gradés ont utilisé ce statut pour, au contraire, inciter des conducteurs à ne pas prendre leur service. Ce comportement est

incompatible avec leur fonction. C'est la raison pour laquelle ces agents ne sont temporairement plus affectés aux voitures d'intervention.

Je vous raconterai un jour ce que l'on m'a dit à propos de ce qui est arrivé à ceux qui ont voulu travailler. Je ne l'oublierai jamais ! A cet égard, il est important de rappeler le contexte de la grève d'avril 2007. Il est d'ailleurs étonnant que vous fassiez tant de bruit aujourd'hui à propos d'événements qui datent d'avril 2007. Nous sommes en juillet et entre-temps, l'image de la STIB a été salie !

Mevrouw Céline Delforge *(in het Frans).- Ik was met bevallingsverlof. Mijn interpellatie gaat trouwens over veel meer dan de staking alleen.*

Mme Céline Delforge.- J'ai été en congé de maternité, M. le ministre. Mais lors de mon interpellation, j'ai dit qu'il s'agissait d'un problème beaucoup plus large. Ne me dites donc pas que je ne parle que de cette grève.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Het is inderdaad omdat de onderhandelingen rond de sociale programmatie 2007-2008 stroef verliepen, dat men op 20 april een stakingsaanzegging neerlegde.*

Het overleg tussen de vakbonden en de directie heeft een akkoord opgeleverd dat op 18 april werd goedgekeurd door de algemene vergaderingen. De stakingsaanzegging werd dan ook opgeheven. Toch hebben bepaalde personeelsleden op 19 april een wilde staking gehouden. De directie en de klanten van de MIVB waren totaal verrast.

De interventiebrigade werd gedeeltelijk lam gelegd op 19, 20 en 21 april. Er werd zware druk uitgeoefend op de personeelsleden die wilden werken en hun dienstvoertuigen werden geblokkeerd. Toch zijn een zestal veiligheidsagenten met het openbaar vervoer naar het De Brouckèreplein afgezakt om aan het werk te gaan.

De directie van de MIVB begrijpt de houding van de stakers niet. Op vraag van de vakbondsafgevaardigden werd er eind 2006 een intensieve overlegprocedure ingevoerd. Sindsdien wordt er nagenoeg maandelijks vergaderd met de vakbonden, de organisatie van de MIVB is aangepast, de uurroosters worden in overleg met het personeel aangepast, enzovoort. Overigens waren de kredieten voor de aankoop van nieuw

M. Pascal Smet, ministre.- C'est en effet suite aux difficultés rencontrées lors des négociations portant la programmation sociale 2007-2008 qu'un préavis de grève pour le 20 avril a été déposé par les organisations syndicales.

Une concertation organisée entre les permanents syndicaux et la direction de la STIB a pu finalement déboucher sur un accord entériné le 18 avril par les assemblées générales de ces organisations. Les permanents dûment mandatés ont donc levé le préavis de grève. Malgré l'accord conclu, certains membres du personnel - agents du service Sûreté et Contrôle et régulateurs bus - ont cessé le travail en dehors de tout préavis de grève dès le 19 avril au matin. La direction et la clientèle de la STIB ont été prises au dépourvu.

Cette action soudaine a notamment partiellement paralysé le service Sûreté et Contrôle les 19, 20 et 21 avril. Une forte pression a été exercée sur le personnel non gréviste, assortie d'un blocage des voitures de service. Cela n'a pas empêché une délégation d'une demi-douzaine d'agents de se rendre en transports publics à la place De Brouckère, où se déroulait la soirée de lancement de Noctis, afin d'assurer leur service.

La direction de la STIB ne comprend pas l'attitude des membres du personnel de la direction Sûreté et Contrôle qui ont arrêté le travail. En effet, sur demande des délégués syndicaux et afin de

materiaal reeds ingeschreven in de begroting toen de staking begon.

De directie is van oordeel dat de personeelsleden die deelnamen aan de wilde staking onwettig afwezig waren. Krachtens het arbeidsreglement is dat een voldoende reden om hen te ontslaan.

Toch heeft de directie beslist om de dialoog met hen aan te gaan en volgden er geen sancties. De stakers werden ontvangen door een overste. Ze kregen een brief waarin de mogelijke gevolgen van hun gedrag werden toegelicht. Er was dus geen sanctie, enkel een waarschuwing.

De directie van de MIVB heeft de regels van het sociaal overleg steeds gerespecteerd. Het stakingsrecht stond nooit ter discussie, maar ook stakers moeten bepaalde regels respecteren. Zowel de vakbondsafgevaardigden als de directie zijn het erover eens dat er nood is aan regels om conflicten te vermijden. Ze onderhandelen over een tekst die de rechten en plichten van beide partijen moet doen respecteren.

In vergelijking met De Lijn en de TEC zijn er weinig stakingen bij de MIVB. Als er problemen zijn, is het aan de directie en de vakbonden om die op te lossen.

Mevrouw Delforge, vele werknemers van de MIVB zijn tevreden. Ik zal niet ontkennen dat er ook ontevredenen zijn, maar die zijn er altijd. Als u ooit de kans hebt om zelf een bedrijf of organisatie te leiden, zult u dat wel merken.

préserver un climat social serein au sein de ce service déjà malmené par la presse, une procédure de concertation dynamique a été mise en place dès fin 2006 : organisation de réunions quasi mensuelles avec les délégués syndicaux, modification organisationnelle, adaptation des roulements en concertation avec le personnel, renforcement de la présence des ressources humaines, amélioration du suivi des dossiers, uniformisation et transparence en matière de politique disciplinaire, acquisition de matériel, etc. Les fonds nécessaires à la réalisation de ce dernier point étaient d'ailleurs déjà inscrits au budget et la mise à disposition avait été prévue lorsque certains membres du personnel de ce service ont entamé leur action de grève.

D'une manière générale, la direction considère que les membres du personnel qui ont participé aux actions d'avril 2007 et n'ont pas pris ou ont interrompu leur service sans préavis, ont commis un acte assimilable à un abandon de poste, conformément aux termes de la loi. Ils ont également été la cause de désordres. Or, le règlement de travail considère ces deux attitudes comme des motifs justifiant un licenciement immédiat pour faute grave.

Cependant, la direction a privilégié la voie du dialogue et n'a sanctionné aucun agent. Les grévistes ont été reçus par un responsable hiérarchique. Une lettre leur a été remise afin d'attirer leur attention sur le caractère répréhensible des actes posés et sur les conséquences qui peuvent en découler. Ces lettres portaient la mention "pour mémoire". Il ne s'agit donc pas d'une sanction, mais bien d'une communication. La mention "pour mémoire" n'est d'ailleurs pas reprise en tant que telle dans le règlement de travail.

Enfin, la direction de la STIB a toujours respecté les règles de la concertation sociale. Elle n'a jamais contesté le droit de grève, mais ce droit s'accompagne de règles qu'il convient également de respecter. A cet égard, tant les représentants des organisations syndicales que la direction ont considéré qu'il était temps de fixer des règles communes en matière de prévention des conflits au sein de la STIB. Les deux parties sont actuellement en discussion à ce sujet, pour finaliser un texte qui permettrait d'éviter les dérapages que nous avons

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge *(in het Frans).- U maakt van mijn betoog een karikatuur die op wat gesprekjes met twee of drie personen gestoeld zou zijn.*

De problemen bij de MIVB zijn geen alleenstaand geval. Ik ben al jaren geïnteresseerd in dergelijke problemen. Ik zal u aantonen waar het beleidsprobleem zit, en wat u als minister daaraan kan doen. Vaak is een dergelijk management het gevolg van drastische eisen inzake hoge productiviteit en kostenbesparing. Dit debat gaat over het beleid en niet over het beheer door de MIVB.

Ik zal u een uittreksel voorlezen uit een boek van een bekende psychiater over de psychodynamiek van de arbeid.

connus en avril, et surtout pour faire respecter les droits et obligations de chacun, en ce compris les droits de la clientèle.

Lorsque l'on compare la STIB aux sociétés De Lijn et TEC, on constate que le nombre de grèves et de grèves sauvages y est très limité. Il y a moins de grèves à Bruxelles qu'en Flandre ou en Wallonie. Ne vous méprenez pas. Je ne soutiens pas ici l'appel à la grève, et je ne déclare pas pour autant que le climat social de la STIB est serein ! Mais s'il y a des problèmes, ce que je ne conteste pas, c'est à la direction et aux syndicats de les résoudre. Le texte que la direction et les syndicats sont en train de finaliser fixe les droits et obligations de chacun. Les deux parties s'engagent de la sorte à respecter un processus équilibré.

Je tiens encore à souligner que de nombreux employés de la STIB sont satisfaits de la situation sociale. Je ne conteste pas que certains sont aussi mécontents, à juste titre ou non. Mme Delforge, je ne peux que vous inciter à diriger un jour une société ou une organisation. Vous constaterez que cette tâche n'est pas aisée et exige de la prudence. Mes anciennes fonctions de commissaire-adjoint aux Réfugiés et Apatrides m'ont personnellement apporté une expérience enrichissante sur le plan de la gestion d'une structure.

M. le président.- La parole est à Mme Delforge.

Mme Céline Delforge.- M. le ministre, excusez-moi de ne pas avoir utilisé le ton de rigueur pour une interpellation. Je ne pensais quand même pas que vous alliez m'attaquer sur mon ton... Soit. Vous avez un peu caricaturé mon intervention, comme si en fait elle ne provenait de nulle part, de quelques discussions avec deux ou trois personnes.

Ce qui se passe à la STIB n'est pas un phénomène unique. Ce genre de gestion est un problème auquel je m'intéresse depuis de longues années. Je vous dirai ce que cela peut avoir de politique et ce que vous, en tant que ministre, pouvez y faire. Bien souvent, on se trouve face à des exigences assez drastiques en matière de hausse de productivité et de réduction des coûts qui sont la résultante de ce genre de management. Là, nous sommes dans un débat politique, pas dans un débat de gestion par la STIB.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- God beware me van psychiaters!*

(Gelach)

Mevrouw Céline Delforge *(in het Frans).- U bent ook nooit tevreden. Deze psychiater doet reeds jaren onderzoek naar het lijden op de werkvloer en de realiteit in de onderneming. Hij beschrijft de visie van het management en hoe die op de werkvloer overkomt. Het is duidelijk dat we op twee verschillende golflengten zitten, omdat we niet over dezelfde ervaring praten.*

In zijn boek komt aan bod hoe de realiteit verdrongen wordt van wat op de werkvloer wordt beleefd. Er is sprake van een communicatiestoornis. Het lijden met betrekking tot het werk wordt ontkend. Ik wijs de minister erop dat er wel degelijk werknemers zijn met mentale gezondheidsproblemen, zoals burn-out of een gevoel van onbehagen. Er zijn wel degelijk werknemers die zich misselijk voelen als ze na een periode van ziekteverlof weer aan het werk gaan. Die mensen zijn niet gediend met de verklaring dat de vakbonden een akkoord getekend hebben en dat alles volgens de regels van het arbeidsrecht verloopt.

De psychiater wijst erop dat het management problemen op de werkvloer wijt aan de onbekwaamheid of de onachtzaamheid van de werknemers. Vaak dringen de problemen op de werkvloer ook niet door tot de hogere echelons. In de huidige conjunctuur blijven ze bij de basis smeulen. Het gebrek aan werkzekerheid bevordert de stilte en het egoïsme.

Ik wil de minister erop wijzen dat er wel degelijk een probleem bestaat. Er zijn mensen die ten einde raad zijn en soms loopt dat slecht af. De stakers hebben niet gestaakt voor hun plezier. Ze hebben het moeilijk om hun privéleven en hun werk met elkaar in overeenstemming te brengen. Ze handelen niet uit wraak en ze houden van hun werk.

Je vais donc vous lire un extrait d'un livre qui n'a pas été écrit par un grand révolutionnaire, ni par un crypto-communiste, mais par un éminent psychiatre qui travaille sur la psychodynamique du travail.

M. Pascal Smet, ministre.- C'est pire, les psychiatres !

(Rires)

Mme Céline Delforge.- Evidemment, si vous n'êtes jamais content... personne ne vous convient, M. le ministre ! Cette personne enquête depuis de longues années sur la souffrance au travail et sur la réalité en entreprise. Elle parle du fait qu'il y a la vision des choses par le management, la conception et le vécu des gens au travail. C'est bien ce que je remarque dans le débat d'aujourd'hui : nous sommes tous les deux sur deux longueurs d'ondes différentes, parce que nous ne partons pas du même vécu.

Je vous lis donc : "Le déni du réel du travail", ce dont je vous parle, "constitue la base de la distorsion communicationnelle." On parle donc bien ici aussi de problème de communication. "Il est en général associé au déni de la souffrance dans le rapport au travail." Je vous parle de gens qui ont aujourd'hui des problèmes de santé, que ce soient des problèmes de santé mentale qui se traduisent par du "burn-out", ou des problèmes de santé physique qui se traduisent par des malaises. Des gens qui me disent, y compris des délégués syndicaux, qu'ils ont mal au ventre quand ils reviennent travailler, parfois après un congé de maladie, on ne peut pas les ignorer en disant que les syndicats ont signé un accord et que tout se passe selon les règles du droit du travail.

