

Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale

Brusselse Hoofdstedelijke Raad

**Séance plénière
du jeudi 21 février 2002**

**Plenaire vergadering
van donderdag 21 februari 2002**

SOMMAIRE

INHOUDSOPGAVE

	Pages
EXCUSES	715
COMMUNICATIONS FAITES AU CONSEIL	
— Cour d'arbitrage	715
QUESTIONS ECRITES AUXQUELLES IL N'A PAS ETE REPONDU	715
INTERPELLATIONS	
— De M. Fouad Lahssaini à M. François-Xavier de Donnea, Ministre-Président du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Pouvoirs locaux, de l'Aménagement du Territoire, des Monu- ments et Sites, de la Rénovation urbaine et de la Re- cherche scientifique concernant « les projets de lutte contre les bandes « urbaines » ou « organisées » »	716
Discussion — <i>Orateurs</i> : MM. Fouad Lahssaini, Joseph Parmentier, Joseph Riguelle, Jos Van Assche, François-Xavier de Donnea , 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 et de la Recherche scientifique	716
— De Mme Geneviève Meunier à M. Jos Chabert, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles- Capitale, chargé des Travaux publics, du Transport et de la Lutte contre l'Incendie et l'Aide médicale ur- gente, concernant « les modifications du réseau du tram »	724

	Blz.
VERONTSCHULDIGD	715
MEDEDELINGEN AAN DE RAAD	
— Arbitragehof	715
SCHRIFTELIJKE VRAGEN DIE NOG GEEN ANT- WOORD VERKREGEN	715
INTERPELLATIES	
— Van de heer Fouad Lahssaini tot de heer François-Xavier de Donnea, Minister-President van de Brusselse hoofd- stedelijke regering, belast met Plaatselijke Besturen, Ruimtelijke Ordening, Monumenten en Landschappen, Stadsvernieuwing en Wetenschappelijk Onderzoek, betreffende « de plannen voor de strijd tegen de stads- bendes of georganiseerde bendes »	716
Bespreking — <i>Sprekers</i> : de heren Fouad Lahssaini, Joseph Parmentier, Joël Riguelle, Jos Van Assche, François-Xavier de Donnea , Minister- President van de Brusselse hoofdstedelijke rege- ring, belast met Plaatselijke Besturen, Ruimtelijke Ordening, Monumenten en Landschappen, Stads- vernieuwing en Wetenschappelijk Onderzoek	716
— Van mevrouw Geneviève Meunier tot de heer Jos Chabert, minister van de Brusselse hoofdstedelijke re- gering, belast met Openbare Werken, Vervoer, Brand- bestrijding en Dringende Medische Hulp, betreffende « de wijzigingen van het tramnet »	724
	713

	Pages		Blz.
	—		—
Interpellation jointe de M. Denis Grimberghs concernant « les politiques d'accueil et de vente d'abonnements et de titres de transport par la STIB »	724	Toegevoegde interpellatie van de heer Denis Grimberghs betreffende « het onthaalbeleid en het beleid met betrekking tot de verkoop van abonnements en vervoerbewijzen bij de MIVB »	724
Interpellation jointe de Mme Sfia Bouarfa concernant « la politique du personnel à la STIB »	724	Toegevoegde interpellatie van mevrouw Sfia Bouarfa betreffende « het personeelsbeleid bij de MIVB »	724
Interpellation jointe de M. Jos Van Assche concernant « le manque de succès de la ligne de bus STIB à destination de l'aéroport »	724	Toegevoegde interpellatie van de heer Jos Van Assche betreffende « het gebrek aan succes van de MIVB-buslijn naar de luchthaven »	724
Discussion — <i>Orateurs</i> : Mmes Sfia Bouarfa, Geneviève Meunier, MM. Denis Grimberghs, Jos Van Assche, Jean-Pierre Cornelissen, Michel Van Roye, Johan Demol, Mme Dominique Braeckman, M. Jos Chabert , ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Travaux publics, du Transport et de la Lutte contre l'Incendie et l'Aide médicale urgente	724	Bespreking — <i>Sprekers</i> : mevrouw Sfia Bouarfa, mevrouw Geneviève Meunier, de heren Denis Grimberghs, Jos Van Assche, Jean-Pierre Cornelissen, Michel Van Roye, Johan Demol, mevrouw Dominique Braeckman, de heer Jos Chabert , minister van de Brusselse hoofdstedelijke regering, belast met Openbare Werken, Vervoer, Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp	724
QUESTIONS ORALES		MONDELINGE VRAGEN	
— De M. Denis Grimberghs à M. Jos Chabert, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Travaux publics, du Transport et de la Lutte contre l'Incendie et l'Aide médicale urgente, concernant « la ratification de l'accord de coopération relatif au plan d'investissement de la SNCB »	738	— Van de heer Denis Grimberghs aan de heer Jos Chabert, minister van de Brusselse hoofdstedelijke regering, belast met Openbare Werken, Vervoer, Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp, betreffende « de bekrachtiging van het samenwerkingsakkoord met betrekking tot het investeringsplan van de NMBS »	738
— De Mme Caroline Persoons à MM. Eric Tomas, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de l'Emploi, de l'Economie, de l'Energie et du Logement, et Guy Vanhengel, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Finances, du Budget, de la Fonction publique et des Relations extérieures, concernant « les tests génétiques à l'embauche »	739	— Van mevrouw Caroline Persoons aan de heren Eric Tomas, minister van de Brusselse hoofdstedelijke regering, belast met Tewerkstelling, Economie, Energie en Huisvesting, en Guy Vanhengel, minister van de Brusselse hoofdstedelijke regering, belast met Financiën, Begroting, Openbaar Ambt en Externe Betrekkingen, betreffende « het genetisch onderzoek bij de indienstneming »	739

PRESIDENCE DE **MME MAGDA DE GALAN**, PRESIDENTE

VOORZITTERSCHAP VAN **MEVROUW MAGDA DE GALAN**, VOORZITTER

La séance plénière est ouverte à 15 h 15.

De plenaire vergadering wordt geopend om 15.15 uur.

Mme la Présidente. — Je déclare ouverte la séance plénière du Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale du jeudi 21 février 2002.

Ik verklaar de plenaire vergadering van de Brusselse Hoofdstedelijke Raad van donderdag 21 februari 2002 geopend.

EXCUSES — VERONTSCHULDIGD

Mme la Présidente. — Ont prié d'excuser leur absence : M. Rufin Grijp, Mmes Isabelle Molenberg, Marguerite Bastien, Isabelle Emmery et M. Jan Béghin.

Verontschuldigen zich voor hun afwezigheid : de heer Rufin Grijp, mevrouw Isabelle Molenberg, mevrouw Marguerite Bastien, mevrouw Isabelle Emmery en de heer Jan Béghin.

COMMUNICATIONS FAITES AU CONSEIL

MEDEDELINGEN AAN DE RAAD

Cour d'arbitrage

Arbitragehof

Mme la Présidente. — Diverses communications ont été faites au Conseil par la Cour d'arbitrage.

Elles figureront au Compte rendu analytique et au Compte rendu intégral de cette séance. (*Voir annexes.*)

Verscheidene mededelingen worden door het Arbitragehof aan de Raad gedaan.

Zij zullen in het Beknopt Verslag en in het Volledig Verslag van deze vergadering worden opgenomen. (*Zie bijlagen.*)

**QUESTIONS ECRITES AUXQUELLES IL
N'APAS ETE REPONDU**

**SCHRIJFTELIJKE VRAGEN DIE NOG GEEN
ANTWOORD VERKREGEN**

Mme la Présidente. — A la suite de la réunion du Bureau élargi d'hier, j'ai rappelé par courrier à M. le Ministre-Président que les réponses aux questions écrites doivent être complètes et que des formules dilatoires comme : « Il vous sera répondu plus tard ... en attendant diverses autres données » ne pouvaient être qu'exceptionnelles.

Un collègue voulait interpellier le gouvernement à ce sujet; c'est pourquoi j'ai rappelé cette règle aux membres du gouvernement.

Je vous communique ci-après le nombre de questions écrites auxquelles chaque ministre ou secrétaire d'Etat n'a pas répondu dans le délai réglementaire :

Ik deel u hierna het aantal schriftelijke vragen per minister of staatssecretaris mee die nog geen antwoord verkregen binnen de door het reglement bepaalde termijn :

De heer Jos CHABERT	1
M. Eric TOMAS	4
De heer Robert DELATHOUWER	2
M. Alain HUTCHINSON	8

J'insiste auprès des membres du gouvernement pour que leurs réponses aux parlementaires soient complètes et transparentes.

Je rappelle, par ailleurs, que la Cour des Comptes peut désormais se substituer au ministre qui n'a pas répondu à une question.

Je réitère à cette tribune le souhait unanime du Bureau élargi.

La parole est à M. François-Xavier de Donnea, Ministre-Président.

M. François-Xavier de Donnea, 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 et de la Recherche scientifique. — Madame la Présidente, je partage entièrement vos préoccupations.

Je ne manquerai pas de relayer vos préoccupations tout à fait légitimes auprès de mes collègues du gouvernement. Cela a d'ailleurs déjà été fait une première fois ce matin.

Nous allons étudier des possibilités de sanctions à l'égard des ministres récalcitrants !

Mme la Présidente. — Ces sanctions relèvent alors de l'Exécutif.

INTERPELLATIONS

INTERPELLATIES

Mme la Présidente. — L'ordre du jour appelle les interpellations.

Aan de orde zijn de interpellaties.

L'INTERPELLATION DE M. FOUAD LAHSSAINI A M. FRANCOIS-XAVIER DE DONNEA, MINISTRE-PRESIDENT DU GOUVERNEMENT DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGE DES POUVOIRS LOCAUX, DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE, DES MONUMENTS ET SITES, DE LA RENOVATION URBAINE ET DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE, CONCERNANT « LES PROJETS DE LUTTE CONTRE LES BANDES « URBAINES » OU « ORGANISEES » »

Discussion

INTERPELLATIE VAN DE HEER FOUAD LAHSSAINI TOT DE HEER FRANCOIS-XAVIER DE DONNEA, MINISTER-PRESIDENT VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET PLAATSELIJKE BESTUREN, RUIMTELIJKE ORDENING, MONUMENTEN EN LANDSCHAPPEN, STADSVERNIEUWING EN WETENSCHAPPELIJK ONDERZOEK, BETREFFENDE « DE PLANNEN VOOR DE STRIJD TEGEN DE STADSBENDES OF GEORGANISEERDE BENDES »

Bespreking

Mme la Présidente. — La parole est à M. Fouad Lahssaini pour développer son interpellation.

M. Fouad Lahssaini. — Madame la Présidente, Monsieur le Ministre-Président, il y a quelques mois, je vous demandais des informations sur les projets dits de « lutte contre les bandes urbaines ». Vous m'aviez alors promis une présentation de l'évaluation qui en était faite par la VUB.

Les conclusions de cette évaluation vous ont été présentées et des recommandations ont été formulées par les chercheurs.

Ces projets avaient été mis sur pied par votre prédécesseur à la veille des élections communales, en vue de « ramener un niveau de sécurité objective et subjective acceptable dans un quartier où sévit une bande de jeunes ».

Autrement dit,

1. Il y aurait une définition de ce qu'est une bande urbaine, ce qui semble poser problème pour les chercheurs qui ont eu du mal à trouver une concordance entre les zones qui ont été délimitées comme le lieu où sévit ladite bande et la réalité ! C'est une première remarque qui, d'un point de vue académique et de rigueur scientifique, met à mal ce projet.