"En effet, le déni du réel qui implique la survalorisation de la conception et du management conduit immanquablement à interpréter les échecs du travail ordinaire comme l'expression d'une incompétence, d'un manque de sérieux, d'une insouciance, d'un manque de formation, d'une malveillance, d'une défaillance, ou d'une erreur de l'homme. Le déni ne se limite pas à la méconnaissance du réel, il résiste à l'épreuve de vérité de l'expérience, si les difficultés rencontrées dans l'exercice du travail ne remontent pas à la connaissance de l'encadrement, c'est-à-dire si elles

De problemen bij de dispatching zijn geen alleenstaand feit. Ook in andere diensten draait het niet goed. Uit onderzoek blijkt dat de werknemers wantrouwig staan tegenover de directie, dat ze lijden onder de problemen en dat ze zich beklagen over de ongelijke behandeling door het management. Men kan dat alles naast zich neerleggen, beweren dat de zaken goed gaan en dat ze het reglement maar moeten naleven.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Dat heb ik niet gezegd.*

De voorzitter *(in het Frans).- Minister Smet heeft al drie keer gezegd dat niet alles perfect gaat bij de MIVB.*

Mevrouw Céline Delforge *(in het Frans).- Hij heeft wel duidelijke verwijten geformuleerd aan het adres van de stakers. Het klopt dat er minder stakingen zijn bij de MIVB dan bij de TEC en De Lijn. De werknemers van de MIVB staken dus niet zomaar, ze doen dat wanneer hun situatie werkelijk onhoudbaar is geworden. Ik zit hier niet om ruzie met u te maken, maar omdat de werknemers van de MIVB het echt moeilijk hebben.*

restent confinées à la base et ne sont pas relayées par l'encadrement. Dans la conjoncture actuelle, le management à la menace, étayé sur la précarisation de l'emploi, favorise le silence, le secret et le chacun pour soi."

Ce que je suis en train de vous dire, M. le ministre, c'est qu'il y a un vrai problème, avec des gens qui sont vraiment au bord du gouffre. On sait que, parfois, ces situations finissent très mal. On peut faire comme si tout allait bien, mais ces personnes qui ont fait la grève, qu'on soit d'accord avec leurs méthodes ou non, ne l'ont pas faite pour s'amuser. Ces personnes qui ont du mal à concilier leur vie sociale et leur vie au travail ne mentent pas, ce ne sont pas de manipulateurs qui feraient cela pour je ne sais quelles obscures envies de revanche. Ce sont des gens qui sont là depuis très longtemps et qui aiment leur travail.

Je me suis fort appuyée sur ce qui s'est passé chez les régulateurs, parce que ce dossier est symptomatique, mais dans d'autres services aussi on ressent des malaises. Des enquêtes ont été menées dans d'autres services de la STIB, où l'on voit que les gens n'ont plus confiance dans le management, souffrent et se plaignent d'iniquité de traitement. On pourrait ignorer tout cela, dire que tout va bien et qu'ils n'ont qu'à respecter les règles.

M. Pascal Smet, ministre.- Je n'ai pas dit cela.

M. le président.- Le ministre a déclaré à trois reprises qu'il ne considérait pas que tout était parfait dans le meilleur des mondes.

Mme Céline Delforge.- Il a toutefois indiqué que ceux qui avaient participé aux grèves n'avaient qu'à s'en prendre à eux-mêmes. M. le ministre, vous déclarez que le nombre de grèves est moins élevé à la STIB que dans les sociétés TEC et De Lijn. J'en conviens. Néanmoins, si les employés de la STIB décident de faire la grève, c'est pour des raisons qui ne sont pas prises à la légères, et parce qu'ils estiment que leur situation est devenue insupportable. La grève est un moyen extrême auxquels ils ont recourt. M. Madrane propose un débat approfondi sur le sujet. Je ne suis pas présente pour me disputer avec vous mais bien parce que des employés souffrent.

De voorzitter.- Kunt u afronden?

Mevrouw Céline Delforge *(in het Frans).- Er is werkelijk nood aan een diepgaand debat over de sociale situatie bij de MIVB, zoals de heer Madrane voorstelde. Het winstbejag van de MIVB is nefast voor het welzijn van de werknemers.*

Werknemers voelen zich bedreigd en lijden onder het slechte sociale klimaat. Ze kunnen niet altijd even vrijuit spreken als de vakbondsafgevaardigden.

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Uw voorstel om het personeelsbeleid van de MIVB te onderzoeken is ongehoord. Het enige wat wij kunnen onderzoeken is de strategie van de MIVB op het ogenblik dat wij het bedrijfsplan moeten goedkeuren.*

Er zijn regels in dit land. Het parlement heeft een ordonnantie aangenomen, waarin het de bevoegdheden van het beheerscomité en de raad van bestuur heeft vastgelegd. De vertegenwoordiger van uw politieke partij binnen de raad van bestuur van de MIVB, de heer Vincent Carton de Wiart, is geen vragende partij voor het debat dat u voorstelt.

Ik begrijp dat de parlementsleden mij vragen stellen als er een probleem is en de MIVB geen bevredigend antwoord geeft, maar een onderzoekscommissie instellen, dat is een heel andere zaak!

M. le président.- Pourriez-vous conclure. Je vous rappelle qu'il s'agit d'une réplique à la réponse du ministre à votre interpellation.

Mme Céline Delforge.- Un large débat sur la situation sociale de la STIB s'impose car trop d'employés témoignent de souffrances qui leur sont imposées par le gain de productivité que tente d'atteindre la société. La proposition de M. Madrane quant à l'organisation d'un débat mérite notre attention.

Des employés se sentent menacés, et s'estiment victimes d'un mauvais climat social. Ils ne disposent effectivement pas de la liberté de parole d'un représentant du personnel.

Nous devons investiguer sur la possibilité d'organiser un large débat auquel seraient conviés notamment des experts. Il s'agit d'un phénomène qui ne relève pas de l'anecdotique ou du conjoncturel et qui est flagrant à la STIB.

M. le président.- La parole est à M. Smet.

M. Pascal Smet, ministre.- Je propose que Mme Delforge prenne contact avec M. Vincent Carton de Wiart qui est le représentant de son parti politique au conseil d'administration de la STIB.

Je suis ministre de la tutelle. Votre proposition d'analyser la politique de ressources humaines de la STIB devant une commission est inouïe. On peut par contre analyser la stratégie, quand le plan d'entreprise est là et qu'on doit l'approuver.

En tant que ministre et responsable exécutif, je dois signaler qu'il y a des règles dans ce pays. Une ordonnance a été votée dans ce parlement qui a donné ces pouvoirs-là au comité de gestion et au conseil d'administration. Je constate que le débat que vous demandez n'est pas demandé par le représentant de votre parti politique qui y siège. Le conseil d'administration de la STIB n'est pas composé d'indépendants. Nous sommes des personnes responsables. Je suppose que chaque parti politique a désigné des responsables dans ces organes. Qu'ils discutent d'abord.

Je suis d'accord que le parlement m'interroge s'il y a un problème et que la STIB ne répond pas, qu'il y a

De voorzitter *(in het Frans).- Het staat de parlementsleden vrij om een hoorzitting te vragen en te oordelen of het nodig is dat een commissie wordt opgericht om een bepaald probleem te onderzoeken.*

Als wij niettemin de vertegenwoordigers van het personeel van de MIVB willen horen, moeten wij dit via de geijkte kanalen doen en de afgevaardigden van de drie erkende vakbonden uitnodigen. Volgens mevrouw Delforge hebben die vakbondsafgevaardigden geen voeling met hun achterban en moet daarom het personeel in de remises worden gehoord. Het is echter niet de rol van een parlementaire commissie om individuele personeelsleden van de MIVB aan het woord te laten.

De MIVB is uitzonderlijk in die zin dat de drie vakbonden er deel uitmaken van het beheerscomité, het orgaan met de meeste verantwoordelijkheid.

In het Brussels parlement zijn er geen precedenten voor het voorstel van de heer Madrane. In de Kamer worden vakbondsorganisaties soms wel gehoord. Dat kan gebeuren bij de bespreking van wetsontwerpen die gevolgen hebben voor de vakbondsvertegenwoordiging. Ook de Sabena-commissie heeft vakbondsafgevaardigden gehoord.

Het parlement kan natuurlijk horen wie het wil. Aangezien het hier gaat om een autonoom overheidsbedrijf, waar de vakbonden vertegenwoordigd zijn op alle beheersniveaus, lijkt het mij echter ongewoon om hen te horen in het kader van een enkele interpellatie. Dat zou bijvoorbeeld kunnen in een onderzoekscommissie naar gebeurtenissen bij de MIVB, maar voor een interpellatie is het ongebruikelijk. Bovendien moeten we dan ook de "autonomen" uitnodigen, die vinden dat de vakbonden hen niet voldoende vertegenwoordigen in de beheersorganen. Dit is een intern debat.

un manque de transfert d'information. Là, je serais d'accord qu'on ait ce débat. De grâce, n'instaurons pas une commission d'enquête de la politique. Nous devons faire attention.

M. le président.- Puisque la question m'a été adressée en tant que président, je vais donner mon point de vue concernant la suggestion de M. Madrane qui apparemment est relayée, tout en étant formulée autrement, par Mme Delforge.

Les parlementaires sont évidemment totalement libres de demander les auditions qu'ils estiment nécessaires et de juger qu'il y a des malaises qui nécessitent éventuellement qu'une commission s'en préoccupe. Je ne le conteste absolument pas.

Néanmoins, si demain nous devons écouter des représentants du personnel, nous devrons le faire au niveau des canaux de la représentation de ce personnel - dans une société où le taux de syndicalisation est très élevé -, à savoir les représentants syndicaux des trois syndicats qui sont reconnus au sein de la STIB. Or, il m'a semblé qu'en filigrane de l'interpellation de Mme Delforge on avait l'air de dire que ces représentants syndicaux sont coupés de la base et qu'il fallait aller entendre les gens dans les dépôts. Ce n'est absolument pas le rôle d'une commission parlementaire d'aller entendre des membres individuels du personnel de la STIB.

Je rappellerai aussi que la STIB est une société particulière, en ce sens que les syndicats sont associés à la haute direction. Les trois syndicats siègent au sein même du comité de gestion, qui est l'organe le plus important de la société en termes de niveau de responsabilité.

Par ailleurs, M. Madrane ayant eu la courtoisie de m'annoncer la suggestion qu'il allait faire, je me suis enquis auprès des services législatifs pour connaître les précédents. Au parlement bruxellois, il n'y en a pas. Cependant, il existe effectivement des précédents d'audition d'organisations syndicales à la Chambre dans deux cadres très précis.

Tout d'abord, lorsque le gouvernement dépose un projet qui a des conséquences en termes de représentation syndicale, la commission des Affaires sociales de la Chambre peut auditionner les organisations représentatives des travailleurs.

Ensuite, un deuxième précédent d'audition de syndicats à la Chambre s'est inscrit dans le cadre de la commission d'enquête sur la Sabena.

Je précise cependant que, réglementairement, un parlement entend qui il veut. Il n'y a pas d'interdiction formelle mais, comme l'a suggéré le ministre dans sa réponse, vu qu'il s'agit d'une entreprise publique autonome où les syndicats sont représentés à tous les niveaux de gestion, il me paraîtrait assez inhabituel, dans l'unique cadre de cette interpellation, d'entendre tel ou tel représentant ou personne d'une société dans le contexte que nous connaissons.

On pourrait l'imaginer si nous décidions, suite à des malaises persistants importants, de former une commission d'enquête sur certaines choses qui se passeraient à la STIB. Mais dans le cadre strict de cette interpellation, il serait inhabituel de commencer à la rentrée à entendre les représentants des trois syndicats et les représentants de tel ou tel groupe qui s'estimerait non valablement représenté par ces syndicats. En effet, n'oublions pas qu'il existe au sein de la STIB des "autonomes", qui considèrent qu'ils ne sont pas valablement représentés au niveau des organes de gestion. Il s'agit là d'un débat interne à l'entreprise, qu'il ne faut pas déplacer au sein de cette commission parlementaire.

Tel est mon sentiment, puisque vous m'adressiez la question, M. Madrane.

De heer Rachid Madrane *(in het Frans).- Ik dank de voorzitter voor zijn scherpzinnig antwoord. Misschien is er een eenvoudigere oplossing en kunnen de commissieleden de stelplaatsen bezoeken.*

(Rumoer)

We hebben dat in het verleden al gedaan. We kunnen dan meteen ook de leden van de raad van bestuur en de vakbonden ontmoeten.

Laten we de vertegenwoordigers van het personeel ontmoeten.

M. Rachid Madrane.- Je remercie le président pour la sagacité de sa réponse, ainsi que M. Ponjée pour ses recherches. Je m'en remets à vous. Toutefois, peut-être pourrions-nous trouver une autre formule toute simple, à savoir que les représentants de cette commission Infrastructure descendent dans les dépôts.

(Rumeurs)

Vous devriez d'ailleurs être à nos côtés le jour où nous le ferions, M. le président. Nous avons déjà par le passé visité une série de dépôts. On pourrait imaginer une rencontre avec les membres du conseil d'administration, les syndicats et en profiter pour en faire une journée où on visite les différents dépôts.

Allons à la rencontre des représentants du personnel...

De voorzitter *(in het Frans).- De parlementsleden mogen iedereen ontmoeten die ze willen.*

M. le président.- M. Madrane, chaque parlementaire et chaque groupe parlementaire est absolument libre de rencontrer qui il veut, où il veut, quand il veut. Vous pouvez même vous rendre en prison.

De heer Rachid Madrane *(in het Frans).- Ik heb liever dat u het initiatief neemt.*

M. Rachid Madrane.- Moi, je suis certain d'y entrer, mais pas d'en sortir. Je préfère quand vous l'organisez. Je propose donc que vous preniez l'initiative.

De voorzitter *(in het Frans).- Dat lijkt me ongepast. Ik zal me persoonlijk niet met de kwestie bemoeien en sta achter de uitspraken van de minister.*

M. le président.- Je considère cela en l'espèce inadéquat. N'attendez pas de ma part une implication personnelle dans cette démarche. Je suis assez d'accord avec les propos du ministre.

De heer Rachid Madrane *(in het Frans).- We kunnen toch een bezoek aan de werkvloer organiseren?*

M. Rachid Madrane.- Une visite sur le terrain...

De voorzitter *(in het Frans).- Uiteraard. We hebben reeds een bezoek gebracht aan de MIVB. Ik vind echter dat we ons niet met het overleg moeten bemoeien.*

M. le président.- On peut organiser une visite, et à cette occasion rencontrer des gens. Nous avons visité la STIB et je vous rappelle qu'à cette occasion vous avez eu certains contacts, M. Madrane, ce qui est votre droit le plus strict. Pour ma part, je considère que nous n'avons pas aujourd'hui à rentrer dans ce processus.

Mevrouw Olivia P'tito *(in het Frans).- Het zou goed zijn om een ontmoeting met de personeelsdienst te organiseren en een constructieve dialoog over het personeelsbeleid te voeren.*

Mme Olivia P'tito.- L'idée était de rencontrer le service de gestion des ressources humaines en particulier, et d'avoir un dialogue vraiment constructif en matière de personnel, non seulement par rapport à la concertation sociale, mais aussi en lien avec l'interpellation qui vient à la suite de l'ordre du jour.

De voorzitter *(in het Frans).- U doet maar. De commissie Infrastructuur zal echter geen hoorzittingen organiseren.*

M. le président.- Si vous l'estimez opportun, vous pouvez prendre tous les contacts que vous voulez, mais la commission de l'Infrastructure ne procédera pas à des auditions.

De heer Rachid Madrane *(in het Frans).- En een bezoek?*

M. Rachid Madrane.- Une visite ?

De voorzitter *(in het Frans).- Dat moet u zelf weten. Ik zal echter geen bezoeken organiseren die uitlopen op hoorzittingen en het personeelsbeleid kunnen destabiliseren.*

M. le président.- Si vous le voulez, visitez l'installation. Mais je n'organiserais pas de visites qui se transforment en espèces d'auditions pour aller déstabiliser la direction dans les services du personnel.

Mevrouw Olivia P'tito *(in het Frans).- Met de commissie Economische Zaken hebben we het Brussels Agentschap voor de Onderneming bezocht, waarbij elke dienst werd voorgesteld.*

Mme Olivia P'tito.- Ce que nous avions fait en commission des Affaires économiques, c'est une viste de l'ABE avec une présentation de chaque service.

De voorzitter *(in het Frans).- Mij best, maar ik vind niet dat we ons met het sociale overleg moeten gaan bemoeien.*

M. le président.- Cela a eu lieu ici. Au début de la législature, nous avons organisé ces visites. S'il y a quelque chose de nouveau à montrer, pas de problème. Mais y aller en disant à ceux qui ne sont pas contents que c'est le moment ou jamais pour s'exprimer...

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Ik sluit niet uit dat we een bezoek organiseren, zodra het reglement klaar is. Laten we de zaak opnieuw bespreken in september.*

M. Pascal Smet, ministre.- M. le président, nous pouvons peut-être y réfléchir pour le moment où le règlement sera prêt. Je n'exclus pas complètement qu'on organise une sorte de visite d'explication. Nous avons quelques semaines pour y réfléchir et nous en reparlerons en septembre.

Mevrouw Céline Delforge *(in het Frans).- Ik heb een aantal documenten ontvangen. Ik zal ze anoniem maken, want ik wil niet dat personeelsleden gestraft worden. Ik beschik ook over nota's van de directie waarin de personeelsproblemen worden erkend. Mijn interpellatie is niet enkel op vage geruchten gebaseerd.*

Mme Céline Delforge.- J'aimerais quand même signaler au ministre que je tiens à sa disposition une série de documents qui me sont parvenus. Je les rendrai anonymes, parce que je ne tiens pas à ce que les personnes qui me les ont transmis soient pénalisées. S'y trouvent entre autres des procès-verbaux signés par la direction, qui y reconnaît des problèmes de sous-effectif. Ne croyez pas que mon interpellation sortait de nulle part et se basait uniquement sur des on-dit.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Dat heb ik niet gezegd. Ik vind wel dat u ook een andere mening aan bod had moeten laten komen.*

M. Pascal Smet, ministre.- Je n'ai pas dit que votre interpellation sortait de nulle part. J'ai simplement demandé un deuxième son de cloche.

Mevrouw Céline Delforge *(in het Frans).- Laten we er eens goed over nadenken tijdens de vakantie.*

Mme Céline Delforge.- Je pense que nous allons profiter des vacances pour réfléchir à la meilleure manière de donner une suite à ce problème, qui n'est vraiment pas ponctuel. Je crois que cela mérite l'attention de tout le monde, avant que la situation ne se dégrade.

De voorzitter *(in het Frans).- Hopelijk verbetert de situatie en brengt de vakantie wat rust.*

M. le président.- Nous pouvons espérer que la situation s'améliore et que les vacances permettent à ceux qui sont stressés de décompresser et de retrouver la sérénité.

- Het incident is gesloten.

- L'incident est clos.

INTERPELLATIE VAN MEVROUW OLIVIA P'TITO

TOT DE HEER PASCAL SMET, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN,

betreffende "het gevolg dat is gegeven aan de dag waarop de MIVB en de Brusselse werkgelegenheids- en opleidingsactoren een gedachtewisseling en een denkoefening hebben gehouden".

De voorzitter.- Mevrouw P'tito heeft het woord.

(De heer Willy Decourty, ondervoorzitter, treedt als voorzitter op)

Mevrouw Olivia P'tito *(in het Frans).- op 8 juni 2006 organiseerde de MIVB een ontmoetingsdag met de Brusselse tewerkstellings- en opleidingssector. Daar werden de tewerkstellingsmogelijkheden binnen de MIVB en het potentieel van de sector van de sociaal-professionele inschakeling (SPI) naast elkaar gelegd.*

De MIVB zal in de komende jaren met een groot personeelstekort kampen, aangezien haar leeftijdspiramide grote gaten vertoont. De MIVB neemt nu al jaarlijks 400 personen in dienst.

Jammer genoeg drukte de heer Flausch erop dat de MIVB niet "om het even wie" zou aanvaarden. Nochtans kan men uit de 'vooruitgangsrapporten' van de MIVB opmaken dat de instelling haar maatschappelijke verantwoordelijkheid hoog in het vaandel draagt, een principe waarin ze de tewerkstellingsproblematiek lijkt op te nemen.

Ik heb onlangs een voorstel van ordonnantie ingediend, waarvoor ik vele handtekeningen kon verzamelen uit oppositie- en meerderheidsrangen, ter invoering van een Brussels label voor maatschappelijk verantwoord ondernemen. Dit principe is gebaseerd op drie pijlers: milieu, economie (transparant beheer) en tewerkstelling.

Personen die niet worden aanvaard voor een functie bij de MIVB krijgen hierover meestal geen

INTERPELLATION DE MME OLIVIA P'TITO

À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX PUBLICS,

concernant "les suites de la journée d'échange et de réflexion réunissant la STIB et les acteurs bruxellois de l'emploi et de la formation".

M. le président.- La parole est à Mme P'tito.

(M. Willy Decourty, vice-président, prend place au fauteuil présidentiel)

Mme Olivia P'tito.- Il y a plus d'un an, le 8 juin 2006, la STIB avait organisé une journée d'échange et de réflexion avec les acteurs bruxellois de l'emploi et de la formation, visant d'une part à mieux faire connaître la STIB et ses métiers, et d'autre part à ce que la STIB connaisse mieux les potentialités des acteurs de l'insertion socioprofessionnelle au sens large.

Cette initiative - très positive au demeurant - avait mis en exergue le manque cruel de travailleurs auquel la STIB allait être confrontée dans les prochaines années, au regard de sa pyramide des âges qui comporte quelques "trous". Les décalages sont en effet flagrants pour certaines fonctions et certaines catégories d'âge.

Cette information, cumulée au fait que la STIB recrute en moyenne 400 personnes par an, semblait totalement enthousiasmante en termes de potentiel d'emplois.

Toutefois, j'avais été personnellement un peu "refroidie" par les propos de certains représentants de la STIB - en l'occurrence M. Flausch -, qui semblaient insister sur le fait qu'il ne fallait pas bien sûr leurs envoyer "n'importe qui" !

Voilà pourquoi je reviens vers vous afin de connaître les suites qui ont été données à cette journée de réflexion et de rencontre. La lecture des "rapports de progrès" établis par la STIB révèle

enkele uitleg, ofschoon de SPI-sector dat al herhaaldelijk heeft gevraagd. Men zou de kandidaten immers kunnen bijscholen, zodat hun volgende poging misschien wel met succes wordt bekroond.

Het beheerscontract, dat we recentelijk in de commissie hebben besproken, schenkt weinig aandacht aan de tewerkstellingsproblematiek.

De OCMW's zijn een proefproject gestart ten behoeve van mensen die onder artikel 60 vallen: ze sporen hen aan om aan de MIVB-examens deel te nemen. Aan deze ellenlange examens ging echter geen enkel overleg met de OCMW's vooraf.

Hoe groot zal de personeelsbehoefte van de MIVB de volgende jaren juist zijn? Voor welke functies?

Welke initiatieven heeft de MIVB sinds de ontmoetingsdag van een jaar geleden genomen om werkzoekenden aan te trekken? De werkomstandigheden van de chauffeurs vormen een grote hindernis: ze werken volgens een veeleisend systeem van glijdende uren.

Welke informatie geeft de MIVB aan niet-geslaagde kandidaten? Zal de MIVB een deel van haar studentenjobs openstellen voor andere jongeren dan de familieleden van haar werknemers? Een studentenjob is immers dé ideale manier om kennis te maken met de grootste openbare werkgever van het gewest.

Hoeveel jongeren binnen de MIVB hebben een leercontract of volgen een peterschapsprogramma?

Voor welke activiteiten en diensten doet de MIVB een beroep op onderaannemers en om welke redenen? Hoeveel Brusselaars werken er bij die onderaannemers? Bevat het bestek sociale clausules in die zin? Het besluit van 1999 voorziet in de mogelijkheid om sociale clausules op te nemen voor de aanwerving van werkzoekenden via de BGDA als een overheidsopdracht een bepaald bedrag overschrijdt.

clairement que la responsabilité sociétale est un maître mot dans leur gestion au quotidien et qu'elle semble intégrer la question de l'emploi. On imagine dès lors que la porte est grande ouverte à des partenariats avec le monde de l'ISP afin d'amener des personnes a priori éloignées du marché de l'emploi à se réinsérer au sein de cet OIP.

Je signale à ce propos que je viens de déposer, avec de nombreux cosignataires de la majorité et de l'opposition, une ordonnance proposant un label bruxellois de responsabilité sociétale des entreprises, ce qui a un sens dans la mesure où la responsabilité sociétale vise trois fondements essentiels : l'environnement, l'économique - c'est-à-dire une transparence dans la gestion, intégrée dans les rapports de progrès - et l'emploi.

Par ailleurs, il me revient que de très nombreux demandeurs d'emploi ayant postulé à la STIB ont échoué, mais en ignorent totalement les raisons, malgré les demandes du secteur de l'ISP, ce qui ne permet pas de "rectifier le tir" pour une deuxième, voire une troisième chance de réussir les examens, à laquelle chacun a droit a priori.

Par ailleurs, le contrat de gestion récemment discuté en commission semble peu rassurant à cet égard, dans la mesure où seule une petite partie de ce contrat est dévolue à la question de l'emploi.

J'ai eu vent d'autres expériences-pilotes, notamment à travers des CPAS qui ont encouragé des articles 60 - personnes en insertion socioprofessionnelle - à passer les examens, espérant leur donner ainsi une chance de s'intégrer au sein de la STIB. Ces personnes ont passé des examens interminables qui n'avaient fait l'objet d'aucun dialogue, d'aucune préparation, d'aucun partenariat préalable avec les CPAS qui envoyaient ces candidats.

Quels sont les besoins réels de la STIB en termes de recrutement dans les prochaines années, sur la base de la pyramide des âges ?

Quelles sont les activités à privilégier ? S'agit-il des équipes techniques de réparation, de peinture... ?