2. Le gouvernement avait aussi défini ce qu'est un niveau de sécurité objective ! J'aimerais profiter de ces définitions si elles sont présentables et si vous en disposez, Monsieur le Ministre-Président.

Toutefois, je constate qu'avant que cette évaluation vous soit été présentée, vous aviez, vous et le gouvernement, décidé d'intégrer ce projet dans les nouveaux contrats de sécurité.

Monsieur le Ministre-Président, pouvez-vous me dire quelle était donc la fonction attendue de cette évaluation, et quel était le principal élément qui dictait cette décision d'intégrer ces projets dans les nouveaux contrats de sécurité ?

Ce que je souhaite mettre en évidence aujourd'hui, c'est aussi le caractère répété de cette stratégie de l'effet d'annonce qui est le but, l'objectif de ces projets et dispositifs.

Cette évaluation et la réalité du terrain montrent qu'il a été très difficile de mettre ces projets en place dans la pratique et surtout de les pérenniser.

En effet, certaines communes n'ont pas su mettre en place ces projets car ils ne correspondent à aucun besoin ou analyse appropriée, alors que des quartiers avaient été préalablement, voire arbitrairement sélectionnés. C'est cet esprit de gaspillage des deniers publics qui me heurte car il se confirme que le premier critère, ce sont les dépenses des deniers de notre région.

Par ailleurs, lors du lancement de ces projets, le groupe Ecolo s'était déjà insurgé contre les dérives que pouvaient engendrer de telles actions, tant en stigmatisant des jeunes, voire une catégorie ethnique de jeunes, qu'en introduisant encore plus de confusion dans le rôle du travail social et celui de la police.

Nos craintes se sont malheureusement avérées pertinentes car, dans la plupart de ces projets, soit les travailleurs n'ont pas pu voir en quoi il s'agissait d'une bande organisée et ne voyaient pas ce qu'on attendait d'eux, soit les jeunes des quartiers ont rejeté cette appellation qu'ils réfutaient : du jour au lendemain on les embarquait dans un nouveau projet où ils étaient devenus les voyous du quartier.

De son côté, la police s'est généralement déclarée satisfaite de pouvoir augmenter son effectif et a aussi traduit le projet selon des versions diverses. Et c'est de bonne guerre, il n'y a pas que le « secteur social issu des contrats de sécurité » qui « s'adapte » à l'offre des ministères qui mettent à leur disposition des sommes non négligeables, en échange de simples demandes et dossiers s'engageant à lutter contre le fameux sentiment d'insécurité. La police a procédé de la même manière, c'est-à-dire, qu'importe ce qui est écrit dans les contrats et les engagements pris, pour autant que l'on bénéficie de moyens nouveaux que l'on utilisera comme on veut.

Manifestement, il n'y a pas correspondance entre le contenant et le contenu de ces projets. D'ailleurs, certaines communes ont refusé d'intégrer ces projets dans les nouveaux contrats et d'autres vont probablement continuer à contourner les conditions des accords.

Toujours au niveau de l'emballage, lors de l'instauration de ces projets, il était question qu'une cellule soit constituée dans chaque commune, chargée de veiller au bon déroulement du projet et, le cas

échéant, attirer l'attention des responsables sur une éventuelle évolution négative ! Force est de constater qu'à de rares exceptions près, cette cellule n'a pas fonctionné et, surtout, n'a pas pu éviter les dérapages. Car, globalement on peut dire que ces projets sont « impraticables » tels qu'ils ont été définis. Et la fameuse cellule qui était partie prenante du projet n'allait pas s'amuser à scier la branche sur laquelle elle-même était assise !

J'en arrive à ma deuxième et dernière question. Quelles mesures comptez-vous prendre, Monsieur le Ministre-Président, afin de corriger les dérives constatées sur le terrain, tout en tenant compte des recommandations des chercheurs ? J'estime qu'un plus grand sérieux est nécessaire dans la définition des problèmes, sur la base de données fiables et non plus en fonction du « désir du prince ». Il convient aussi de cesser le parachutage de projets à partir de votre cabinet pour faire plaisir aux demandes des municipalistes. Il faut, enfin, agir sur les causes des difficultés de « vivre ensemble » et quitter cette stratégie de l'effet d'annonce.

En conclusion, je préconise le retour au principe de réalité qui veut que les projets résultent d'abord d'une démarche rigoureuse, à laquelle il faut donner du temps, et l'abandon des solutions magiques qui disent « il suffit de » ... En d'autres termes, ces projets n'ont aucune pertinence par rapport à l'objectif annoncé. (*Applaudissements sur les bancs Ecolo.*)

Mme la Présidente. — La parole est à M. Joseph Parmentier.

M. Joseph Parmentier. — Madame la Présidente, Monsieur le Ministre-Président, chers Collègues, la Région de Bruxelles-Capitale a accordé, faut-il le rappeler, dès sa constitution, un intérêt tout particulier aux problèmes liés à la sécurité urbaine. Elle consacre ainsi le budget le plus important pour aider les communes à développer leur politique de sécurité et de prévention et elle fut la première des régions à s'inscrire, dès 1992, dans la réalisation des contrats de sécurité et de société.

Le droit à la sécurité est d'autant plus important à garantir qu'il nous faut bien constater qu'en ce domaine, ce sont encore les populations les plus fragilisées qui en sont les victimes. Au-delà de ce constat qui illustre une nouvelle fois l'inégalité sociale face à la criminalité, il faut rappeler que l'on ne peut valablement développer des politiques sociales, des politiques d'insertion, des politiques de formation ou des initiatives visant l'accueil de nouveaux habitants si les pouvoirs publics ne sont pas en mesure d'offrir les conditions garantissant la sécurité des citoyens.

L'enjeu reste de taille car la dualisation sociale, économique et territoriale des centres urbains favorise l'éclosion de multiples insatisfactions qui, pour une part, se transformeront en criminalité urbaine.

Aussi, s'il faut resituer sans cesse le contexte dans lequel évolue la délinquance, s'il faut renforcer les dispositifs d'insertion socio-professionnelle, les programmes de revitalisation urbaine, le développement d'un travail de prévention et d'accompagnement social, il faut aussi cesser d'opposer l'approche sociologique à l'indispensable respect des règles de vie commune. Le droit à la sécurité est aussi un principe fondamental du droit des citoyens.

C'est toute la société qui doit être mobilisée pour faire droit à chacun, étant entendu que le devoir de chacun est de respecter les autres. Les idéaux de la citoyenneté ont pour but d'unir les hommes, de leur faire prendre conscience de ce qu'ils ont en commun dans le cadre de la cité.

Il nous revenait de prendre à-bras-le-corps ces questions de sécurité et de ne pas laisser ce terrain à ceux qui n'ont d'autres réponses que la déraison et le rejet de l'autre.

Je n'ignore pas les efforts accomplis depuis plus de dix ans pour relever le niveau et la qualité de la sûreté sur tout le territoire de notre région. Force est de constater, cependant, que le but reste encore loin d'être atteint.

Mais la sécurité ne saurait être l'affaire des seules forces de police, ni du seul ministre de l'Intérieur. C'est d'abord l'affaire de tout le gouvernement fédéral : du ministère de la Justice qui administre la sanction des infractions à la loi et contribue largement, par le truchement de la protection judiciaire de la jeunesse, à leur prévention; c'est aussi l'affaire de l'éducation, dont le personnel encadre et instruit tous nos enfants et est l'interlocuteur privilégié des parents; c'est enfin l'affaire de la politique du logement, de la politique de l'emploi, de la politique sociale.

La sécurité c'est aussi l'affaire des élus locaux et des associations, quotidiennement au contact de la vie des quartiers, où ils exercent des responsabilités et un rôle d'animation essentiels.

Voilà, Monsieur le Ministre-Président, l'état d'esprit dans lequel nous avons toujours fonctionné, basé sur un diagnostic de sécurité, reposant sur la connaissance aussi précise que possible, d'une part, de la délinquance, des victimes, des attentes de la population et du sentiment d'insécurité et, d'autre part, des moyens disponibles de l'Etat, des communes, des associations et du secteur privé.

Dans le courant de l'année 2000, votre prédécesseur, M. Simonet, a lancé en complément des contrats de sécurité, initiés par Charles Picqué, une expérience pilote visant à lutter contre les bandes qui insécurisent plusieurs quartiers.

Ce projet avait, si je ne m'abuse, pour objectif de ramener un niveau de sécurité acceptable, disait-il, en renforçant la présence d'une véritable police de proximité, en ciblant la répression sur les meneurs et en proposant un projet socio-éducatif pour les jeunes.

Le groupe socialiste a émis quelques réserves sur la mise en place de ce nouvel instrument. Le risque résidait, en effet, dans la possibilité de dispersion et de saupoudrage des moyens consacrés à la sécurité au profit de communes disposant de moyens propres suffisants et n'entrant pas dans les critères fondamentaux que nous nous étions fixés lors des précédentes législatures.

Les projets ont été sélectionnés en fonction de trois critères : les quartiers devaient être aisément délimités, les groupes visés pas trop importants et les communes devaient s'engager à appliquer la méthodologie retenue.

Huit quartiers situés dans huit communes différentes ont été retenus sur cette base.

De plus, chaque projet devait être suivi par une cellule de veille mise sur pied dans chaque commune. Elle devait se composer de représentants de la région, de la police communale et de riverains. Elle était chargée d'assurer la coordination et l'évolution interne du projet. En outre, une évaluation externe devait être réalisée par une université.

Quant aux subsides, accordés aux communes, ils devaient permettre de couvrir plus de 18.000 heures supplémentaires pour les policiers pour un montant de ± 300.000 euros, de recruter 17 éducateurs, avec une intervention régionale de l'ordre de ± 500.000 euros, de régler des petits investissements liés à la sécurité et de couvrir les frais de fonctionnement, soit un montant total de ± 1.000.000 d'euros.

Monsieur le Ministre-Président, ce qui est quelque peu troublant, c'est que dans le budget 2001, cette allocation de base a été fusionnée, sans mention expresse des projets de lutte contre les bandes urbaines, avec le crédit destiné au personnel civil des contrats de sécurité sous l'intitulé « crédit spécial en matière de prévention et de sécurité ».

En parcourant l'étude établie par la VUB et qui nous a été transmise ce 1^{er} février 2002, il apparaît que l'évaluation de ce projet a été difficile par manque de critères objectifs et d'une analyse approfondie du problème dès le départ.

De plus, ce projet a introduit encore plus de confusion car, en partant du postulat de lutte contre les bandes urbaines, il s'avère qu'il s'agit plutôt de problèmes de vie en communauté que de criminalité.

On peut se poser la question : « Qui a-t-on voulu viser » ?

Le défi qui nous préoccupe est la mise en œuvre d'une politique qui pourra garantir une légitime sécurité pour chacun, en se gardant de désigner des boucs-émissaires, de stigmatiser certains groupes dits à risques et en essayant au contraire de développer une cogestion du traitement des insécurités, des malaises et problèmes sociaux.

Fort de ce rapport, Monsieur le Ministre-Président, permettez-moi de vous poser quelques questions fondamentales quant aux objectifs atteints.

En ce qui concerne le volet « policier » :

— Les heures supplémentaires prévues ont-elles été effectivement prestées ?

— Comment peut-on être sûr que ces heures supplémentaires ont été effectivement consacrées aux projets de lutte contre les bandes urbaines ?

— Les communes ont-elles dû rentrer des justificatifs particuliers ?

En ce qui concerne le volet préventif :

— Des effectifs ont-ils été engagés ?