Quels sont les partenariats lancés depuis un an au sein de la STIB en vue de créer des vocations parmi nos demandeurs d'emploi et de les amener en toute

connaissance de cause vers les métiers de la STIB ? Les difficultés évoquées à plusieurs reprises au cours de la journée du 8 juin portent essentiellement sur les conditions de travail pour les équipes qui roulent et qui doivent assumer des horaires difficiles et fluctuants.

Quelles sont les informations transmises à un candidat non retenu à la STIB ? Sur la base de quelle information peut-il, peut-elle améliorer son savoir-être ou son savoir-faire afin de ne pas échouer la fois suivante ?

La STIB envisage-t-elle d'ouvrir à l'avenir - ne fût-ce que dans une faible proportion - ses jobs pour étudiants à d'autres jeunes que les seuls enfants de ses travailleurs ? Cela permettrait à de jeunes Bruxellois de se familiariser avec le plus grand employeur public de la Région et d'éveiller de nouvelles vocations. La possibilité de permettre à des enfants qui ne sont pas fils ou fille de travailleur de la STIB d'intégrer cet OIP avait également été évoquée au cours de cette journée.

Quelles sont les mesures prises en matière d'accueil de jeunes en alternance et de tutorat au sein de la STIB ?

Il s'agit d'échanges d'expériences entre personnes plus âgées avec des plus jeunes.

Enfin, je souhaiterais savoir exactement quelles sont les activités et services pour lesquelles la STIB recoure à la sous-traitance.

Quelles sont les raisons ayant justifié cette sous-traitance ? Quelle est la proportion de Bruxellois parmi les travailleurs de ces sous-traitants ?

Les cahiers des charges prévoient-ils des clauses sociales en ce sens ?

J'en réfère à l'arrêté de 1999 qui prévoit, lorsqu'un marché public dépasse un certain montant, la possibilité d'intégrer des clauses sociales pour l'engagement de personnes au chômage via l'ORBEM.

Je souhaiterais à ce sujet disposer des cahiers des charges relatifs à ces marchés publics.

Bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

Mevrouw Viviane Teitelbaum *(in het Frans).- Uit het activiteitenverslag blijkt dat de MIVB in 2006 niet minder dan 6.393 personen in dienst had.*

Volgens de manager van de Business Unit Metro moeten "alle nationaliteiten en leeftijdscategorieën een kans krijgen, zelfs op het hoogste niveau". De MIVB heeft zich ertoe verbonden het diversiteitshandvest te ondertekenen en heeft een eigen ethische gedragscode opgesteld die rond vijf waarden is opgebouwd: verantwoordelijkheid, inzet, openheid, transparantie en teamgeest.

Uit het activiteitenverslag blijkt dat slechts 1% van de directie- en kaderbetrekkingen door vrouwen wordt ingevuld. Hoe komt dit? Welke maatregelen zal de MIVB nemen om dit percentage op te trekken? Wat is de verhouding M/V bij de kandidaturen?

Wat de leeftijdscategorieën betreft, is 18% van het personeel 45 tot 49 jaar oud, en 3,5% jonger dan 25 jaar. Wij kennen allemaal het probleem van de hoge jeugdwerkloosheid in Brussel. Welke maatregelen zal de MIVB nemen om meer jongeren in dienst te nemen? Maakt de socio-professionele inschakeling deel uit van die maatregelen, wetende dat de betrokken personen niet onmiddellijk productief zijn en heel wat opleiding en begeleiding nodig hebben?

De anciënniteitspercentages leren ons dat 35% van het personeel meer dan 25 jaar in dienst is. Wat concludeert u daaruit?

Discussion

M. le président.- La parole est à Mme Teitelbaum.

Mme Viviane Teitelbaum.- A la lecture du rapport d'activité de la STIB, j'estime que le titre de l'interpellation de ma collègue Mme P'Tito est particulièrement bien choisi.

Selon les indicateurs de la direction des ressources humaines, en 2006, pas moins de 6.393 personnes étaient employées au sein de la STIB.

Les propos du manager à la Business Unit du métro devaient être de nature à rassurer Mme P'Tito , car ils indiquaient que "toutes les nationalités et catégories d'âge doivent avoir leur chance, même au plus haut niveau".

Nous pouvons également lire que la STIB s'est engagée à signer la charte de la diversité dans l'entreprise qui vise à bannir toute discrimination au sein de celle-ci et qu'elle a également dressé sa propre charte éthique illustrant les comportements à adopter au sein de la société autour de certaines valeurs (responsabilité, engagement, enthousiasme, ouverture d'esprit, transparence et esprit d'équipe). Il convient évidemment que celles-ci soient appliqués sur le terrain.

Il ressort du rapport d'activité 2006, que les femmes ne représentent que 1% du personnel de direction et des cadres de la STIB.

Quelles sont les raisons susceptibles d'expliquer ce piètre score et quelles sont les mesures envisagées par la STIB pour y remédier ?

Quel est le rapport des candidatures hommes/femmes ?

A l'analyse de la pyramide des âges, on constate que 18% du personnel est âgé de 45 à 49 ans contre 3,5% pour les moins de 25 ans. Nous connaissons le problème aigu auquel est confronté notre Région : le taux de chômage chez les jeunes.

Quelle politique la STIB compte-t-elle mettre en

oeuvre pour accroître le pourcentage de cette catégorie d'âge ?

L'insertion socio-professionnelle à laquelle Mme P'Tito fait référence fait-elle partie des outils envisagés, sachant que les personnes engagées sous ce couvert ne sont pas productives immédiatement, car leur engagement nécessite des investissements relativement lourds en personnel de formation et d'accompagnement ?

Quant à l'examen de la répartition du personnel par année d'ancienneté, alors que les pourcentages sont dégressifs (de 23, 9 % pour les moins de 5 ans à 6,8% pour les 20-24 ans) , il s'avère que 35% des employés ont plus de 25 années d'ancienneté.

Quelle est votre analyse de ce constat ?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- De MIVB werkt in het kader van het nieuwe beheerscontract een strategisch tewerkstellingsplan uit, waarin rekening wordt gehouden met de nieuwe noden van de maatschappij, de toename van de productiviteit en natuurlijke afvloeiingen. In het plan wordt aandacht besteed aan sociaal-economische factoren als de leeftijdspiramide, de kennisoverdracht, de aantrekkelijkheid van het beroep van chauffeur, enzovoort.*

Ik kan pas eind dit jaar specifieke cijfers geven. Het staat echter vast dat de MIVB voortdurend op zoek is naar chauffeurs en niet gemakkelijk geschikte kandidaten vindt. Gelet op de ontwikkeling van het openbaar vervoer zal het probleem nog nijpender worden. We moeten daarom het vak van chauffeur aantrekkelijker maken door problemen, zoals onveiligheid en onregelmatige uurroosters, aan te pakken. De MIVB overlegt daarover met het personeel.

Hoewel er de afgelopen jaren veel aanwervingen hebben plaatsgevonden, zijn er nog heel wat bedienden en kaderleden nodig, omdat er tijdens de komende jaren heel wat personeelsleden met pensioen gaan. Niet minder dan 40% van de bedienden en kaderleden is ouder dan 50 jaar en 17% is ouder dan 55 jaar. De MIVB heeft een plan opgesteld om de opvolging van ongeveer 25% van de kaderleden tijdens de komende vijf jaar te

M. le président.- La parole est à M. Smet.

M. Pascal Smet, ministre.- Dans le cadre de son nouveau contrat de gestion 2007-2011, la STIB a entamé l'élaboration d'un plan stratégique d'emploi, de formation et d'embauche à l'horizon 2011, tenant compte des nouveaux besoins identifiés, des gains de productivité attendus et des départs naturels. Ce plan, qui devrait être finalisé pour fin 2007, aborde notamment le contexte socio-économique, la pyramide des âges et la transmission des compétences, l'attractivité du métier de conducteur, la participation à l'effort régional de qualification de la population la moins qualifiée, le développement de la collaboration avec Actiris, les instituts de formation professionnelle ainsi que les missions locales pour l'emploi et la formation, en vue de la sélection et de la formation du futur personnel de la STIB.

Il est difficile aujourd'hui de donner des chiffres précis, mais nous les communiquerons avant la fin de l'année. Cependant, il est un fait que la STIB est aujourd'hui confrontée à une demande permanente de conducteurs, de bus principalement, et se heurte à la difficulté de trouver des candidats qui répondent au profil souhaité. A l'avenir, étant donné le développement attendu des transports publics bruxellois, cette tendance ne devrait pas s'inverser. Il importe dès lors de rendre le métier plus attractif en revalorisant l'image du chauffeur, mais également et surtout en améliorant les conditions qui rendent l'exercice de la fonction parfois

garanderen. Desalniettemin verjongt de MIVB: 21% van het personeel heeft hooguit vijf jaar anciënniteit.

In het kader van de reorganisatie van de directie Rollend Materieel heeft de MIVB een programma voor de omscholing en aanwerving van personeel ingevoerd. De MIVB werkt samen met Actiris om kandidaten voor technische, hoog gekwalificeerde functies te vinden. De MIVB werft hoofdzakelijk Brusselaars aan, zelfs al zijn die vaak laaggeschoold.

De MIVB en Actiris werken ook op andere vlakken samen. Vorig jaar zijn er 40 preventieagenten met een startbaanovereenkomst aangeworven om de veiligheid in de metrostations te garanderen. Zestien van hen volgen een opleiding bij de MIVB om chauffeur te worden. Eén agent heeft zijn ontslag gegeven. De 23 overigen krijgen een andere opleiding.

Twee personen zullen een opleiding volgen tot taxichauffeur. Actiris moet hen nadien een baan aanbieden. Daarover zullen we nog vergaderen. Twee anderen hebben geweigerd de opleiding te volgen.

Na afloop van hun startbaancontract zullen de agenten vervangen worden door nieuwe starters. Er komen vijftien nieuwe veiligheidsagenten bij voor de metrostations en dertig voor de rest van het openbaar vervoer.

De MIVB heeft contacten met de 'missions locales', maar alleen die van Vorst stuurt regelmatig kandidaten.

De afgewezen kandidaten ontvangen een standaardbrief. Wie de redenen van de afwijzing wil kennen, kan daarvoor terecht bij de dienst Selectie en Rekrutering van de MIVB. De communicatie bij deze dienst kan beter. Ik heb al klachten gekregen van afgewezen kandidaten die de redenen van hun afwijzing niet begrijpen.

De MIVB reserveert studentenjobs in de eerste plaats voor kinderen van werknemers. Als er onvoldoende kandidaten zijn, doet ze een beroep op externe kandidaten, eventueel via een uitzendkantoor. Daar komt geen verandering in.

difficile, à savoir l'irrégularité des horaires et les problèmes d'insécurité qui, s'ils restent limités, n'en sont pas moins préoccupants. Sur ces deux aspects majeurs du métier, la STIB cherche de nouvelles solutions en concertation avec les représentants du personnel.

En outre, en dépit de nombreux recrutements au cours des cinq dernières années, qui indique une augmentation nette de l'effectif de 6%, l'entreprise doit impérativement assurer la succession de nombreux employés et cadres qui ont accumulé un savoir-faire et une expérience considérables, et dont le départ à la retraite est certain ou prévisible dans les prochaines années. Soulignons par exemple que 40% du personnel employé et cadre se situaient en 2006 au-delà de 50 ans, et 17% au-delà de 55 ans. Afin de contrer la tendance au vieillissement du personnel et les départs à la retraite, la STIB a mis sur pied un plan de succession. Ce plan concernera directement ou indirectement quelque 25% des cadres dans les cinq années à venir. Il n'en demeure pas moins que l'entreprise se rajeunit à un rythme accéléré : 21% du personnel se retrouve dans la tranche de cinq ans d'ancienneté.

Par ailleurs, dans le cadre de la réorganisation de la direction Matériel roulant, qui devrait se poursuivre jusqu'en 2011, la STIB a mis en place un programme de reconversion et de recrutement de personnel. Dans ce cadre, elle collabore avec Actiris, afin de rechercher des candidats pour des fonctions techniques. Etant donné l'évolution technologique de plus en plus poussée, il s'agit de postes nécessitant un degré de qualification relativement élevé. Ce critère pose parfois problème pour trouver des candidats bruxellois, mais on peut néanmoins affirmer que la STIB recrute une grande majorité de Bruxellois.

Il ne s'agit pas de la seule collaboration entre la STIB et Actiris. L'an dernier, dans le cadre du projet de sécurisation des stations de métro, 40 agents de prévention ont été recrutés dans le cadre d'un Contrat premier emploi. Parmi ceux-ci, 16 suivent une formation au sein de la STIB, afin de poursuivre leur carrière dans l'entreprise en tant que conducteur (bus, tram ou métro). Un agent a démissionné. Parmi les 23 autres, 19 recevront également une formation d'agent de prévention ou d'agent commercial, grâce à un partenariat avec

De MIVB kan op dit moment geen leercontracten afsluiten. Voor een industriële leerovereenkomst moet het programma erkend worden door een leercomité binnen de paritaire subcommissie. Binnen de paritaire subcommissie waaronder de MIVB valt, bestaat er nog geen leercomité.

Een erkend leercontract kan enkel afgesloten worden door een privéonderneming of een zelfstandige in een KMO. Een overheidsbedrijf als de MIVB kan dat dus niet.

Het startbanenproject met Actiris en het ministerie van Tewerkstelling kan evenwel vergeleken worden met een systeem van leercontracten.

Wat betreft de onderaannemers verwijs ik naar mijn antwoord aan mevrouw Delforge op 7 februari 2007. De MIVB gaat geval per geval na wat mogelijk is. Ze houdt daarbij rekening met economische, strategische en technische overwegingen. De uitbating zelf houdt ze in eigen handen, want dat is een onmisbare en strategische basisopdracht. Vooral de diensten Rollend Materieel en Infrastructuur doen een beroep op onderaannemers.

Als algemene regel geldt dat de MIVB enkel taken uitbesteedt die geen bijzondere meerwaarde hebben, die ongezond zijn voor de werknemers of die gespecialiseerd personeel vereisen. Zo kan het personeel van de MIVB zich wijden aan de "core business". De MIVB besteedt enkel taken uit als er daarvoor een behoorlijk concurrerend aanbod is. Ze wil namelijk niet afhankelijk zijn van één leverancier die een monopoliepositie heeft.

De sociale clausules zijn van toepassing op onderaannemers van de MIVB voor infrastructuurwerken waarmee een bedrag van meer dan 743.680 euro is gemoeid. In dat geval moet de onderaannemer een beroep doen op personeel dat door Actiris werd geselecteerd. Die regeling geldt echter niet voor de werken aan de sporen. Daarvoor is immers gespecialiseerd personeel nodig dat ook 's nachts en tijdens het weekend werkt.

Om praktische redenen kan ik u niet alle bestekken bezorgen, maar het staat u vrij om ze bij de MIVB in te kijken. Alle andere statistieken staan in het jaarverslag van de MIVB. Mocht er een cijfer

Bruxelles Formation.

Deux personnes vont suivre une formation comme chauffeurs de taxi. Des réunions sont programmées avec Actiris, afin que ce dernier puisse leur proposer un emploi à l'issue de leur formation. Enfin, deux personnes ont refusé de suivre une formation.

A l'issue de leur Contrat Premier emploi, les agents seront remplacés par de nouveaux, engagés selon des règles similaires. En outre, quinze agents supplémentaires viendront renforcer le plan de sécurisation des stations de métro et trente autres agents seront recrutés, toujours dans le cadre du plan de sécurisation des transports publics.

Des contacts ont été noués par la STIB avec les différentes missions locales. A ce jour, seule la mission locale de Forest lui envoie régulièrement des candidats.

A propos de l'information aux candidats évincés, chacun d'entre eux reçoit une lettre-type. Les personnes qui désirent obtenir des précisions sur les motifs de leur éviction peuvent prendre contact avec le service Sélection et Recrutement de la STIB, qui leur communiquera les raisons pour lesquelles leur candidature n'a pas été retenue. La communication peut encore être améliorée. Des plaintes de personnes qui n'ont pas compris pourquoi elles avaient été évincées me sont en effet déjà parvenues.

La STIB réserve prioritairement ses jobs étudiants aux enfants des agents, pour autant que les candidats correspondent au profil demandé. S'il n'y a pas assez de candidats, la STIB fait déjà appel à des candidats extérieurs à l'entreprise, soit par le biais de candidatures spontanées, soit via une agence d'intérim. La STIB ne compte pas modifier cette règle. Ce sont des règles qui s'installent dans beaucoup d'organisations et d'entreprises.

A propos des contrats d'apprentissage et de tutorats, la STIB n'est actuellement pas en mesure de conclure de contrats d'apprentissage.

Il existe deux types de contrat d'apprentissage. Il y a le contrat d'apprentissage industriel qui requiert l'instauration d'un comité d'apprentissage au sein de la sous-commission paritaire qui décerne

ontbreken, dan zal ik de zaak laten onderzoeken.

l'agrégation et suit le programme de formation. Ce comité n'a jusqu'à présent pas été institué au sein de la sous-commission paritaire dont relève la STIB. Il y a le contrat d'apprentissage agréé ou contrat d'apprentissage PME, mais le cadre réglementaire limite la possibilité de souscrire un tel contrat aux sociétés privées et aux indépendants relevant de la catégorie PME. Entreprise publique, la STIB est donc, à double titre, exclue du champ d'application de ce type de contrat.

Ceci étant, le projet mené avec Actiris et le ministère de l'Emploi sur les Contrats de premier emploi constitue certainement une forme de structure d'apprentissage.

A propos du recours à la sous-traitance, j'ai déjà répondu de manière assez détaillée à Mme Delforge au cours de la séance du 7 février dernier. Je vous y renvoie donc. Je voudrais toutefois rappeler ici que l'opportunité du recours à la sous-traitance est, pour chaque cas, analysée par la STIB en tenant compte de nombreux facteurs, à la fois économiques, stratégiques et techniques, et qu'aucune des missions d'exploitation de la STIB n'est sous-traitée, car il s'agit de ses missions de base indispensables et stratégiques. La sous-traitance concerne plus particulièrement deux grandes entités au sein de la STIB : le Matériel Roulant et les Infrastructures.

En règle générale, la politique de la STIB consiste à limiter la sous-traitance essentiellement aux tâches qui ne représentent pas de grande valeur ajoutée ou à celles qui peuvent s'avérer insalubres pour ses travailleurs, ou encore aux activités très spécialisées à propos desquelles la STIB ne peut espérer développer une expertise et un savoir-faire susceptibles d'être compétitifs en termes de prix et de développements techniques. Cette politique permet de libérer du personnel pour l'affecter à d'autres tâches directement liées au cœur d'activités de la STIB.

En outre, la STIB ne sous-traite que des tâches qui s'inscrivent dans un marché ouvert en termes de concurrence. Elle ne souhaite en effet pas devenir dépendante d'un seul fournisseur qui exercerait un monopole de fait dans un secteur.

En ce qui concerne les clauses sociales, elles

concernent principalement les marchés publics de travaux et de services de la STIB pour des travaux d'infrastructures de bâtiments dont le montant est supérieur à 743.680 euros. Dans ce cas, l'adjudicataire est tenu d'employer de la main-d'œuvre envoyée par Actiris et de lui communiquer ses besoins.

Par contre, en ce qui concerne les travaux d'infrastructures liés aux voies, la STIB bénéficie d'une dérogation, compte tenu des spécificités de ceux-ci : technicité, travaux de nuit et de week-end, etc.

Pour des raisons pratiques, vous comprendrez qu'il m'est impossible de vous faire parvenir l'ensemble des cahiers des charges relatifs à ces marchés publics, mais qu'il vous est loisible d'éventuellement les consulter à la STIB. Toutes les autres statistiques se retrouvent dans le rapport annuel de la STIB. Si ça devait ne pas être le cas, je propose que vous formuliez une demande par courriel, à laquelle nous répondrons.

De voorzitter.- Mevrouw P'tito heeft het woord.

Mevrouw Olivia P'tito *(in het Frans).- Het is een goede zaak dat er een debat komt over het strategische tewerkstellingsplan.*

Sinds de ontmoetingsdag op 8 juni is er niets nieuws onder de zon. Jammer genoeg geven mijn opmerkingen aanleiding tot misverstanden en zijn ze schadelijk voor het imago van de MIVB, die op een elitaire manier personeelsleden in dienst neemt.

Uiteraard heeft men een bepaalde basishouding nodig om een tram te besturen. Het kan niet door de beugel dat trambestuurders zich agressief gedragen tegen andere weggebruikers. Aangezien de partners van Actiris binnenkort rekening moeten houden met ingrijpende hervormingen, zou het goed zijn om overleg te organiseren.

De vergadering van 8 juni gaf geen aanleiding tot nieuwe projecten. Er is nochtans een enorm potentieel om beroepsprojecten te organiseren. Laaggeschoolde werkzoekenden moeten informatie krijgen over carrièremogelijkheden en arbeidsvoorwaarden bij de MIVB.

M. le président.- La parole est à Mme P'tito.

Mme Olivia P'tito.- Un débat en commission sur le plan stratégique d'emploi à l'aune de 2011, qui sera finalisé fin 2007, sera totalement judicieux et permettra un échange de vues sur cette question.

Par ailleurs, il n'y a rien de neuf par rapport à la journée du 8 juin, à laquelle j'ai participé. Je regrette que les remarques que j'ai formulées aujourd'hui - concernant par exemple des retours par rapport à des offres d'emploi et des refus - suscitent une mauvaise compréhension, des quiproquos, et nuisent à l'image de la STIB, qui paraît élitiste dans le recrutement de ses agents.

Un certain savoir-être est requis pour pouvoir conduire un tram, pour éviter que les conducteurs ne s'emportent et n'aient des comportements agressifs vis-à-vis des autres usagers de la route. Cependant, le secteur de l'insertion socioprofessionnelle se trouvant à la veille d'une réforme importante parmi les partenaires d'Actiris, il serait judicieux de voir plus clair et d'organiser une rencontre avec ce secteur pour avancer sur de nouveaux projets.

Les problèmes évoqués aujourd'hui l'ont également

Daartoe moet er een dialoog worden aangeknoopt met de organisaties die laaggeschoolde werkzoekenden begeleiden. In tegenstelling tot wat mevrouw Huytebroeck zegt, kost het niet zoveel om een en ander te organiseren.

Ik vind het jammer dat er niets van de grond is gekomen. Volgens mijn informatie stuurde de MIVB steeds andere vertegenwoordigers naar de vergaderingen met de 'missions locales', wat de zaken er niet eenvoudiger op maakt.

Ik sta achter het diversiteitscharter, zeker voor wat betreft de Instellingen van Openbaar Nut (ION). Ik twijfel er niet aan dat de MIVB naar diversiteit streeft. Het probleem is dat de handvesten in reële engagementen moeten resulteren. Dat moet ook voor de studentenjobs gelden.

Voor de leercontracten zou een soort van beurtrolsysteem binnen de overheidsinstellingen kunnen worden overwogen. Dat vraagt enige creativiteit, maar is zeker mogelijk, net als voor de startbanen, aangezien het om contractuele betrekkingen gaat.

De federale overheid heeft in het generatiepact een aantal maatregelen opgenomen om laaggeschoolde jongeren een eerste werkervaring te bieden. Die maatregelen kosten niet veel en ik denk niet dat de MIVB daarvan uitgesloten is. Er zijn dus mogelijkheden, zoals bijvoorbeeld ook de individuele beroepsopleiding in de onderneming (IBO).

Ik betreur dat er sinds 8 juni 2006 nog niets nieuws is gebeurd.

été lors de la réunion du 8 juin, qui n'a pas donné lieu à de nouveaux projets. Or, il y a là un potentiel énorme pour procéder à la détermination de projets professionnels, c'est-à-dire orienter des demandeurs d'emploi infraqualifiés qui ne savent pas vers quoi aller et qui pourraient être tentés par la STIB, mais qui ont besoin de connaître auparavant ce que sont exactement les métiers de la STIB, ce qui est possible et ce que cela implique comme conditions de travail.

Cet aspect concerne la communication et le dialogue avec des partenaires de terrain, qui travaillent avec de nombreux demandeurs d'emploi souvent précarisés. Mme Huytebroeck a évoqué le coût qu'impliquait ce travail en amont. Objectivement, cela n'implique pas un coût énorme. De nombreux acteurs de l'insertion socioprofessionnelle sont présents et sont prêts à travailler pour faire aboutir ces projets.

Il est regrettable de constater que, un an plus tard, aucunes nouvelles initiatives n'ont été prises. D'après mes informations, les interlocuteurs de la STIB qui ont rencontré, entre autres, les Missions locales, changeaient à chaque réunion, ce qui ne facilite pas les choses pour tester de nouveaux projets et y voir clair au niveau de la direction à prendre.

Par ailleurs, je suis favorable à la charte de la diversité et aux engagements, encore plus par rapport aux organismes d'intérêt public. Je ne doute pas qu'il y ait une volonté de diversité à la STIB. Le problème est que ces chartes doivent se traduire en engagements réels. C'est très important, y compris par rapport aux jobs d'étudiant. Cette piste a été évoquée dans le secteur de la distribution, des grands magasins, qui consacrent une partie de leurs jobs d'étudiant à la diversité, sans la définir, en ayant recours à des acteurs locaux de l'insertion socioprofessionnelle.

Enfin, pour ce qu'on évoquait sur les contrats d'apprentissage, par rapport aux PME, cela ne me semble pas très opportun ici. Par contre, une forme d'alternance au sein des pouvoirs publics est envisageable. Cela demande un peu de créativité, mais c'est faisable, tout comme des emplois "jeunes", puisque ce sont des contractuels. Je me répète sans doute, mais il existe des mesures

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Ik zal uw suggesties doorgeven aan de MIVB, zodat zij daarmee rekening kan houden bij het opstellen van haar bedrijfsplan. Ik ben ervan overtuigd dat de wil er is. Er hebben de voorbije maanden heel wat veranderingen plaatsgehad.*

U merkt terecht op dat een diversiteitshandvest niet volstaat. Momenteel is de diversiteit vrij beperkt en betreft ze vooral de buschauffeurs. De MIVB zal daarom een diversiteitsmanager aanwerven die ervoor moet zorgen dat die diversiteit op alle niveaus terug te vinden is.