— Quels projets ont été menés dans les différentes communes ?

— Dans les communes où il existait déjà un contrat de sécurité, des synergies ont-elles été mises en place entre les deux dispositifs ?

— Dans les communes où il n'existait pas de contrat de sécurité, des actions ont-elles été menées avec le milieu associatif ? En conclusion, quelles ont été les spécificités de ces projets pilotes par rapport au dispositif des contrats de sécurité ?

Nous pensons qu'il est nécessaire de privilégier une approche globale, intégrée et partenariale des questions de sécurité, dans laquelle sont impliqués tous les acteurs.

Je pense notamment aux collectivités locales et associations qui ont amplement montré depuis plusieurs années, leur capacité de jouer un rôle majeur dans la prévention et la délinquance. De la médiation à la police communale, en passant par l'aide au travail scolaire ou les associations sportives et culturelles, les exemples sont variés, qui manifestent le dynamisme de l'action locale pour contribuer à la sécurité de proximité. (*Applaudissements sur les bancs de la majorité.*)

Mme la Présidente. — La parole est à M. Joël Riguelle.

M. Joël Riguelle. — Madame la Présidente, Monsieur le Ministre-Président, chers Collègues, mon intervention dans le cadre de l'interpellation de notre collègue, M. Fouad Lahssaini sera relativement brève, mais je voudrais revenir à certains points essentiels qui nous tiennent à cœur. En effet, nous avons déjà montré un certain scepticisme par rapport au projet qui avait été mis en place sous votre prédécesseur, M. Simonet, concernant la lutte contre les bandes urbaines. Ce projet voulait développer la lutte contre des facteurs d'insécurité bien spécifiques et se voulait une approche particulière des phénomènes des bandes de jeunes qui se livrent à certains trafics, vols et agressions ou qui menacent de façons diverses citoyens et forces de l'ordre.

Il nous avait déjà semblé, à l'époque, que l'instauration d'un tel projet était en quelque sorte une critique indirecte de la manière dont étaient développées les initiatives des contrats de sécurité et nous avons déjà dit que cette approche spécifique n'était pas la bonne manière de s'y prendre.

Nous avons toujours manifesté notre scepticisme sur la démarche qui consiste à plaquer une nouvelle mesure, un nouveau dispositif face à ce qui apparaît comme un phénomène neuf ou qui est mis en exergue de façon particulière à un moment déterminé.

Les résultats de ce type de mesure sont multiples et contrastés.

Ils aboutissent le plus souvent à bricoler une nouvelle réponse à ce qui a souvent été perçu, à tort, comme un nouveau besoin.

Cela aboutit aussi à l'impression que les pouvoirs publics gaspillent des moyens ou qu'ils les affectent pour ceux qui les « méritent le moins ».

Autre effet terriblement désolant : Cela donne l'impression que les acteurs existants sont des « incapables ». Et si ce n'est pas le but des dispositifs complémentaires qui sont créés, cela en est, en tout cas, la conséquence, tant en termes de discrédit par rapport au public que pour les professionnels eux-mêmes qui voient débarquer de

nouveaux intervenants pour trouver des solutions à des problèmes auxquels, eux, n'ont « pas su faire face » ! Alors qu'en fait, ils n'ont pas nécessairement disposé des moyens nécessaires pour le faire au bon moment.

Dans ce cas, le découragement n'est pas loin et il est même renforcé lorsque les nouveaux arrivants disposent de moyens que jamais ceux qui développent des projets sociaux, culturels, sportifs, éducatifs n'ont pu dégager pour leurs actions à long terme, voire, lorsque les acteurs de terrain actifs depuis longtemps ne sont même pas reconnus.

Je citerai un exemple récent. Dans une commune que je connais bien, lors de l'établissement d'un relevé ayant trait au travail du nouveau fonctionnaire de prévention, j'ai été frappé de constater que celui-ci n'avait pas écrit un mot sur l'existence des mouvements de jeunesse. Quand on connaît l'importance des mouvements de jeunesse dans l'ensemble du travail associatif de notre société, je trouve que c'est tout de même regrettable.

Par ailleurs, pour le public cible, cela se transforme souvent en shopping parmi les diverses formes d'activités proposées ou aides accessibles.

Ce qui est une critique relativement globale de nombreux dispositifs qui ont été développés ces dernières années vaut en particulier pour le dispositif « bandes urbaines » dans la mesure où le caractère « micro » de l'intervention amplifie les phénomènes décrits ci-dessus.

En particulier, le risque existe de créer un acteur artificiel dans un espace où il n'a aucune légitimité. Cela brouille la lisibilité de l'action publique.

Si, dans un quartier, un événement tragique nécessite un travail communautaire, il conviendrait d'abord que les autorités qui veulent développer une démarche face à cet événement dressent un inventaire rapide et complet des ressources sur lesquelles on peut s'appuyer pour mener cette action. Ici, cela peut être une école, ailleurs un centre sportif, une bibliothèque, une maison de jeunes, une maison de quartier ou des mouvements de jeunesse.

Enfin, il convient de noter que le caractère stigmatisant de toutes ces approches de dispositifs locaux est encore évidemment beaucoup plus fort lorsqu'il s'agit d'un dispositif s'inscrivant dans un espace limité comme celui des bandes urbaines.

La question se pose très sérieusement de savoir si, en procédant de la sorte, on ne renforcera pas les phénomènes d'identification collective qui sont à la base du phénomène des bandes. Phénomène d'ailleurs qui ne doit pas être perçu exclusivement comme négatif. Ce sont les exactions ou le caractère violent des comportements qu'il faut dénoncer, peut-être pas le phénomène des bandes en lui-même.

Je reviens à ce que je disais tout à l'heure : Bernard Devos, responsable de SOS-Jeunes, disait récemment que les jeunes qui fréquentent une bande, sont ceux dont les parents n'ont pas payé la cotisation à une organisation ou un mouvement de jeunesse ... !

La semaine dernière, à l'occasion d'une séance du tribunal correctionnel de Bruxelles où étaient entendus des membres de la

fameuse bande dite « 1090 », l'avocat de la défense rappelait que « pour éradiquer le phénomène des bandes urbaines, il faut s'attaquer à la base : la pauvreté et le désœuvrement ». Je partage largement ces points de vue.

Je ne voudrais pas terminer cette brève intervention, Monsieur le Ministre-Président, sans évoquer un problème réel qui a été relevé par certains acteurs des contrats de sécurité avec lesquels j'ai été en contact. Ceux-ci se plaignent d'un manque de communication entre services concernés et partenaires des contrats. Malgré une bonne volonté affichée, il y a encore trop de réticences, trop de pudeurs qui obèrent l'efficacité des dispositifs.

Par ailleurs, la région me semble devoir renforcer à la fois, son rôle de « facilitateur » afin de mieux articuler les partenaires mais, surtout, la région doit être plus exigeante — j'insiste sur ce point — quant à la qualité des démarches entreprises et aux résultats obtenus.

Sinon, ces contrats de sécurité et les moyens débloqués pour la lutte contre les bandes urbaines que nous venons d'évoquer seront définitivement des emplâtres sur une jambe de bois. (*Applaudissements sur les bancs du PSC.*)

Mevrouw de Voorzitter. — Het woord is aan de heer Jos Van Assche.

De heer Jos Van Assche. — Mevrouw de Voorzitter, de interpellant beweert dat de voorstellen met betrekking tot de strijd tegen stadsbendes en georganiseerde bendes, gebaseerd op de evaluatie van de VUB, met de grootste moeite kunnen worden doorgevoerd. De interpellant put zich vruchteloos uit in het zoeken naar drogredenen. Ik vermeld daarbij het arbitraire uitkiezen van de wijken waar de projecten moesten worden uitgetest, de verwarring omtrent de sociale rol van de politie, het onnodig stigmatiseren van jongeren, en nog meer van die zaken. Hij verwoordt dat allemaal in het typisch wollige taalgebruik, het pseudo-sociologische jargon waar Ecolo een patent op heeft. Hij komt zelfs tot de eindconclusie dat de voorstellen in kwestie « ontoepasbaar » zijn.

Dat is geen oog willen hebben voor wat er in heel wat van onze wijken gebeurt. De interpellant is ronduit ziende blind. We hebben nogmaals een staaltje gekregen van het schrijnend gebrek aan politieke wil om de stier bij de horens te vatten. De huidige beleidsverantwoordelijken kiezen voor de regelrechte abdicatie in deze materie en putten zich dan ook alleen uit in het vinden van uitvluchten. Ze verschuilen zich achter kansarmoede, achteruitstelling, ontwrichte gezinnen, het aan hun lot overlaten van jongeren en uiteraard ook achter het zowat onvermijdelijke latente racisme dat sterk aanwezig zou zijn in brede lagen van de autochtone bevolking.

Laten we ernstig blijven ! In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest kunnen we nog moeilijk het probleem van *racketeering* ontkennen, waar meestal oudere autochtonen of jongeren van Belgische origine het slachtoffer van zijn. Nog maar enkele maanden geleden werd de Brusselse publieke opinie opgeschrikt door de toestanden rondom het Sint-Antoniusplein in Vorst waar jongeren geld aftroegden van bejaarden opdat zij « hun » plein zouden mogen oversteken.

Het rapport van 2001 van het parket verwoordt de wanhoop van de alsmaar slinkende autochtone bewoners, de ongelukkige ach-

terblijvers van de wijk, als volgt : « *Plusieurs belges qui habitent encore ce quartier (le quartier Saint-Antoine à Forest) nous avouent leur désarroi quant à la situation générale et leur impossibilité de déménager vu leur âge ou leurs possibilités financières. Ils se plaignent du harcèlement quotidien, des insultes, de la provocation et de l'insécurité générale qui en est la conséquence* ».

De toestand op en rond het Sint-Antoniusplein is vanzelfsprekend geen alleenstaand geval. Het is niet omdat de media er niet meer over berichten, dat die toestanden hebben opgehouden te bestaan. Het is zelfs zo dat uit angst voor represailles van de afpersers de slachtoffers zelfs niet langer aangifte doen bij de politie van de inbreuken of misdrijven waarvan zij het slachtoffer zijn. Vaak kennen de politieagenten maar al te goed deze praktijken en de wijken waarin ze zich voordoen, maar ondernemen ze er niets tegen bij gebrek aan gerechtelijke opvolging. Politieagenten hebben er immers hun bekomst van dat de wetsovertreders die ze oppakken, amper enkele uren nadien weer op vrije voeten lopen. Ze worden ook moedeloos van het gebrek aan ruggensteun van de gemeentelijke overheden. Sommige van die overheden schijnen erin te berusten dat zij hun gezag niet langer of nog nauwelijks kunnen uitoefenen in bepaalde wijken van hun gemeente. Bij die evolutie waarbij omwonenden, autochtonen zowel als migranten en lokale handelaars, de eerste en vaak de ergste slachtoffers zijn, spelen ook vaak de zogenaamde straathoekwerkers een perfide rol. Vaak zien ze het als hun taak om de problemen te minimaliseren, te vergoelijken en louter te herleiden tot wat burenhinder en geluidsoverlast. Volgens de straathoekwerker — coördinator in Vorst bestaat die afpersing zelfs niet, gewoon omdat er geen aangifte wordt gedaan.

Dat het te maken heeft met de vrees voor represailles, schijnt hij blijkbaar niet te kunnen of te willen begrijpen. Wel verklaarde hij dat wanneer er bewijzen zouden komen, het werk van de straathoekwerkers op de helling kan komen te staan. We hopen alvast dat hij inziet dat de verklaringen van omwonenden, handelaars en de politiecommissaris, in deze voor een voldoende bewijs zorgen. Misschien komt dan het moment om het hele systeem van straathoekwerking in zijn juiste context te plaatsen.

Het verschijnsel van de georganiseerde misdaadbendes is uiteraard en vooral een typisch grootstedelijk probleem, een fenomeen van de stad waar onverschilligheid, agressiviteit en geweld dagelijks kost zijn. In feite is dit verschijnsel een illustratie, een deelaspect van de stad als « hel van steen en eenzaamheid » zoals de Duitse cultuurfilosoof Spengler het ooit omschreef.

In Brussel waren tien jaar geleden 21 jongerenbendes actief. Nu, tien en vele miljoenen euro's later, is het aantal jeugdbendes opgelopen tot 86 met in totaal meer dan duizend leden.

Vaak gaat het om jongeren die amper tien à twaalf jaar oud zijn. Op 16 januari bevestigde minister Verwilghen in de Kamer dat het Brusselse parket het probleem van de Afrikaanse jeugdbendes in het gerechtelijk jaar 2000-2001 aanzienlijk heeft zien toenemen. Het gaat om steeds meer feiten, maar ook om steeds zwaardere feiten die bovendien uitdeinen naar de aangrenzende en naburige gerechtelijke arrondissementen.

Op 3 december 2001 bracht de Vlaamse zender VTM een indringende reportage over een van de gevaarlijkste jeugdbendes, namelijk de « Zwarte Wolven » uit Elsene. Het betreft een bende heel jonge

Afrikanen — de gemiddelde leeftijd is 14 jaar — die op een uiterst agressieve manier tekeer gaat en zowel leeftijdgenoten als individuele burgers als slachtoffer kiest. Ik wil u één citaat uit de uitzending niet onthouden. Het gaat om een verklaring van Sagi Chèvremont, commissaris van de interventiebrigade van Elsene. Ik citeer : « De bendeleden zijn tussen 11 en 17 jaar. Dus meestal minderjarigen. Vaak ondergeschikt aan een 17-jarige bendeleider. Ze hebben geen respect noch voor zichzelf, noch voor de politie, noch voor de slachtoffers. Het slachtoffer is evenveel waard als de buit die het kan opleveren. Ze weten dat het slachtoffer hen kan herkennen. Ze slaan erop los zodat het slachtoffer hen niet herkent. Hoe gewelddadiger ze zijn, hoe banger de slachtoffers zijn. En hoe minder ze zullen getuigen ». Ziedaar de verklaring van iemand op het terrein, iemand die uit hoofde van zijn job dagelijks met het fenomeen wordt geconfronteerd.

Toch durven sommigen hier beweren zich zorgen te maken over « het stigmatiseren » van sommige jongeren. Komaan, dat is de wereld op zijn kop.

Opmerkelijk is ook het vrij recente fenomeen van groepsverkrachtingen door jongerenbendes. In antwoord op een parlementaire vraag van mijn partij moest minister Verwilghen in september 2001 bekennen dat het parket elke week een dergelijke klacht moet behandelen. En dan blijft er zonder twijfel nog heel wat dat niet aan de oppervlakte komt. Een ander probleem bij de bestrijding van de jeugdbendes is de manifeste onwil van de Franse Gemeenschap om het probleem te verhelpen. Jongeren onder de 16 jaar die worden opgepakt, blijven hoogstens een enkel nachtje in de cel en daarna zij ze weer op vrije voeten. Dat komt doordat er een prangend tekort is aan opvangplaatsen voor jonge delinquenten en omdat vooral de Franse Gemeenschap in gebreke blijft. Ziedaar geen gratuite uitspraken van het Vlaams Blok, maar een uitspraak van Minister-President de Donnea in *Het Nieuwsblad* van 29 december 2001.

Ik besluit. Veel te lang heeft het overgrote deel van de politiek zich laten leiden door het idee dat jongeren alleen maar bescherming behoeven en niet verantwoordelijk kunnen of mogen worden gesteld voor hun daden. Bijgevolg worden ze ook niet werkelijk gestraft en mogen ze in feite doen wat ze willen. Het resultaat van die ongelooflijke laksheid is de totale chaos, de onleefbaarheid en de terreur in grote delen van Brussel.

Mme la Présidente. — La parole est à M. François-Xavier de Donnea, Ministre-Président.

M. François-Xavier de Donnea, 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 et de la Recherche scientifique. — Madame la Présidente, chers Collègues, tout d'abord, je réaffirmerai très clairement à cette tribune que les problèmes posés par l'ensemble des phénomènes d'insécurité que nous connaissons à Bruxelles constituent, bien sûr, une préoccupation majeure du gouvernement.

Il est clair qu'une ville où la sécurité se dégrade et où un seuil de sécurité minimum n'est pas assuré à la population ne peut pas se développer dans ses différentes fonctions. D'ailleurs, l'un des chapitres du PRD résume bien la philosophie du gouvernement régional en ce qui concerne les politiques de sécurité.

Comme l'a bien rappelé M. Parmentier, la sécurité ne relève pas de la responsabilité d'un seul niveau de pouvoir ni d'un seul secteur au sein de ce niveau de pouvoir. Au niveau fédéral, il est évident que le ministre de l'Intérieur doit assumer certaines responsabilités — je pense qu'il essaie de le faire au mieux de ses possibilités — mais l'appareil judiciaire doit pouvoir suivre le travail policier.

Il est aussi important que les deux communautés veillent à ce que les délinquants dangereux récidivistes, qui nécessitent un placement, puissent être placés, ce qui n'est pas le cas actuellement. Je crains que malgré l'initiative prise par le gouvernement d'ouvrir un centre de placement à Everberg, il manquera toujours des places pour faire face à un certain type de demandes. Il y a donc là effectivement — je l'ai dit et je le répète — une responsabilité mal assumée par les deux communautés du pays. Il serait faux de vouloir stigmatiser uniquement l'une d'entre elles. Il y a eu et il existe encore des lacunes des deux côtés.

Cependant, je me réjouis de l'initiative prise par le gouvernement fédéral dans le cadre du projet d'Everberg : elle va certainement dans le bon sens. Personnellement, je pense que si, à Bruxelles, on pouvait retirer de la rue quelques dizaines de meneurs, le climat dans certaines rues, parcs ou squares serait fortement amélioré. On constaterait sans doute une diminution sensible, non pas de la grande criminalité internationale, mais de la criminalité de rues qui contribue tellement au sentiment d'insécurité d'une partie de la population, et plus particulièrement — ce qui est grave — de la partie la plus faible de la population. Je pense aux personnes âgées, à ceux qui, pour des raisons financières, sont obligés de vivre dans des quartiers particulièrement précarisés, etc.

On ne peut pas mettre en doute la volonté du gouvernement de la région de travailler au niveau des compétences qui sont les siennes. Nous pouvons faire du lobbying auprès du gouvernement fédéral et les gouvernements des communautés pour qu'ils assument, mieux encore qu'aujourd'hui, leurs responsabilités, mais dans l'immédiat, nous ne pouvons agir que dans les domaines qui sont du ressort de nos responsabilités, à savoir les politiques qui relèvent directement ou indirectement de la prévention.

Dans ce domaine, je pense que l'action du gouvernement régional bruxellois est une action modèle. Je ne dis pas qu'elle est parfaite; rien n'est parfait et il est toujours possible de critiquer n'importe quelle action, n'importe quelle politique dans ce bas monde. Nous sommes tous imparfaits par essence. C'est peut-être ce qui fait le charme des uns et des autres. Rien n'est plus terrible que de vivre uniquement en compagnie d'êtres parfaits. Je ne sais plus quel auteur littéraire a philosophé sur ce thème; finalement, je ne fais sans doute que répéter ce qui a déjà été dit par des auteurs plus talentueux que moi en matière d'écriture. En tout cas, vivre avec des êtres parfaits relève, paraît-il, de l'enfer !

Cela dit, je pense que le gouvernement et la Région de Bruxelles-Capitale, puisque c'est le Parlement qui vote ce budget, ont une action exemplaire, ou en tout cas nettement plus affirmée que dans les deux autres régions en la matière. Sont prévus au budget, cette année, pour les actions de prévention, tous secteurs confondus, 560 millions de francs. La Région wallonne a prévu un montant inférieur au nôtre. On me dit que pour la prévention *stricto sensu*, il serait de 200 millions, auquel on pourrait ajouter 250 à 300 millions

dont on peut dire qu'ils contribuent directement ou indirectement à des actions de prévention. Et la Région flamande ne fait pas plus.

En conclusion, par habitant, notre effort est beaucoup plus important que chacune des deux autres régions.

Nous avons aussi — et là, je rencontre le souci de MM. Riguelle, Lahssaini et Parmentier — pris des mesures pour « resserrer les boulons », pour éviter la dispersion des actions. C'est un mouvement qui avait été initié par mon prédécesseur et que je n'ai fait qu'accentuer. Nous en avons discuté avec les agents de prévention dans les communes, et nous avons arrêté, au niveau du gouvernement, en date du 13 décembre 2001, six priorités dont nous ne nous écarterons pas.

Ces six priorités permettent d'éviter la dispersion des actions et aussi de ne pas devoir demander un cofinancement aux communes. C'est évidemment faire un cadeau empoisonné de dire à quelqu'un : « Je mets 100 francs sur la table si vous en mettez autant ». Connaissant les difficultés budgétaires des communes, nous avons essayé, pour les aider, d'imaginer des secteurs d'action qui nous permettent de les subsidier à 100 %. Elles conservent ainsi leurs moyens pour d'autres actions qui leur semblent utiles dans le cadre de leur autonomie communale.

Quelles sont ces six priorités ?

Premièrement, la médiation sociale. Qui oserait dire ici que ce n'est pas nécessaire ?

Deuxièmement, les éducateurs et animateurs socio-sportifs. Il me semble fondamental de pouvoir donner aux jeunes des occasions de s'occuper en période extrascolaire.

Troisièmement, la lutte contre le décrochage scolaire. Je suis d'accord avec M. Parmentier lorsqu'il dit que l'éducation est très importante. Je crois que la meilleure façon de réduire la délinquance, c'est de faire en sorte que les jeunes sortent de l'école avec un passeport pour l'emploi, et non pas avec un passeport pour la délinquance parce qu'ils n'ont pas atteint un niveau d'études utile.

Quatrièmement, les gardiens de parcs. Nous sommes tous au courant d'incidents qui se sont produits dans les parcs. Les gardiens jouent un rôle écologique en luttant contre le vandalisme dans les parcs, mais ils assurent également la sécurité des promeneurs.

Cinquièmement, la toxicomanie. Les actions se feront exclusivement via le centre « Transit ». Nous avons repris à notre charge l'effort fédéral fait au profit de ce centre afin de lui éviter la faillite.

Et la sixième priorité, qui connaît un énorme succès partout où cette politique est mise en œuvre, c'est la sécurisation des logements sociaux. La Ville de Bruxelles a d'ailleurs été, du temps où j'en étais le maire, pionnière en la matière.

Voilà six axes bien précis dont nous sommes sûrs qu'ils contribuent à augmenter la prévention, et donc la sécurité.

Est-ce que cela va régler tout le problème ? Cela va-t-il faire de la région un endroit pacifique où on courra, la fleur aux lèvres et le portefeuille au bout d'une ficelle tant on s'y sentira en sécurité ? Je n'en suis pas sûr.

Il y aura toujours des problèmes. Mais, au moins, en finançant ces actions-là, nous sommes sûrs qu'elles auront, même à un niveau micro-chirurgical, un effet positif.