- Het incident is gesloten.

MONDELINGE VRAGEN

De voorzitter.- Aan de orde zijn de mondelinge vragen.

fédérales pour permettre à des jeunes infraqualifiés d'avoir une première expérience professionnelle et d'activer leur stage d'attente dès aujourd'hui. Ces mesures sont issues du Pacte de solidarité entre générations, ne coûtent pas grand-chose et je ne pense pas que la STIB en soit exclue - il faudrait le vérifier. Il existe donc des pistes. Il y a aussi la formation professionnelle individualisée (FPI). Là aussi, il y a peut-être des pistes novatrices à examiner.

Je regrette que, depuis le 8 juin, il n'y ait rien eu de neuf.

M. Pascal Smet, ministre.- Je crois que de bonnes suggestions sont faites. Je vais les transmettre à la STIB pour la rédaction du plan d'entreprise. Je crois que la volonté est présente. Il y a aussi eu beaucoup de changements ces derniers mois.

A propos de la diversité, vous avez raison, une charte de la diversité ne suffit pas. Même si beaucoup de collaborateurs de la STIB sont issus de l'immigration, il serait préférable que le problème ne se pose pas au niveau des cadres. On ne doit pas nier que la diversité se trouve relativement limitée et concerne surtout les chauffeurs de bus. La STIB est notamment en train d'engager un manager de diversité qui veillera vraiment à tous les niveaux de la STIB. Cette volonté est réelle. Je sais qu'il est demandé à la STIB de mener une politique active de la diversité dans le comité de gestion, entre autres par mon chef de cabinet qui est chargé de mission. La STIB partage cette volonté et fait tout son possible.

- L'incident est clos.

QUESTIONS ORALES

M. le président.- L'ordre du jour appelle les questions orales.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CÉLINE FREMAULT

AAN DE HEER PASCAL SMET, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN,

betreffende "het geweld tegen vrouwen in het openbaar vervoer".

De voorzitter.- Mevrouw Fremault heeft het woord.

Mevrouw Céline Fremault *(in het Frans).- Verschillende vrouwenverenigingen stellen maatregelen voor tegen het geweld op het openbaar vervoer: alarmknoppen in de metrostations, een betere verlichting, beveiliging van de tunnels. Zij vinden ook dat conducteurs opgeleid moeten worden om om te gaan met gevallen van agressie en dat ze verplicht de politie moeten waarschuwen als een passagier dat vraagt.*

Daarnaast zijn ook preventie en bewustmaking belangrijk. De MIVB beschikt over 285.000 euro voor steun aan verenigingen die de gebruikers van het openbaar vervoer bewustmaken van het belang van respect en geweldloosheid.

Verder beschikt de MIVB over een dotatie om haar dienstverlening en veiligheid te verbeteren. Ik neem aan dat de MIVB daarmee zelf preventieve acties kan ondernemen. Enkele maanden geleden zou er aan het Bockstael-station een dergelijk proefproject geweest zijn, dat vooral gericht was op preventie van geweld tegen vrouwen.

Waarom subsidieert het gewest geen enkele vrouwenvereniging? Is dat omdat ze geen subsidies aanvragen? Wat moeten ze daarvoor doen? Plant u een gerichte offerteaanvraag? Zult u de komende jaren in de eerste plaats contact opnemen met verenigingen die werken rond geweld tegen vrouwen? Heeft de MIVB projecten aangaande dit soort van preventie? Kunnen de subsidies daarvoor gebruikt worden? Kunt u meer vertellen over het proefproject in Bockstael?

QUESTION ORALE DE MADAME CÉLINE FREMAULT

À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX PUBLICS

concernant "la violence à l'égard des femmes dans les transports publics".

M. le président.- La parole est à Mme Fremault.

Mme Céline Fremault.- Je souhaite entendre le ministre sur les politiques de prévention de la STIB - vous avez annoncé 40 agents de prévention supplémentaires - concernant la violence dans les transports publics, et plus particulièrement la violence à l'égard des femmes.

Plusieurs associations de femmes proposent une série de mesures pour lutter contre la violence dans les transports publics : mettre des boutons-alarmes dans les stations de métro, faire attention à l'éclairage des stations, à la transparence, aux possibilités de sécurisation des tunnels. Elles proposent également que les conducteurs ou conductrices soient formé(e)s à réagir en cas d'agression et obligé(e)s d'appeler la police à la demande d'un passager.

Mais en amont de cela, tout un travail de prévention et de sensibilisation est à réaliser. Si mes informations sont exactes, la STIB dispose d'un budget de 285.000 euros pour soutenir, entre autres, les associations qui développent des projets de sensibilisation au respect et à la non-violence dans les transports en commun. D'après une réponse écrite à notre collègue Mme Dejonghe, il s'agit d'associations qui travaillent à la base du problème et à la sensibilisation des jeunes.

En dehors de ce budget pour soutenir ces associations, la STIB reçoit une dotation pour l'amélioration de la qualité du service et de la sécurité. Je suppose que le budget alloué permet à la STIB de mener elle-même des opérations de prévention. Il semblerait même qu'un projet pilote de prévention à la violence dans les transports

publics, en partie à l'égard des femmes, avait été évoqué voici quelques mois, aux alentours de la station de métro Bockstael.

Mes questions sont les suivantes :

Comment se fait-il qu'aucune association travaillant avec des publics féminins ne soit reprise dans les associations subsidiées par la Région ? Est-ce simplement une absence de demande de subsides de la part de ces associations ou y a-t-il une autre explication ? Quelles sont les démarches à produire pour avoir accès à ces subsides ? Envisagez-vous de procéder à un appel d'offres ciblé ? Seriez-vous prêt à rencontrer et à contacter en priorité des associations qui travaillent sur la violence à l'égard des femmes pour les années à venir ? La STIB a-t-elle des projets précis concernant ce type de prévention en particulier ? Les subsides seraient-ils disponibles pour mener de telles actions en la matière et à l'égard de ce public ? Enfin, pourriez-vous m'en dire plus sur le projet pilote évoqué à la station Bockstael ?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- De MIVB en ikzelf staan open voor elke vereniging die een project wil indienen. Het is immers wenselijk om het probleem vanuit verschillende invalshoeken te bekijken. Er is uiteraard eerst een studie van deze projecten nodig.*

Tot op heden heeft slechts een organisatie, met name de vzw Garance, de dienst Preventie van de MIVB gecontacteerd om een proefproject uit te werken dat op vrouwen is gericht. Op 24 april en op 21 mei 2007 vonden er gesprekken plaats tussen twee van mijn medewerkers, deze vzw en een vertegenwoordiger van de MIVB.

Het project richt zich vooral op het onveiligheidsgevoel van de bewoonsters en op de gevolgen daarvan. Er wordt bijvoorbeeld een wandeling gemaakt om het openbaar vervoer te observeren. In het Bockstaelstation moet dat worden geïntegreerd in de samenwerking op het niveau van het Veiligheidscontract van de Stad Brussel. Dat zal op termijn zorgen voor een betere samenhang van de acties die in deze omgeving zullen plaatsvinden.

M. le président.- La parole est à M. Smet.

M. Pascal Smet, ministre.- La STIB et moi-même sommes ouverts à toute association souhaitant déposer un projet dans ce domaine, une diversification des approches étant souhaitable. Ces projets doivent bien entendu être étudiés avant de pouvoir être concrétisés.

A l'heure actuelle, une seule association, l'asbl Garance, a pris contact avec le service Prévention de la STIB, afin de développer un projet pilote orienté vers le public féminin. C'est d'ailleurs dans ce sens que deux de mes collaborateurs ont reçu l'asbl Garance les 24 avril et 21 mai en présence d'un représentant de la STIB.

Concrètement, le projet est axé sur le sentiment d'insécurité des habitantes et leur implication via différents outils tels que des marches visant à une observation de l'environnement "transport public". Son insertion à la station Bockstael devrait s'intégrer dans le travail de collaboration actuellement mis en oeuvre au niveau du Contrat de sécurité de la Ville de Bruxelles. Ce travail d'intégration garantit à terme une meilleure cohérence des actions mises en place dans cette zone.

Er is aan de vzw Garance gevraagd om een project uit te werken op basis van de verkennende wandelingen en de aanwezigheid bij de preventieambassades. Over het geschikte metrostation is nog geen beslissing genomen. Er komt een nieuwe ontmoeting in september. In november 2007 moet het dossier rond zijn. Er is een subsidie voorzien van maximaal 15.000 euro. Vermits de vzw Garance in 2007 over niet veel tijd meer beschikt, is de uitvoering van het project gepland voor 2008.

De voorzitter.- Mevrouw Fremault heeft het woord.

Mevrouw Céline Fremault *(in het Frans).- Ik had reeds met deze organisatie contact gehad, kort voordat u ze hebt ontmoet. Ze stond erop om met u te kunnen samenwerken. Ik vind deze samenwerking een positief signaal aan alle verenigingen die zich bekommeren om geweld tegen vrouwen.*

- Het incident is gesloten.

A ce stade, il a été demandé à l'asbl Garance de proposer un projet sur base de marches exploratoires et de présence lors des ambassades de prévention. Cependant, aucun avis définitif concernant la station de métro n'a été décidé. Une autre rencontre est prévue en septembre, avec finalisation en novembre. Le montant du subside prévu est de maximum 15.000 euros. L'asbl Garance nous ayant signalé son peu de disponibilité en 2007, le projet prendrait place en 2008.

M. le président.- La parole est à Mme Fremault.

Mme Céline Fremault.- Je voudrais remercier le ministre pour ces précisions. J'avais effectivement rencontré cette association peu de temps avant que vous ne les receviez. Elles étaient très en demande de pouvoir collaborer avec vous. Je suis donc satisfaite que cela puisse avancer. Je pense que cela donne un signal positif notamment à toutes les associations qui travaillent en matière de violence et en particulier à l'égard des femmes.

- L'incident est clos.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW OLIVIA P'TITO

AAN DE HEER PASCAL SMET, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN,

betreffende "de gevaarlijkheid van het gewestelijk traject van de Jubelfeestlaan".

De voorzitter.- Mevrouw P'tito heeft het woord.

Mevrouw Olivia P'tito *(in het Frans).- Ik heb u reeds vroeger geïnterpelleerd over een aantal gevaarlijke gewestwegen. Ik heb vernomen dat er in februari 2007 een verkeersongeval is gebeurd op een gewestweg waarbij een kind en een bus van*

QUESTION ORALE DE MME OLIVIA P'TITO

À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX PUBLICS,

concernant "la dangerosité du tracé régional du boulevard du Jubilé".

M. le président.- La parole est à Mme P'tito.

Mme Olivia P'tito.- J'ai déjà eu l'occasion de vous interpeller au sujet de la dangerosité de certaines voiries régionales - concernant la rue Picard à l'époque -, vous ne serez donc pas étonné de me voir revenir sur le sujet. J'ai en effet appris qu'au

De Lijn betrokken waren.

Dat gebeurde niet onverwacht. Bewoners van de Maritiemwijk hadden reeds gewezen op het gevaar van de busbaan op het gewestelijk traject van de Jubellaan, tussen de Belgicalaan en de Leopold II-laan in Molenbeek. De gewestwegen hebben een grote impact op het leven van de bevolking en moeten met de veiligheid van alle weggebruikers rekening houden.

Er moeten dan ook maatregelen komen om de zwakke weggebruikers te beschermen. Volgens talrijke getuigen rijden de bussen veel te snel en houden de chauffeurs geen rekening met de inrichting van deze laan. Door de werken die daar momenteel aan de gang zijn, is de snelheid wel gedaald.

De busbaan is aangelegd in een rechte lijn en laat dus hoge snelheden toe. De busbaan is echter smal en wanneer er een hindernis opduikt kan de bus niet uitwijken.

Ik wijs erop dat er geen signalisatie is aan de voetgangersoversteekplaatsen ter hoogte van de busbaan. Toch zijn er in de buurt een aantal scholen en spelen er heel wat kinderen in de buurt van de Bevrijderssquare.

Door de slechte plaatsing van de verkeerslichten vormen de bussen een gevaar voor overstekende voetgangers. Aan de Werkhuizenkaai waarschuwen licht- en geluidssignalen voetgangers voor naderende trams, terwijl daar eigenlijk minder mensen passeren.

Bovendien is de wachtzone voor voetgangers tussen de rijweg en de busstrook veel te smal.

Het belangrijkste probleem is dat de verkeerslichten aan het kruispunt van de Jubelfeestlaan en de Opzichterstraat slecht op elkaar afgestemd zijn. Wanneer trams en bussen voor hun verkeerslicht stoppen, versperren ze de weg voor voetgangers.

Hebt u contact gehad met de gemeente en met het wijkcomité om voor een oplossing te zorgen? Hebt u bij de aanleg van de Jubelfeestlaan rekening gehouden met de veiligheid van de zwakke weggebruikers?

mois de février dernier un accident de circulation impliquant une enfant et un bus appartenant à De Lijn a eu lieu sur un tracé régional.

Les circonstances ayant conduit à cet accident pouvaient être prévisibles puisque de nombreux habitants du quartier Maritime avaient fait part de leur mécontentement quant au tronçon de la bande bus situé sur la partie régionale du boulevard du Jubilé, entre le boulevard Belgica et le boulevard Léopold II à Molenbeek. Comme je vous le disais lors d'une précédente interpellation, l'impact qu'a l'état des voiries régionales sur le quotidien des habitants de notre Région est réel puisqu'il s'agit de prendre en compte la sécurité de tous les usagers, motorisés ou non.

Je me permets de vous énumérer les éléments qui semblent justifier que des mesures en vue de sécuriser les usagers faibles soient prises. Tout d'abord, d'aucuns prétendent que les bus De Lijn qui empruntent la bande bus roulent à une vitesse excessive eu égard à la configuration des lieux et ce, afin d'augmenter leur vitesse commerciale sans aucune considération pour les usagers faibles. De nombreuses personnes ont déjà pu en être témoin. Avec les travaux qui ont lieu pour l'instant à cet endroit, la vitesse a évidemment diminué.

La configuration de la bande bus - un tracé rectiligne - permet en effet de procéder à une accélération de la vitesse or, en cas d'obstacle, l'étroitesse de la bande bus ne permet pas de braquer le véhicule et un accident est donc inévitable.

J'attire également votre attention sur le fait que les passages pour piétons ne font l'objet d'aucune signalisation au niveau de la bande bus alors même qu'il y a là des écoles dans les environs et que de nombreux enfants se rendent aux abords du square des Libérateurs afin de se retrouver et s'amuser.

La disposition anarchique de ces feux de signalisation constitue un problème à régler en toute urgence car le bus coupe le passage pour piétons. Un problème sur lequel je souhaite attirer votre attention est visible le long du Quai des Usines où un dispositif visuel et sonore d'approche des trams a été mis en place alors que la densité de population le justifie moins.

Hebt u overleg gepleegd met de beleidsverantwoordelijken van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, De Lijn, de MIVB en de gemeente Molenbeek? Wat zult u ondernemen om de veiligheid van de voetgangers dringend te verbeteren? Als een ongeval veroorzaakt wordt door problemen met de verkeerslichten, is het de verantwoordelijkheid van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- Het is mogelijk om de verkeersveiligheid te verbeteren.*

De Lijn Vlaams-Brabant voert regelmatig snelheidscontroles uit om na te gaan of de snelheidslimieten worden nageleefd. De Lijn dringt er bij de chauffeurs op aan dat ze hun snelheid aan de situatie aanpassen en de verkeersregels respecteren.

De bussen maken gebruik van de trambedding. Bussen moeten aan een oversteekplaats steeds stoppen voor voetgangers, maar trams hebben altijd voorrang.

Un autre problème est l'étroitesse de la partie réservée aux piétons entre d'une part la circulation automobile et d'autre part l'arrivée d'un bus arrivant à grande vitesse et silencieusement.

Enfin, le problème majeur semble être la non synchronisation des feux de circulation situés au croisement du boulevard du Jubilé/rue de l'Intendant destinés d'une part aux automobilistes et d'autre part aux bus et trams. Il appert, en effet, que ces derniers lorsqu'ils s'arrêtent à hauteur de leur feu coupent systématiquement la route aux piétons qui souhaitent s'engager. Cette situation met en danger les piétons.

Pourriez-vous nous dire si des contacts ont été pris avec les responsables communaux et/ou du comité de quartier local afin de remédier à la situation constatée ? Avez-vous pris en compte ce type de situations lors de la configuration du tracé régional du boulevard du Jubilé en vue de sécuriser les usagers faibles qui empruntent ce tracé ?

Une concertation a-t-elle eu lieu entre les responsables régionaux, De Lijn, la STIB et la commune afin de trouver des pistes de solution ? Quels aménagements prévoyez-vous afin de sécuriser d'urgence, le passage des piétons ? J'attire votre attention sur le fait que si les feux de signalisation sont mis en cause en cas d'accident, on ne manquera pas de pointer la responsabilité de la Région.

M. le président.- La parole est à M. Smet.

M. Pascal Smet, ministre.-Améliorer davantage la sécurité routière est possible.

De Lijn Vlaams Brabant effectue régulièrement des contrôles de vitesse pour vérifier si les vitesses indiquées sont respectées. C'est que, dans sa politique générale, ladite société promeut la conduite à des vitesses adaptées aux circonstances et en respectant les règles de la sécurité routière. Les responsables de De Lijn sont conscients de l'importance du problème.

Les bus empruntent le tracé du site propre des trams. Là où les bus doivent s'arrêter lorsqu'un piéton s'apprête à traverser à hauteur d'un passage pour piétons, les trams ont toujours la priorité.

De MIVB heeft beslist om geen wegmarkeringen aan te brengen voor voetgangersoversteekplaatsen aan tramsporen. Die zouden immers een vals veiligheidsgevoel creëren.

De breedte van de strook in eigen bedding en van de voetgangerszone wordt mee bepaald door de herbestemming van de openbare weg. Er moet een minimale breedte worden inachtgenomen. Wel zouden de strook in eigen bedding en de voetgangerszone breder kunnen als men parkeerplaatsen schrapt. Dat zou de zichtbaarheid en dus ook de veiligheid van de voetgangers ten goede komen. Mijn administratie gaat na op welke plaatsen men deze formule kan toepassen zonder alle parkeerplaatsen te schrappen.

In afwachting organiseert mijn administratie een vergadering met de gemeente, de MIVB en De Lijn. Zij moeten hun instemming geven over twee zaken. Wat de markering van de oversteekplaatsen betreft, zal mijn administratie A21-borden plaatsen met een fluo rand. Dit symbool zal worden herhaald op de strook in eigen bedding, vlakbij de oversteekplaats. Daarnaast is er het probleem van de synchronisatie van de verkeerslichten. Het licht op het kruispunt Jubelfeest/Opzichter is zo afgesteld dat het gelijktijdig rood is voor het gewone verkeer en voor het openbaar vervoer. Problematisch is wel dat het verkeerslicht voor het openbaar vervoer zo is opgesteld, dat trams en bussen bij het stoppen gedeeltelijk op de oversteekplaats voor voetgangers staan. Het licht moet dus worden opgeschoven.

La STIB a décidé de ne pas marquer les traversées des voies de tram quand elles ne sont pas sécurisées par des feux de signalisation, précisément pour ne pas donner un faux sentiment de sécurité aux usagers faibles.

La largeur du site propre et de la partie destinée aux piétons entre la voirie, la zone de stationnement et le site propre est partiellement déterminée par l'autre affectation que l'on souhaite attribuer à la voirie. Bien qu'il faille respecter une largeur minimale, il est toujours possible d'élargir le site propre et la zone piétonne en supprimant l'espace de stationnement pour voitures le long du site, à l'endroit où c'est le plus dangereux.

Ceci augmenterait sensiblement la sécurité des piétons, enfants compris, qui deviendraient beaucoup plus visibles qu'ils ne le sont actuellement puisqu'ils ne pourraient plus surgir brusquement de derrière une voiture ou une camionnette garée. J'ai demandé que l'on répertorie les endroits où ce dispositif pouvait être mis en place sans enlever tout le stationnement.

En attendant, j'ai demandé à l'administration d'organiser une réunion avec la commune, la STIB et De Lijn afin d'obtenir leur accord sur deux choses :

- la signalisation des passages pour piétons : mon administration va procéder au renforcement de la signalisation verticale à cet endroit, en posant des "A21" bordés d'un cadre jaune fluorescent. Le même symbole sera reproduit en peinture sur la chaussée, au niveau du site propre, à l'approche du passage pour piétons, afin d'attirer l'attention ;

- la synchronisation des feux tricolores : La signalisation tricolore au carrefour Jubilé/Intendant a été réglée de sorte que les feux pour les véhicules et les feux pour les transports en commun soient verts ou rouges en même temps. Quand un tram ou bus s'arrête au feu rouge, le piéton bénéficie d'un feu vert et peut continuer sa traversée à travers le site propre. Il est vrai que la position physique du feu tricolore réservé aux trams et bus est telle qu'un bus ou tram à l'arrêt empiète sur le passage pour piétons. Mon administration va envisager de déplacer ce feu en amont du passage pour le libérer et faciliter la traversée piétonne.

De voorzitter.- Mevrouw P'tito heeft het woord.

Mevrouw Olivia P'tito *(in het Frans).- Ik ben blij dat er overleg komt en dat de verkeerslichten worden verplaatst.*

- Het incident is gesloten.

M. le président.- La parole est à Mme P'tito.

Mme Olivia P'tito.- Je me réjouis du futur déplacement des feux et de la concertation annoncée.

- L'incident est clos.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CARLA DEJONGHE

AAN DE HEER PASCAL SMET, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN,

betreffende "de vertraging van de heraanleg van de centrale lanen en de westelijke Kleine Ring"

QUESTION ORALE DE MME CARLA DEJONGHE

À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX PUBLICS,

concernant "le retard dans le réaménagement des boulevards centraux et de la petite ceinture ouest".

De voorzitter.- Mevrouw Dejonghe heeft het woord.

Mevrouw Carla Dejonghe.- De heraanleg van de centrale lanen heeft opnieuw vertraging opgelopen en wordt met minstens twee jaar uitgesteld. Dit zou vooral te wijten zijn aan de herinrichting van de westelijke Kleine Ring, die langer duurt dan verwacht.

Begin 2006 interpelleerde ik u over de heraanleg van de kanaalzone. Deze heraanleg was en is broodnodig om de leefbaarheid van de aanpalende straten en het Brusselse stadscentrum aanzienlijk te verbeteren. Vooral de mobiliteit en het vrachtvervoer zorgen voor enorme problemen in de wijken die grenzen aan de Kleine Ring, vooral wat de buurt tussen de Ninoofsepoort en het Saincteletteplein betreft.

Het dossier werd opgesplitst in twee delen, namelijk het deel aan de Ninoofsepoort en het deel aan de Kleine Ring en het kanaal. Door deze opsplitsing wil men de vertraging zoveel mogelijk beperken. De heraanleg van beide delen zou

M. le président.- La parole est à Mme Dejonghe.

Mme Carla Dejonghe *(en néerlandais).- Le réaménagement des boulevards centraux connaît un nouveau retard de deux ans au moins, qui serait principalement dû à la réorganisation de la petite ceinture ouest.*

Je vous avais interpellé début 2006 à propos du réaménagement de la zone du canal, nécessaire pour améliorer sensiblement la qualité de vie des rues avoisinantes et du centre-ville.

Le dossier a été scindé en deux parties, qui concernent l'une la Porte de Ninove et l'autre la petite ceinture et le canal, pour limiter autant que possible le retard. Le réaménagement des deux parties aurait dû être terminé en 2007.

Le retard rencontré dans une zone semble lié à un retard dans le réaménagement de l'autre zone, et vice versa. Dans votre réponse à ma précédente question, vous déclariez que ce retard était dû à une opposition de la commune. Votre présence

worden uitgevoerd in 2007, op basis van een studie.

U verklaarde dat er voor deze heraanleg moet worden rekening gehouden met de herinrichting van de centrale lanen. Nu blijkt dat een vertraging in de ene zone te wijten is aan een vertraging van de heraanleg in een andere zone en vice versa. In uw antwoord op mijn vorige vraag gaf u aan dat het uitstel te wijten was aan tegenkanting vanwege het stadsbestuur. Nu u zelf ook deel uitmaakt van dat bestuur, zou het dossier toch een stuk sneller moeten worden uitgevoerd.

Het is totaal onduidelijk wanneer de werken zullen worden uitgevoerd. Het lijkt er zelfs op dat het hele dossier, dat broodnodig is voor de leefbaarheid van de hoofdstad, letterlijk en figuurlijk op de lange baan wordt geschoven.

Wanneer zullen de zones aan de Ninoofsesteenweg en de Kleine Ring en het kanaal worden heraangelegd? Wat zijn de redenen voor de vertraging van de heraanleg van de westelijke Kleine Ring? Werd de testfase met de afgeschermde centrale trambedding, die u plande voor de zomer van 2006, ook effectief uitgevoerd? Hoe werd deze testfase geëvalueerd? Welke planning en timing bestaat er momenteel voor de heraanleg van de centrale lanen en de westelijke Kleine Ring?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- Er is ondertussen meer duidelijkheid gekomen in dit dossier, dat zowel door het gewest als door Beliris wordt beheerd. Zoals dat met projecten van Beliris wel vaker het geval is, hebben we door het nodige overleg vertraging opgelopen. Bovendien zijn ook de gemeente Molenbeek en Brussel-Stad betrokken partij. Er is een akkoord bereikt over de plannen, dat een zestal weken geleden aan de pers werd voorgesteld. Vóór het einde van dit jaar zal de aanvraag voor de bouwvergunning worden ingediend.

Het is belangrijk dat de kleine ringlanen tussen het Saincteletteplein en de Ninoofsepoort worden heraangelegd. Het klopt dat dit meer tijd vraagt dan oorspronkelijk gepland. Dat de administratie het globale probleem rond mobiliteit en veiligheid bestudeerde, is een van de redenen voor de

dans le collège communal actuel devrait permettre de faire avancer ce dossier.