Ensuite, rejoignant une préoccupation de M. Lahssaini, répercutée également par les deux autres honorables orateurs, nous avons décidé de créer, dans chaque commune, un comité chargé du suivi, de l'adaptation et de l'évaluation des projets. Rien de tel n'existait avant mon arrivée. Ce comité est composé des autorités communales, des travailleurs de terrain, de l'officier de prévention de la police locale et des représentants de la région.

Je tiens également à rappeler l'existence des conseils consultatifs, qui regroupent toute une série d'acteurs, dont les habitants eux-mêmes, via les comités de quartier. On tient compte de l'associatif présent sur le terrain, là où nous agissons par les contrats de prévention.

J'ajoute que la réunion du Comité de suivi est trimestrielle depuis 2001. J'ai adressé, la semaine dernière, une lettre à tous les bourgmestres pour leur fixer un rendez-vous à mon cabinet avec leurs experts et/ou représentants, dans le courant du mois de mars. Ainsi, d'ici la fin du mois prochain, toutes les communes auront eu un dialogue avec mon cabinet. Et nous renouvellerons l'expérience en juin, en septembre, en décembre et ainsi de suite.

Monsieur Lahssaini, tout cela démontre que nous sommes en train de resserrer très sérieusement les boulons. Et j'insiste sur le fait que cela se produit en pleine collaboration et sans aucun incident avec les communes. Vous avez dit que certains travailleurs de terrain demandaient que l'on suive les choses de plus près. Eh bien, on le fait, depuis l'an dernier déjà.

Voilà pour les remarques générales.

En ce qui concerne plus particulièrement les bandes urbaines, thème développé par M. Lahssaini et ses collègues qui se sont joints à l'interpellation, je voudrais souligner qu'il s'agissait, comme leur nom l'indiquait d'ailleurs, de projets pilotes, dès lors susceptibles de réorientation en fonction des constats dressés sur le terrain, ce qui fut fait. En temps opportun, on a réorienté ce qui n'allait pas dans certains cas.

Toutefois, certains projets — je pense en particulier à l'un d'eux, à Laeken, près de la place Bockstael — ont été un réel succès et ont permis d'éviter qu'une bande dont le noyau était constitué, n'essaime, ne gonfle et n'attire dans ses filets bon nombre d'autres jeunes qui n'étaient pas encore tombés dans la délinquance mais qui risquaient de basculer. Il y a eu une collaboration exemplaire entre le commissaire de police en charge de ce secteur et les travailleurs sociaux, ce qui a permis de désamorcer à temps un phénomène extrêmement préoccupant et grave qui se développait aux alentours de la place Bockstael.

Parmi les autres succès, on me signale une initiative à Evere; M. Vervoort pourrait le confirmer.

De plus, je tiens également à vous rappeler que l'entrée en vigueur du statut unique de la police, en avril 2001, a eu comme conséquence de vider les projets « bandes urbaines » tels qu'initiés en 2000, d'une partie de leur substance. En effet, la région perdait, dès avril 2001, toute compétence en matière policière, et décidait dès lors de ne prolonger que les volets socio-éducatifs de ces projets.

Dès lors, il devenait nécessaire de penser à leur avenir en 2002, et ce en parfaite concertation avec les communes concernées.

Quant aux recommandations des chercheurs de la VUB, je voudrais attirer l'attention de l'honorable membre sur le fait qu'une partie de celles-ci ne sont pas délimitées à un quartier, groupe-cible, durée du projet, ... mais ont été intégrées lors de la prolongation des volets socio-éducatifs.

Nous étions évidemment en contact avec ces chercheurs et nous n'avons pas attendu de recevoir leurs conclusions pour commencer à étudier ce qu'il fallait faire. Tout au long de l'étude, des contacts fréquents nous ont permis d'affiner certains points, d'intégrer certaines recommandations avant la publication de l'étude dont vous avez pu avoir connaissance.

Certaines communes ont, par exemple, voulu étendre le périmètre défini dans la convention de base. Cette demande a été intégrée lors de la signature de l'avenant qui se focalisait uniquement sur le suivi pédagogique de jeunes.

Il est également important de noter que même si les volets policiers disparaissaient, les forces de l'ordre — police locale et/ou fédérale — marquaient leur intérêt à poursuivre leur présence lors des cellules de veille.

Et c'est précisément grâce aux cellules de veille que différentes réorientations m'ont été proposées par l'administration régionale présente lors de ces réunions.

Quant au suivi du projet sur le terrain par la VUB, celui-ci s'est précisément arrêté au moment de cette réorientation, pour se consacrer à la phase rédactionnelle de l'évaluation.

Il lui était dès lors impossible de pouvoir tenir compte de l'évolution et de l'impact que ces réorientations avaient pu avoir sur les projets.

Il faudrait une seconde évaluation pour tenir compte de la valeur des évolutions que l'on a imprimées au projet, à la suite des recommandations.

Par ailleurs, je tiens à vous informer que les huit volets socio-éducatifs des différentes communes ont tous été intégrés au contrat de sécurité et de prévention 2002, en tenant compte des différentes adaptations survenues au cours du projet.

Et j'aimerais, pour conclure, vous parler des effets positifs constatés sur le terrain et qui n'ont fait l'objet, je le déplore, d'aucune remarque aujourd'hui.

Une des conséquences les plus évidentes de ces projets a été la naissance d'un dialogue constructif entre les forces de l'ordre et les éducateurs, et ce dans le respect de la déontologie et des compétences respectives de chacun.

Force est de constater que, bien qu'il s'agisse d'un souhait émis dans les contrats de sécurité depuis de nombreuses années, ce type de collaboration était quasi-inexistant dans la plupart des communes.

Cela semble étonnant, mais c'est ainsi. Donc, tous les projets qui peuvent forcer le dialogue entre forces de l'ordre, travailleurs sociaux et éducateurs vont dans le bon sens.

C'est pour cette raison que nous avons rendu nécessaire et obligatoire la présence des officiers de prévention des nouvelles polices locales, lors des comités de suivi trimestriels des nouveaux contrats de sécurité et de prévention.

Non seulement, les agents de prévention des communes, qui sont souvent des fonctionnaires civils, mais également les officiers de prévention des nouvelles zones de police seront présents lors des comités de suivi trimestriels.

Un autre aspect important est le fait que ces actions « micro-chirurgicales » ont touché un public cible différent de celui-ci des « projets préventifs » standards.

En effet, les éducateurs engagés se sont employés à suivre un groupe restreint afin de lui permettre de se « socialiser » au sein de son quartier.

Ils ont donc adopté et adapté un mode de fonctionnement différent de celui des animateurs ou éducateurs œuvrant, par exemple, dans les contrats de sécurité ou les actions menées dans le cadre de la politique des grandes villes.

Pour terminer, je tiens à parler de la collaboration entre le préventif, le répressif et le judiciaire qui s'est amorcée dans certaines des communes (Evere, Bruxelles-Ville, ...).

En effet des substituts du procureur du Roi ont assisté à plusieurs réunions de veille et ont marqué leur intérêt pour ce type de concertation qui leur permettait de mieux appréhender la réalité des choses.

Je suis persuadé que ce n'est que par cette action conjointe que nous arriverons à enrayer les phénomènes de délinquance actuels.

Il m'apparaît notamment très important que des magistrats soient confrontés à certaines réalités de terrain et se rendent compte du rôle important qu'ils ont à jouer dans l'appui au travail policier. Je ne puis qu'applaudir à leur présence aux réunions de veille, tout comme à celle des officiers de prévention des polices locales, aux côtés de ceux qui doivent nécessairement y être : les représentants de la région, les éducateurs et travailleurs sociaux.

En conclusion, rien n'est parfait dans ce bas monde. L'œuvre humaine est toujours perfectible. Vous constatez que certaines de vos suggestions ont été prises en compte avant même que vous les formuliez. Je pense que ce que nous faisons est dans la ligne des

préoccupations que j'ai entendues tant de la part de M. Lahssaini que de MM. Riguelle et Parmentier.

Je pense que nous devons poursuivre dans cette voie, sans avoir la prétention de dire que tout va pour le mieux dans le meilleur des mondes et en ayant conscience du fait que nous devons œuvrer chaque jour à l'amélioration du dispositif. Mais je crois, que nous sommes sur la bonne voie. Je constate qu'à Bruxelles, nous ne connaissons pas de guérillas urbaines, comme dans certaines banlieues françaises. Je m'en réjouis et je crois que cela doit continuer de la sorte. (*Applaudissements sur les bancs de la majorité.*)

Mme la Présidente. — La parole est à M. Fouad Lahssaini pour sa réplique.

M. Fouad Lahssaini. — Madame la Présidente, je remercie le Ministre-Président pour ses réponses détaillées et précises.

Je voudrais commencer ma réplique par une considération générale. S'il est vrai que la perfection n'est pas de ce bas monde, ce n'est pas une raison pour lancer n'importe quel projet, avec n'importe quelle méthode et n'importe quel objectif. Nous avons suffisamment d'expérience dans ce domaine en Région bruxelloise. Les leçons tirées des contrats de sécurité devraient nous permettre d'avoir une démarche plus rigoureuse.

Il ne faut pas recommencer toujours les mêmes erreurs pour se féliciter ensuite de les avoir corrigées. C'est une manière d'agir qui ne me paraît pas défendable.

Par ailleurs, nous voulons tous atteindre un degré de sécurité dans notre vie en société. Le tout est de savoir comment atteindre cet objectif et par quel bout aborder le problème. Si on répète toujours les mêmes erreurs, je ne crois pas que l'on aboutira à cet objectif.

En ce qui concerne la cohérence des dispositifs au niveau de la région, j'y reviendrai à l'occasion d'une question orale que je vous poserai en commission sur les contrats de sécurité. J'espère que nous pourrions encore avancer en la matière.

Mais la cohérence, je ne la retrouve plus dans la continuité des projets « bandes urbaines » s'ils sont partiellement amputés de leur volet policier, volet que l'on tente ensuite d'intégrer dans la cellule de veille. Il me semble que ce faisant, on déstructure ces projets, basés sur une collaboration étroite entre la police et les travailleurs sociaux.

Pour ce qui est des bandes urbaines et de l'évaluation par quartier, vous devez savoir que je ne me suis pas contenté de lire le rapport de la VUB. Je me suis rendu sur le terrain et j'ai rencontré l'ensemble des responsables de ces projets. Il s'avère en effet qu'à Evere, il y ait les prémisses d'un travail intéressant et une approche qui mériterait d'être mieux connue et encouragée.

En revanche, en ce qui concerne la place Bockstael, il semblerait qu'une plus grande communication ait été organisée au sujet du travail réalisé, mais j'ai été profondément choqué lorsque le responsable de la police m'a dit qu'il se présentait auprès des maisons de jeunes muni d'une liste de noms, au sujet desquels il demandait leur avis. Je ne peux pas accepter que la police utilise le travail de terrain des maisons de jeunes pour compléter son fichier. C'est la

principale critique qui a été formulée à l'égard des contrats de sécurité. Ces agissements se reproduisent et ce qui m'inquiète, c'est que vous semblez considérer cela comme un point positif.

Je pourrais vous citer d'autres exemples de communes où l'on a atteint des sommets dans cette perversion, dans cette collaboration malsaine entre policiers et jeunes issus du quartier. A Anderlecht notamment, on a eu les pires difficultés à réorienter les projets parce qu'on s'était engagé avec des personnes qui n'avaient aucune déontologie du travail, et la police a encouragé la collaboration avec ce type de personnes.