La date des travaux est complètement imprécise. Il semble même que le dossier soit indéfiniment reporté.

Quand les zones de la chaussée de Ninove, de la petite ceinture et du canal seront-elles réaménagées ? Quelles sont les raisons du retard que connaît le réaménagement de la petite ceinture ouest ? La phase de test pour le site central protégé pour le tram, que vous prévoyiez pour l'été 2006, a-t-elle été menée ? Comment a-t-elle été évaluée ? Quels sont le calendrier et les phases du réaménagement de boulevards centraux et de la petite ceinture ouest ?

M. le président.- La parole est à M. Smet.

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais).- La concertation entre la Région et Beliris est responsable du retard que connaît ce dossier, dans lequel les communes de Molenbeek et de Bruxelles-Ville sont également partie prenante. Un accord est intervenu sur les plans, qui ont été présentés à la presse il y a six semaines. La demande de permis d'urbanisme sera introduite avant la fin de cette année.*

Le réaménagement nécessaire des boulevards de la petite ceinture entre la porte de Ninove et la place Sainctelette demande plus de temps que prévu. L'une des causes de ce retard est le fait que l'administration se soit penchée sur le problème global de la mobilité et de la sécurité. Par ailleurs, je n'étais pas d'accord avec les plans initiaux, qui manquaient d'ambition.

vertraging. Bovendien was ik het niet eens met de oorspronkelijke plannen, omdat ze niet ambitieus genoeg waren.

Er komt onder meer een park in de buurt van de Ninoofsepoort. Eind 2007 zullen we hiervoor een stedenbouwkundige vergunning indienen. Daarover bestaat een principeakkoord. Momenteel zijn we de plannen aan het afwerken.

Daarnaast staat ook de heraanleg van de Mariemont- en de Nijverheidskaai op het programma. De stedenbouwkundige vergunning hiervoor werd afgeleverd in mei 2007.

Daarvoor is de vergunning afgeleverd in mei 2007. De werken op de Mariemontkaai en de Nijverheidskaai starten in maart 2008.

Wegens de grote verkeersdruk op de westelijke kleine ringlanen en in de centrumlanen, en gelet op de enorme complexiteit, was het niet zo evident om een verandering toe te voegen. Om nieuwe plannen te maken moest eerst de impact op de mobiliteit bekend zijn.

Er was ook de veiligheid van de zwakke weggebruikers, de vlotte doorstroming van het openbaar vervoer, en van alle verkeer in deze zone.

De FOD Mobiliteit en Vervoer zal binnenkort de stedenbouwkundige aanvraag voor de heraanleg van het stuk tussen het Saincteletteplein en de Ninoofsepoort moeten indienen in het kader van het Beliris-akkoord. Er bestaat een akkoord hierover tussen alle overheden. De gewestregering heeft het goedgekeurd. Nu moeten nog de laatste plannen worden aangepast zodat de vergunning kan aangevraagd worden. Mevrouw Dupuis heeft zich ertoe verbonden die vergunning zeer snel af te leveren.

Dit project omvat onder meer de aanleg van een laterale trambedding aan de kant van het kanaal en van een wandelzone voor voetgangers. Er komt ook een nieuwe voetgangersbrug tussen Sint-Jans-Molenbeek en Brussel. De stedenbouwkundige aanvraag voor de heraanleg van de omgeving van de Ninoofsepoort zal eind 2007 worden ingediend. De plannen bevinden zich in een laatste fase. Er komt daar een park. Ook de sportzone van de stad

Nous introduirons fin 2007 un permis d'urbanisme pour la création d'un parc à la porte de Ninove, pour lequel un accord de principe est intervenu. Nous finalisons les plans pour l'instant.

Le permis d'urbanisme pour le réaménagement des quais de Mariemont et de l'Industrie a été délivré en mai 2007.

Les travaux commenceront en mars 2008.

A cause de l'importance du trafic sur la petite ceinture ouest et sur les boulevards du centre et vu la complexité du dossier, il n'était pas évident d'apporter une modification. Pour faire de nouveaux plans, il fallait connaître l'impact sur la mobilité, tenir compte de la sécurité des usagers faibles, de la fluidité du transport public et de tout le trafic dans cette zone.

Le SPF Mobilité et Transports introduira prochainement la demande de permis d'urbanisme pour le réaménagement de la portion située entre la place Sainctelette et la porte de Ninove. Il y a un accord à ce propos entre tous les niveaux de pouvoir. Le gouvernement régional l'a approuvé. Les derniers plans doivent être adaptés pour pouvoir demander le permis. Mme Dupuis s'est engagée à le délivrer très rapidement.

Ce projet comprend notamment l'aménagement d'un site latéral pour les trams du côté du canal, d'une zone de promenade pour les piétons et d'un pont pour piétons entre Molenbeek-Saint-Jean et Bruxelles. La demande de permis d'urbanisme pour le réaménagement de la porte de Ninove sera introduite fin 2007. Il y aura un parc et la zone de sports de la Ville de Bruxelles y sera rattachée. Cela créera donc une grande zone verte et le trafic automobile sera complètement réaménagé.

Les retards sont imputables au fait que les plans n'ont pas fait l'unanimité. Le problème a entre-temps été résolu. Les plans initiaux auraient causé de nombreux embouteillages.

Il n'y a pas eu de phase de test, mais des comptages ont été effectués pour établir un modèle informatique et réaliser des simulations fiables. Des simulations in situ auraient été préjudiciables, car elle auraient exigé des travaux. Les plans ont

Brussel die nu achter de muren verborgen ligt, zal worden aangesloten op dat park. Er komt daar dus een grote groene zone en het autoverkeer wordt volledig heraangelegd. Er komt ook een autoluw plein en de impact op de buurt zal erg groot zijn.

De vertragingen zijn te wijten aan het feit dat er geen volledige eensgezindheid bestond over de plannen. Dat probleem is ondertussen opgelost. Als de originele plannen werden uitgevoerd zou er van vijf uur 's morgens tot vijf uur ' s avonds een file hebben gestaan. Bovendien worden in de toekomst ook de centrumbanen heraangelegd en dat verkeer moet ook ergens naartoe.

Ik had beloofd dat er een testfase zou komen, maar dat is niet gebeurd. Er zijn tellingen uitgevoerd om een informaticamodel op te stellen en betrouwbare simulaties uit te voeren. Op basis daarvan is vastgesteld dat simulaties in situ belastend zouden zijn, omdat daarvoor een gedeeltelijke uitvoering van de inrichting noodzakelijk was. Er waren dus werken nodig om de realiteit uit te testen. Daarom hebben we de plannen aangepast op basis van de simulaties en de resultaten daarvan. Er is wel een test gebeurd op basis van grondmarkeringen.

Er is nu een uitvoeringsplanning opgesteld voor de centrumlijnen, de westelijke kleine ringlanen en het Rogierplein. Het plan voor de heraanleg van de centrumlijnen is niet afgevoerd, maar uitgesteld. Het overleg daarover gaat nog steeds verder. Het probleem situeert zich op het vlak van de coördinatie omdat in 2008 in hetzelfde stadsgedeelte verschillende grote werken zullen plaatsvinden. De werken moeten dus in verschillende fases verlopen.

donc été adaptés sur la base des simulations.

Un calendrier a été établi pour la réalisation des lignes du centre, la petite ceinture ouest et la place Rogier. Le plan concernant le réaménagement des lignes du centre a été retardé. La réflexion à ce propos se poursuit. Le problème se situe au niveau de la coordination car, en 2008 il y aura divers chantiers dans la même partie de la ville. Les travaux devront donc se dérouler en plusieurs phases.

De voorzitter.- Mevrouw Dejonghe heeft het woord.

Mevrouw Carla Dejonghe.- De werken zouden in 2008 van start gaan. Hoe lang zullen ze duren?

De heer Pascal Smet, minister.- Het gaat om een heel grote werf. Er moet onder meer een brug worden gebouwd. Er zullen bovendien werken plaatsvinden aan weerszijden van het kanaal. Normaal gezien zullen die werken twee jaar in beslag nemen, maar wij zijn samen met de federale

M. le président.- La parole est à Mme Dejonghe.

Mme Carla Dejonghe *(en néerlandais).- Les travaux devraient commencer en 2008. Combien de temps dureront-ils ?*

M. Pascal Smet, ministre *(en néerlandais).- Normalement, ces travaux dureront deux ans, mais nous examinons avec le service public fédéral la possibilité de réduire ce délai.*

overheidsdienst aan het onderzoeken of wij die termijn kunnen inkorten.

- Het incident is gesloten.

- L'incident est clos.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE

AAN DE HEER CHARLES PICQUÉ, MINISTER-PRESIDENT VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET PLAATSELIJKE BESTUREN, RUIMTELIJKE ORDENING, MONUMENTEN EN LANDSCHAPPEN, STADSVERNIEUWING, HUISVESTING, OPENBARE NETHEID EN ONTWIK-KELINGSSAMENWER-KING,

EN AAN DE HEER PASCAL SMET, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN,

betreffende "de goedkeuring van de gemeentelijke mobiliteitsplannen".

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge *(in het Frans).- De regering heeft de gemeentelijke mobiliteitsplannen nog altijd niet goedgekeurd, waardoor de gemeenten een aantal projecten niet kunnen uitvoeren. Het gaat om de projecten die het gewest zou financieren via de mobiliteitsconvenanten.*

Wat is de oorzaak van deze vertraging? Hoe zult u die wegwerken?

QUESTION ORALE DE MME CÉLINE DELFORGE

À M. CHARLES PICQUÉ, MINISTRE-PRÉSIDENT DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DES POUVOIRS LOCAUX, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, DES MONUMENTS ET SITES, DE LA RÉNOVATION URBAINE, DU LOGEMENT, DE LA PROPRETÉ PUBLIQUE ET DE LA COOPÉRATION AU DÉVELOPPEMENT,

ET À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX PUBLICS,

concernant "l'approbation des plans communaux de mobilité".

M. le président.- La parole est à Mme Delforge.

Mme Céline Delforge.- Il me revient que le gouvernement n'a toujours pas approuvé les plans communaux de mobilité. Or, une partie des projets contenus dans ces plans devrait être financée par la Région dans le cadre des conventions de mobilité.

De ce fait, de nombreux projets sont actuellement dans l'impossibilité d'être mis en œuvre par les communes concernées.

Pouvez-vous m'expliquer, Monsieur le Ministre, quelles sont les causes de ce retard et quelles mesures vous comptez prendre pour remédier au plus vite à cette perte de temps qui se monte jusqu'à une demi-législature dans certaines communes ?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).- De vertraging is deels te wijten aan de procedure. Nadat de gemeenteraad het gemeentelijke mobiliteitsplan heeft goedgekeurd, moet dit voor advies aan de Gewestelijke Mobiliteitscommissie en het BUV worden voorgelegd. Tot slot moet het plan aan de regering worden voorgelegd.*

In het verleden nam die procedure heel wat tijd in beslag. Bovendien kampte de administratie met een tekort aan personeel. Dat probleem is ondertussen opgelost, aangezien op 15 mei jongstleden een extra persoon in dienst is genomen.

Mijn voorgangers hebben een aantal bevoegdheden met betrekking tot de mobiliteitsplannen niet uitgeoefend. Wij voeren nu een inhaalbeweging uit.

Momenteel hebben vier gemeenten (Anderlecht, Jette, Watermaal-Bosvoorde en Molenbeek) een mobiliteitsplan opgesteld. De regering zal die plannen hetzij op de volgende ministerraad hetzij na het zomerreces bespreken.

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge *(in het Frans).- Ik heb geen bijkomende vraag. Het antwoord was volledig.*

- Het incident is gesloten.

M. le président.- La parole est à Smet.

M. Pascal Smet, ministre.- Vous avez raison concernant ce retard, que j'ai également constaté. Il ne s'agit cependant pas vraiment d'une perte de temps, puisqu'il s'agit d'un processus formel.

A ce jour, quatre communes, à savoir Anderlecht, Jette, Watermael-Boitsfort et Molenbeek, ont achevé leur plan de mobilité. Une fois le plan approuvé par le conseil communal, il est soumis pour avis à la Commission régionale de la Mobilité. Sur base de ses remarques, l'AED émet son avis. Le plan est ensuite soumis pour accord au gouvernement. Cette procédure a pris beaucoup de temps dans le passé.

Cette situation est également liée à un problème de personnel au sein de l'administration, qui est toutefois résolu depuis le 15 mai dernier, date à laquelle un agent a été recruté, qui assurera le suivi de l'exécution de ces plans et formulera des initiatives. J'ai pu constater que la Région avait des compétences que mes prédécesseurs n'ont pas exercées, qui concernent les plans de mobilité. Nous rattrapons ces retards pour l'instant.

Les plans communaux d'Anderlecht, de Jette et de Watermael-Boitsfort seront soumis pour approbation, soit au prochain gouvernement, soit immédiatement après les vacances, selon les priorités de l'ordre du jour.

M. le président.- La parole est à Mme Delforge.

Mme Céline Delforge.- Je n'ai pas de question complémentaire. La réponse du ministre était complète.

- L'incident est clos.