Et je ne parle pas de Schaerbeek ou de Forest, qui n'ont pas voulu réintroduire le projet, précisément à cause de ces problèmes de déontologie.

Donc, en clair, ce n'est pas l'évaluation de la VUB qui a servi de base à mon interpellation, mais un témoignage des acteurs de terrain.

En conclusion, Monsieur le Ministre-Président, vous annoncez aujourd'hui une plus grande rigueur dans le développement et le suivi de ces projets. Vous pouvez compter sur nous pour veiller à ce qu'il en soit ainsi. Mais j'aimerais qu'à l'avenir ou puisse voir les effets des aspects sanctionnés ou des évaluations négatives et que les sanctions soient à la hauteur des conclusions de ces évaluations, ce qui n'est malheureusement pas le cas.

Mme la Présidente. — L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

INTERPELLATION DE MME GENEVIEVE MEUNIER. M. JOS CHABERT, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGE DES TRAVAUX PUBLICS, DU TRANSPORT ET DE LA LUTTE CONTRE L'INCENDIE ET L'AIDE MEDICALE URGENTE, CONCERNANT « LES MODIFICATIONS DU RESEAU DU TRAM »

INTERPELLATION JOINTE DE M. DENIS GRIMBERGHS CONCERNANT « LES POLITIQUES D'ACCUEIL ET DE VENTE D'ABONNEMENTS ET DE TITRES DE TRANSPORT PAR LA STIB »

INTERPELLATION JOINTE DE MME SFIA BOUARFA CONCERNANT « LA POLITIQUE DU PERSONNEL A LA STIB »

INTERPELLATION JOINTE DE M. JOS VAN ASSCHE CONCERNANT « LE MANQUE DE SUCCES DE LA LIGNE DE BUS STIBA DESTINATION DE L'AEROPORT »

Discussion

INTERPELLATIE VAN MEVROUW GENEVIEVE MEUNIER TOT DE HEER JOS CHABERT, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET OPENBARE WERKEN, VERVOER, BRANDBESTRIJDING EN DRINGENDE MEDISCHE HULP, BETREFFENDE « DE WIJZIGINGEN VAN HET TRAMNET »

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER DENIS GRIMBERGHS BETREFFENDE « HET ONTHAALBELEID EN HET BELEID MET BETREKKING TOT DE VERKOOP VAN ABONNEMENTEN EN VERVOERBEWIJZEN BIJ DE MIVB »

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN MEVROUW SFIA BOUARFA BETREFFENDE « HET PERSONEELSBELEID BIJ DE MIVB »

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER JOS VAN ASSCHE BETREFFENDE « HET GEBREK AAN SUCCES VAN DE MIVB-BUSLIJN NAAR DE LUCHTHAVEN »

Bespreking

Mme la Présidente. — La parole est à Mme Sfia Bourafa pour développer son interpellation jointe.

Mme Sfia Bourafa. — Madame la Présidente, j'ai déjà, à plusieurs reprises, eu l'occasion d'évoquer certains aspects de la politique de l'emploi menée à la STIB. Il est regrettable de devoir revenir une fois de plus sur le sujet, pour évoquer d'autres aspects pour le moins étonnants.

Si l'évolution de l'emploi global à la STIB connaît une certaine stabilité, voire même une certaine croissance, cela masque des évolutions sectorielles beaucoup plus contrastées. Ainsi, on constate que les effectifs consacrés aux missions d'entretien et de maintenance sont en diminution depuis plusieurs années. C'est évidemment la conséquence du recours systématique, ces dernières années, à l'externalisation et à la sous-traitance, dans ce domaine, au profit d'entreprises privées.

De plus, il apparaît que ces pratiques de la société s'amplifient, puisque que le contrat d'achat du nouveau matériel roulant comprend une clause visant explicitement à confier l'entretien de ce matériel au privé.

Pour le groupe socialiste, ces développements suscitent plusieurs inquiétudes.

D'abord, ces services d'entretien comprennent un volume d'emploi non qualifié relativement important pour les Bruxellois; par cette politique d'externalisation, nous perdons tout contrôle public sur ce gisement d'emploi.

Ensuite, par son démantèlement progressif, la STIB perd la maîtrise technique de son propre matériel et hypothèque pour l'avenir sa marge de manœuvre quant aux choix stratégiques relatifs au matériel roulant.

Confirmez-vous cette tendance, Monsieur le Ministre ? Quelles sont les réponses du gouvernement pour mettre un frein à ce développement ?

*(M. Jean-Pierre Cornelissen, Vice-Président, remplace
Mme Magda De Galan, Présidente,
au fauteuil présidentiel.)*

(De heer Jean-Pierre Cornelissen, Ondervoorzitter;
vervangt mevrouw Magda De Galan, Voorzitter;
in de voorzitterszetel.)

J'en viens au personnel d'encadrement. Il apparaît que les avantages salariaux du personnel dirigeant récemment engagé à la STIB sont de loin supérieurs aux barèmes de la fonction publique, et que la société est en train de créer à sa tête une caste de « super managers », ce qui passe notamment par l'adoption d'une nouvelle grille d'organisation. Par ailleurs, le personnel dirigeant ainsi réformé aurait manifesté sa volonté d'instaurer une politique de rémunération partielle au mérite.

Pourriez-vous, Monsieur le Ministre, nous donner des précisions sur ces points ? D'une part, sur l'état des négociations avec les syndicats en ce qui concerne la nouvelle grille organisationnelle de la STIB. D'autre part, sur l'éventuelle proposition d'un système de rémunération au mérite : quelles sont les personnes visées ? Quelle est la réaction des syndicats à cette proposition ? Quels sont les propositions qui auraient été faites afin d'objectiver le système ?

Ainsi, dans les faits, la STIB crée des statuts différents et retire une partie du personnel de la commission paritaire. Est-ce vraiment le bon moyen de conforter une culture d'entreprise publique ?

Le point suivant concerne le personnel de sécurité. Je suis déjà intervenu dans ce débat par le passé, concernant les stewards.

A côté de cette politique de hauts salaires pour ses cadres, force est de constater une mauvaise volonté de la part de la STIB pour régulariser la situation du personnel de sécurité engagé à la faveur des programmes de transition professionnelle, des programmes d'activation des allocations de chômage, etc.

Pourtant, le contrat de gestion ne garantit-il pas, à présent, la récurrence de la dotation « sécurité » ? Comptez-vous dès lors, Monsieur le Ministre, revoir la situation de ces travailleurs en leur garantissant, enfin, un vrai statut au sein de la société ?

Il nous revient que, lors de ces derniers mois, le recrutement semble rompre avec « les bonnes traditions » jusque là pratiquées par la Stib, à la fois dans le souci de favoriser les habitants de la Région bruxelloise et dans sa volonté d'ouverture aux personnes d'origine étrangère.

C'est pourquoi, pourriez-vous, Monsieur le Ministre, nous confirmer ou nous infirmer cette impression en nous donnant depuis 1995, les chiffres de recrutement annuels en y mentionnant notamment :

— les personnes engagées selon leur lieu d'habitation (Région flamande, Région wallonne et Région bruxelloise);

— les personnes engagées au sein de la société selon leur nationalité.

Enfin, nous aimerions connaître les mesures prises récemment par la STIB pour lutter contre les discriminations, tant au niveau de l'adaptation des règlements qu'en ce qui concerne les dispositions visant à susciter les candidatures dans toutes les communautés de notre région.

Inutile de rappeler les règlements dont nous a parlé l'ancienne directrice du personnel, mise en congé, lors des discussions sur les discriminations à l'embauche, règlements qui empêcheraient les personnes d'origine étrangère d'avoir accès à la promotion à l'intérieur de la STIB, mais aussi à des emplois statutaires.

J'apprends également, Monsieur le Ministre — et c'est très, très grave — qu'une plainte pour racisme a été déposée tout récemment au Centre pour l'égalité des chances par toutes les organisations syndicales, plainte concernant plusieurs dossiers liés au racisme.

D'emblée, je peux vous dire Monsieur le Ministre, qu'il n'est pas dans mon intention d'instaurer une polémique entre un ministre et un parlementaire. Mais, connaissant votre détermination et votre clarté en la matière, je sais que vous ne cautionnerez jamais un acte ou un comportement raciste.

Force est de constater, pourtant, que depuis l'entrée en service de l'administrateur général, et singulièrement depuis l'entrée en service du nouveau directeur des ressources humaines, certaines pratiques peu démocratiques, voire de discrimination raciste sont monnaie courante. Vous en avez été certainement informé par des personnes qui vous sont proches à la STIB et qui partagent notre indignation. J'ose espérer que vous prendrez les mesures adéquates pour faire la clarté sur cette situation et mettre fin à ces pratiques.

Le groupe PS, qui continuera à suivre ce dossier de très près, vous apporte son soutien dans toute action allant dans le bon sens des valeurs d'égalité et de justice sociale que — j'ose l'espérer — nous défendons ensemble. (*Applaudissements sur les bancs socialistes.*)

M. le Président. — La parole est à Mme Geneviève Meunier pour développer son interpellation.

Mme Geneviève Meunier. — Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers Collègues, il y a quelques mois déjà, la presse a publié plusieurs articles relatifs à une modification profonde du réseau de trams, principalement sur trois axes : l'axe Nord/Sud (Midi-Nord-Schaerbeek), la grande ceinture (23/90 Heysel-Meiser-Buy) et l'axe royal (Louise-Sainte Marie).

Cette interpellation peut paraître très technique à certains, mais elle concerne la vie de tous les jours de milliers d'usagers du réseau de trams et les conditions de voyage sont loin d'être roses tous les jours aux heures de pointe sur ces trois axes surchargés, mais aussi fort congestionnés par les embouteillages. Je suis utilisatrice au quotidien de l'axe Nord/Sud et je peux vous dire que les conditions de voyage aux heures de pointe sont extrêmement pénibles.

Ces articles de presse ont suscité des réactions négatives de clients ou des questions auxquelles il nous est difficile en tant que parlementaires de répondre, vu l'absence totale d'informations transmises de plein gré aux parlementaires. En préambule à cette interpellation, je repose la question d'une information minimale aux membres de la commission Infrastructure, toujours informés les derniers par la presse ou par les associations. Est-il logique que la STIB se déplace dans les associations et que nous, au Parlement, en commission Infrastructure, nous n'ayons aucune information sur ce projet ?

J'ai interrogé notre administrateur à la STIB qui n'a lui-même reçu aucune information au conseil d'administration.

Heureusement, nous avons des explications via les journaux d'associations comme NOMO pour tenir les parlementaires au courant des projets de la STIB.

Il appartient à la STIB d'évaluer régulièrement son réseau et de l'adapter pour améliorer son fonctionnement et attirer plus de clients.

Elle réoriente sa politique sur les déplacements domicile-travail (volonté de passer de 25 à 50 pour cent des parts de marché), alors que des études récentes montrent que les raisons de déplacements autres que le domicile-travail augmentent fortement (2/3 des déplacements). Par cette politique, le contrat de gestion force la STIB à investir dans des moyens lourds comme le métro pour doubler ses parts de marché sur 1/3 du marché, ce qui paraît assez paradoxal. Selon Ecolo, l'offre de transport n'est pas assez large en termes de plages horaires.

Je voudrais d'abord connaître l'origine de cette restructuration du réseau trams.

J'ai cru comprendre qu'elle se trouve dans les constats de l'étude Semaly sur l'axe Nord/Sud et sur le manque de liaison entre l'ULB et la grande ceinture.

Les usagers n'aiment pas le changement, ils sont habitués à tel parcours et tel numéro de tram; si l'on change, il faut que ce soit véritablement un « plus » pour l'utilisateur, c'est-à-dire augmenter les relations interquartiers, les fréquences, le maillage, avec un écartement au maximum, en patte d'oie, pour desservir plus de quartiers.

Sur l'axe Nord-Sud, il y aurait quatre lignes au lieu de cinq, mais avec une meilleure offre.

L'axe général du 55 est renforcé, mais avec un rétrécissement évident à Schaerbeek et la suppression du 56. La place Liedts et la rue Gallait ne seront plus desservies que par les 52 et 55. D'après les calculs d'une association bien connue, il y aura diminution de l'offre sur ce tronçon, dans un quartier dense par excellence.

Celui-ci entraîne aussi des problèmes à Anderlecht, qui n'aura plus de liaison directe entre Cureghem et le centre-ville. Les Anderlechtois estiment aussi que la desserte prévue pour le Ceria et la Cité jardin est tout à fait insuffisante.

Dans l'axe royal, le 91 est supprimé, le 92 voit sa fréquence augmentée entre le Botanique et la gare de Schaerbeek, mais uniquement aux heures de pointe. La chaussée de Haecht sera desservie par la seule ligne du 92 contre deux actuellement.

Il s'agit là également d'un retour en arrière.

A Uccle, le remplacement du 91 par le 51 semble poser quelques problèmes : l'axe Churchill/Basculé est réduit à une seule ligne, le 23, alors que la densité de population est élevée. Les concepteurs du projet semblent hésiter entre le tronçon du 55 congestionné à la chaussée d'Alseberg et le 51 sur l'avenue Brugman parallèle.

La commune de Saint-Gilles verra la suppression des lignes 18, 81 et 90 sans que les lignes nouvelles n'assurent un service comparable. Le 81 est supprimé et posera des problèmes à la barrière de Saint-Gilles, à la rue Verhaegen, où il n'y aura plus qu'un tram au lieu de trois. La STIB sous-évalue la demande interquartiers entre la rue Verhaegen et l'avenue du Parc, qui inclura désormais aussi un transit à la Barrière. Il y a une tendance à imposer aux clients un passage via les stations souterraines, ce qui pose problème pour les personnes à mobilité réduite.

A la gare du Midi, la restructuration va amener un déséquilibre entre la station souterraine de pré-métro et la station de surface de la rue Couverte; on n'y trouverait plus que la ligne 52 desservant l'axe Nord/Midi; il y a là également un manque flagrant d'information pour les étrangers débarquant de la gare du Midi et qui ne savent quelle direction prendre pour aller en ville ou au Heysel.

A Laeken (rues Marie Christine et Stephanie) et Jette, le tronçon entre le pont de Laeken et le cimetière de Jette ne sera plus desservi que par la ligne 94, alors qu'actuellement le 81 le dessert également.

Pour la grande ceinture, on change encore une fois les numéros avec trois lignes au lieu de deux sur les tronçons les plus chargés. On passe du 23/90 au 23/24/25, sans doute avec des augmentations de fréquence sur certains tronçons, mais aussi avec des bémols et une trop grande complexité, d'où risque d'illisibilité : le tram 24 n'est prévu qu'aux heures de pointe entre la gare de Schaerbeek et Meiser, mais circulerait en journée entre Meiser, Etterbeek et Louise. La ligne ne serait pas desservie en soirée. La suppression du 90 à Uccle entraîne une diminution des fréquences entre la place Vanderkindere et le Bois.

C'est un grand chambardement qui se prépare. Ce projet de modification du réseau comporte, certes, des points positifs mais aussi des points négatifs, qui doivent être corrigés.

En conclusion, cette modification représente finalement peu de choses par rapport au problème plus général de l'attractivité du réseau de trams. Pour rendre ce réseau plus attractif, il faut créer plus de sites propres et augmenter la rapidité. Les fréquences proposés, par la STIB pour les nouvelles lignes de tram sont insuffisantes aux heures creuses. La rapidité devrait être améliorée par une priorité absolue aux carrefours, comme cela se pratique à Strasbourg. Il appartient au pouvoir politique — et pas à la STIB — d'enfin concrétiser le programme VICOM.

J'aimerais que le ministre fasse le point sur tous ces projets. Les communes concernées ont-elles déjà remis un avis ? Dans l'affirmative, cet avis est-il positif ? Quand ces modifications auront-elles lieu ? Quel est le coût de cette réforme ? La commission régionale de Mobilité et le comité des usagers de la STIB ont-ils remis, eux aussi, un avis ? Quelle en est la teneur ?

J'espère que le ministre pourra me donner des réponses satisfaisantes à toutes ces questions. (*Applaudissements sur les bancs Ecolo.*)

M. le Président. — La parole est à M. Denis Grimberghs pour développer son interpellation jointe.

M. Denis Grimberghs. — Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers Collègues, je désire vous interroger à propos de la politique d'accueil de la vente d'abonnements et de titres de transport suivie par la STIB. Chaque mois, le même scénario se reproduit. Le renouvellement des abonnements notamment pour les personnes qui bénéficient du statut VIPO est source de longues files d'attente, trop longues aux yeux de nombreux usagers. Ces files sont d'autant plus insupportables que les titulaires d'abonnement à tarifs préférentiels sont souvent, par définition, des personnes qui présentent un état de santé amoindri. Par ailleurs, la politique de vente des titres de transport par la STIB ne s'arrête pas à cette seule catégorie d'usagers. Elle concerne aussi les jeunes, lors de la délivrance des abonnements scolaires, et les usagers ordinaires, le premier de chaque mois.

J'évoquerai tout d'abord la vente des abonnements à tarifs préférentiels. Depuis l'entrée en vigueur des tarifs préférentiels en faveur des VIPO, la STIB ne parvient pas à apporter un début de réponse à ce problème. Je vous ai d'ailleurs déjà adressé plusieurs questions écrites à propos de la délivrance des titres de transport, mais la situation n'a manifestement pas évolué, encore que ... j'y reviendrai tout à l'heure. Si je peux admettre que le succès des initiatives développées en cette matière explique que la STIB soit débordée pendant un certain temps, je considère qu'il est inacceptable que le problème demeure mois après mois. J'aimerais donc connaître les initiatives prises par le ministre compétent afin qu'une solution soit trouvée pour remédier à la situation, et ce jusqu'à l'octroi de la gratuité, en juillet 2002 si les promesses sont tenues. Est-ce l'effet de mon interpellation ? Toujours est-il qu'un élément nouveau est intervenu le 8 février, c'est-à-dire précisément le jour où j'aurais dû développer mon interpellation. En effet, le 8 février, le chargé de communication de la STIB a annoncé par le biais d'un communiqué qu'il y aurait désormais six points de vente supplémentaires, de façon à permettre à la clientèle d'effectuer une série d'opérations au plus près de son domicile. Il s'agit d'un premier pas dans la bonne direction. Il n'empêche que je me demande comment vous allez procéder, en particulier le jour où sera mis en place le fameux titre de transport réservé aux plus de soixante-cinq ans. Il est possible que vous décidiez que les intéressés bénéficieront de la gratuité sur simple présentation de leur carte d'identité et qu'il n'y aura donc pas de titre de transport spécifique. Mais, en vérité, j'ignore ce qui a été prévu avec la STIB pour mettre en œuvre la décision prise par le gouvernement lors de la présentation du budget 2002.

Vous nous aviez annoncé que la gratuité pour les plus de 65 ans serait effective au 1^{er} juillet prochain. Si nous voulons éviter le même phénomène de rush que celui qui s'est produit pour les moins de 12 ans, il est temps de nous faire part de la procédure qui sera mise en place pour éviter de longues files d'attente aux personnes concernées.

Au demeurant, Monsieur le Ministre, je ne peux résister à la tentation de vous interroger sur les négociations que vous menez actuellement avec les autres sociétés de transport et les autres régions pour que la mesure prise à Bruxelles aboutisse à l'harmonisation tant attendue pour les plus de 65 ans, dans le cadre de l'accès au transport en commun, sur l'ensemble du territoire.

Très régulièrement encore, et malgré les dénégations entendues, des problèmes existent quant à l'accès pour les francophones de plus de 65 ans à la gratuité qui leur est promise sur le réseau « *De*

Lijn ». On nous rétorque que ce n'est pas grave, puisqu'une harmonisation interviendra au 1^{er} juillet. Patience ! Si c'est le cas, oui, patience ! Je ne veux pas en faire un problème communautaire pour une question de mois mais, personnellement, je veux être certain qu'au 1^{er} juillet, les usagers seront libérés de l'obligation de passer par les centres culturels néerlandophones, qui apprécient la qualité du demandeur, notamment en fonction de la langue utilisée pour demander le bénéfice du type de transport « préférentiel » pour les plus de 65 ans.

Je dis « notamment l'utilisation de la langue », puisqu'il s'est avéré, semble-t-il, que même lorsque les gens font l'effort de parler la langue néerlandaise ou s'organisent pour que leur demande soit introduite en néerlandais par un tiers, l'accès au titre de transport leur est quand même parfois refusé.

Initialement, on avait prétexté le déficit du nombre de titres de transport. Mais apparemment, ce qui se passe en ce début d'année ne peut être de cette nature. Or, des problèmes d'accès à ces titres de transport se seraient encore posés au début de cette année 2002.

La deuxième question que je voulais vous poser a trait à la politique de vente des titres de transport en général. En effet, il semble qu'en la matière, on pourrait s'interroger sur les mesures à prendre dans une société que, à bon droit, on veut réorienter vers une politique « clients » plus offensive, pour permettre l'accès à toutes les personnes qui doivent emprunter les transports publics et payer leur titre de transport. Ce n'est pas aussi simple, non seulement en vertu de ce que j'ai expliqué au sujet des files d'attente mais même pour l'accès au titre de transport le plus classique qui soit.

Ainsi, les relations entre le réseau des libraires et la société de transport public ne seraient pas idéales, à telle enseigne que dans certaines communes, rares sont les libraires qui acceptent de procéder à la vente des titres de transport. On me cite le cas d'une commune dans laquelle seul un libraire effectue encore cette vente. Sans doute est-ce une bonne occasion pour lui d'obtenir une bonne publicité, car bientôt, la STIB procédera à des affichages signalant les librairies dans lesquels il sera possible de se procurer les titres de transport.

Ce sera peut-être « un prêt pour un rendu », mais ce système ne me paraît pas idéal. On peut donc s'interroger sur la manière de répondre à cette question.

J'en viens à l'utilisation des techniques modernes de communication. On ne peut qu'être effrayé lorsqu'on surfe sur le site web de la STIB. En effet, je vous donne lecture du message d'ouverture dudit site : « Tout utilisateur ou visiteur s'interdit d'établir, à partir de tout autre site, un lien vers le présent site, en ce compris l'une de ses pages secondaires, sans le consentement exprès de la Société des Transports intercommunaux de Bruxelles. Cette interdiction s'applique à toute forme ou technique de lien par lequel le nom, l'adresse, ou tout autre élément « notamment les images, logos, animations, textes, boutons, ... ou partie d'élément figurant sur l'une des pages du site, est affiché sur l'une des pages d'un autre site, ou par lequel l'internaute est, à partir de cet autre site, renvoyé, de quelque manière que ce soit, sur le présent site ». Tel est le message qui ouvre le site web de la STIB.

Ce message de bienvenue est significatif à notre sens du peu de convivialité du site de la STIB, mais pire, de la non-utilisation par la

STIB de son site comme véritable outil de sa politique de vente de ses produits. Il est, en effet, impossible d'acheter, de réserver, voire même de demander des produits par le web.

Une des difficultés, qui s'est posée cette année — sur laquelle la clarté n'a jamais vraiment pu être apportée — lors de la campagne de recrutement pour les abonnements scolaires, provient du fait qu'il avait été stipulé qu'une partie des personnes intéressées pourraient s'inscrire via le web. Mais apparemment, un problème technique s'est posé annulant toute trace d'inscription. Par conséquent, les personnes ont dû réintégrer les longues files d'attente pour procéder à l'acquisition de l'abonnement scolaire.

Même pour le Business Pass, destiné à une clientèle sélectionnée, il faut encore et toujours passer par le fax. Pour les autres produits, le site renvoie systématiquement vers les adresses des cinq agences commerciales. Aujourd'hui, on compte probablement multiplier ces lieux par deux. C'est, à nos yeux, une sous-exploitation extraordinaire à ce jour d'une technologie moderne de communication par les services de la STIB.

Je profite également de cette interpellation pour vous interroger encore sur la distribution des abonnements scolaires. Je veux en revenir à un problème technique précis qui se pose au moment de la distribution des abonnements scolaires et qui pénalise grandement les familles concernées. J'ai eu le plaisir d'apprendre le bon fonctionnement d'une interconnexion entre le service fiscal régional et le Registre national. Désormais, le service fiscal régional est en mesure de disposer de la composition des ménages bruxellois, ce que la STIB demande chaque année à toute personne introduisant une demande d'abonnement scolaire.

Donc, si l'on pouvait poursuivre le processus d'interconnexion des informations, on pourrait vraisemblablement éviter la paperasserie au niveau des communes, également les longues files d'attente pour obtenir la composition du ménage nécessaire pour le renouvellement d'un abonnement scolaire.

Petit message au passage d'une solution qui permettrait d'éviter de nombreux inconvénients aux demandeurs.

Pour terminer, je ne ferai aucun commentaire sur les interpellations développées par mes collègues, si ce n'est sur les propos tenus par Mme Meunier sur les changements de réseaux. Cela reflète bien la nécessité de procéder à l'évaluation régulière de la mise en œuvre du contrat de gestion. En effet, l'évaluation du réseau et sa modification en plusieurs phases (prévisions envisagées pour plusieurs années) figurent de manière explicite parmi les objectifs du contrat de gestion. Un rapport devait vous être remis par la STIB à ce sujet. Ce fut fait. Cependant, à un moment donné, des décisions politiques doivent être communiquées à la société.

Il serait donc légitime que les parlementaires ne doivent pas attendre des informations de groupes d'utilisateurs ou de spécialistes du secteur qui, heureusement, utilisent les nouvelles technologies pour nous informer. Il serait déplorable que ce soit le seul biais d'informations grâce auquel nous pourrions agir. Selon moi, ce n'est pas le moyen le plus performant pour vous, puisque nous ne vous interpellons qu'à partir des informations critiques qui nous parviennent. Si l'on nous transmettait davantage d'informations objectives, sur lesquelles nous pourrions travailler, nous serions

peut-être moins critiques à votre égard. (*Applaudissements sur les bancs PSC et Ecolo.*)

De Voorzitter. — De heer Jos Van Assche heeft het woord voor het ontwikkelen van zijn toegevoegde interpellatie.

De heer Jos Van Assche. — Mijnheer de Minister, na de uitgebreide uiteenzetting van voorgaande spreker zal ik zeker bondiger zijn.

Vooralsnog lijkt de buslijn van het centrum van Brussel naar de luchthaven van Zaventem niet echt een succes te zijn. Hoewel de woordvoerder van de MIVB stelt dat het aantal reizigers traag, maar zeker blijft toenemen, levert het kleine aantal reizigers overduidelijk geen rendabele lijn op. Al zitten het faillissement van Sabena en het kwakkelende verlieslatende Sobelair daar ongetwijfeld tussen, toch moeten wij ervoor beducht zijn dat heel de operatie dezelfde afloop krijgt als de wegens gebrek aan belangstelling ter ziele gegane buslijn in de Europese wijk. Weliswaar zou de lijn naar Zaventem een kans krijgen gedurende twee jaar, terwijl het experiment met de lijn in het Europese kwartier, waarvan de slaagkansen bij de opstart al als laag konden worden ingeschat, beduidend korter was.

In ieder geval, de verbinding met de vlieghaven dreigt, gelet op de voorbije gebeurtenissen, in het vergeethoekje te sukkelen. Uit een recente TV-reportage bleek immers dat, in weerwil van de errond gevoerde informatiecampaagne, de betrokken lijn niet echt veel bekendheid geniet bij de potentiële gebruikers. Vooral de verwijzingen ernaar en de vereiste aanduiding van de haltes zouden zowel in het centrum als op de luchthaven zelf heel wat de wensen overlaten.

Het zal de Vlaams Blok-fractie dan ook benieuwen wat u denkt in het bijzonder te ondernemen om de mankementen te verhelpen en welke in het algemeen uw plannen zijn om de nieuwe MIVB-dienst bij het publiek te promoten ?

(Mme Magda De Galan, Présidente, reprend place au fauteuil présidentiel.)

(Mevrouw Magda De Galan, Voorzitter, treedt opnieuw als voorzitter op.)

Mme la Présidente. — La parole est à M. Jean-Pierre Cornelissen.

M. Jean-Pierre Cornelissen. — Madame la Présidente, l'intervention que je comptais développer ici s'inscrit dans le droit fil de celle de M. Grimberghs. Vous n'en serez pas surpris, Monsieur le Ministre, puisqu'elle rejoint également le contenu de la question écrite n° 255 que je vous avais adressée en son temps et qui concernait, effectivement, tous les problèmes que nous avons pu constater au cours du mois de septembre.

Je me souviens être allé en personne chercher un abonnement scolaire pour ma fille. C'était un mercredi. Il était 13h30 et juste devant moi, un employé est venu tendre une chaîne en disant : « C'est fini, il y a quatre heures de file à partir d'ici jusqu'au bureau » ! Ce jour-là, j'ai vraiment été convaincu qu'un problème se posait résultant de toute une multiplication de titres : abonnements mensuels et annuels, que l'on peut bien entendu acquérir chez ces rares libraires,

auxquels M. Grimberghs faisait allusion, abonnements scolaires typiques et tarifs préférentiels. Certes, les personnes du troisième âge pourraient peut-être prendre un abonnement annuel, mais elles sont plus nombreuses à choisir l'abonnement mensuel, parce que cela leur permet de déboursier 300 francs au lieu de 3.000 francs. Étant donné que cette offre s'adresse à des classes sociales aux revenus limités, on peut effectivement comprendre la démarche, ce qui les oblige évidemment à faire la file chaque mois et à allonger les temps.

Nous avons également vu ce que la gratuité a suscité. Personnellement, je suis aussi inquiet que M. Grimberghs à propos des événements qui se produiront aux environs du 1^{er} juillet.

Je reprends la question et la réponse que vous m'adressiez; vous m'expliquez que, en six mois, les moyens en personnel et en matériel avaient été considérablement augmentés, les points de vente étant ouverts de 7 à 19 heures, mais que, toutefois, étant donné un flux journalier de demandes d'abonnements pour moins de 12 ans, il y avait des difficultés.

N'en doutez pas, le succès sera grandiose pour ce qui est de la gratuité pour les plus de 65 ans !

Vous vous êtes récemment adressé aux communes pour obtenir un listing des habitants âgés de plus de 65 ans. J'espère que chacune des communes fera le nécessaire, en temps utile, puisque l'autorisation de communiquer ces listings dépend du collège des bourgmestre et échevins. J'aimerais surtout que vous nous expliquiez, pour cette tranche particulière, la démarche que vous allez suivre. Quels sont exactement les éléments qui entrent en ligne de compte pour le dossier ? Quel est l'ensemble de la procédure à suivre par une personne répondant à ces conditions ?

A ce stade, tout doit être déterminé. Le 1^{er} juillet n'est pas si éloigné. Je souhaiterais donc que vous nous donniez une réponse très complète.

En ce qui concerne l'aspect abordé par Mme Meunier, à savoir les transformations de réseaux, il est logique, en suivant l'évolution de la Ville, les nouveaux quartiers, les nouveaux besoins, qu'un réseau ne soit pas figé. Il importe également de ne pas trop bouleverser les habitudes des usagers. Mme Meunier a utilisé le terme « chambardement ». Il me semble excessif. Personnellement, je n'ai jamais connu qu'un seul chambardement à la STIB, celui de 1968, où plus aucune ligne ne portait encore le même numéro que précédemment.

Mme la Présidente. — Notamment la ligne 14 qui me conduisait à l'école ! Les lignes 13 et 14, les lignes 7 et 9 !

M. Jean-Pierre Cornelissen. — Oui, ainsi que le bus 17 ! Il y en avait quelques uns ! Ainsi le tram 4 du Sablon ...

Un certain nombre d'adaptations prévues répondent effectivement à un souci de mieux desservir les quartiers de l'université via la grande ceinture ... C'est certainement un point positif.

En ce qui concerne la ligne 56, j'éprouve un certain scepticisme, que j'avais déjà émis en un autre lieu, à l'époque où je siégeais au comité de gestion, au conseil d'administration de la STIB. Des besoins doivent, bien entendu, être correctement évalués.

Pour les différentes modifications qui ont été citées et qui ne présentent toujours pas un caractère officiel, puisque c'est par presse interposée que l'on en a pris connaissance, je voudrais que vous nous communiquiez, à l'occasion les chiffres de fréquentation de certaines de ces lignes. Quelles sont en fait les parts de marché que l'on peut viser dans les différentes modifications envisagées ?

Quant à la procédure, il vaudrait mieux que vous assistiez à un débat technique sur la question en commission de l'Infrastructure. Cette enceinte est mieux indiquée que la nôtre pour ce faire.

Il voudrait mieux que ce soit *a priori* qu'*a posteriori*, sinon vous aurez simplement droit au pot et vous ne recevrez plus de fleurs ! (*Applaudissements sur les bancs de la majorité.*)

Mme la Présidente. — La parole est à M. Michel Van Roye.

M. Michel Van Roye. — Madame la Présidente, je voudrais tout d'abord, en guise de préambule, saluer l'initiative de l'inversion du sens de la circulation des autobus rue Fossé-aux-Loups et rue de l'Ecuyer. Il aura fallu de nombreuses années et une parfaite collaboration entre la Ville de Bruxelles et la STIB ...

M. Denis Grimberghs. — M. de Donnea a toujours dit que ce serait dangereux !

M. Michel Van Roye. — En effet. Comme le contresens cyclable !

Il aura donc fallu, disais-je, de nombreuses années pour enfin parvenir à une augmentation de la vitesse commerciale sur cet axe emprunté par une multitude de bus.

Je m'inscrirai ensuite dans le sens de la modernité, tout comme M. Grimberghs quand il a évoqué les sites. J'ai, moi aussi, consulté le site de la STIB et j'ai constaté que la page d'accueil manquait singulièrement de convivialité. Elle est rébarbative et restrictive, alors que le message de bienvenue devrait inciter les visiteurs à reproduire sur leur site propre les informations délivrées. Les entreprises, notamment, pourraient, dans le cadre de leurs plans de déplacement, actualiser chaque jour leur site en fonction des informations glanées sur le site de la STIB.

Quant au deuxième message affiché, il concerne l'opération Télévie, ce qui est pour le moins curieux. Il indique que Télévie pourrait croître et embellir sous le haut patronage de M. Flausch. Je croyais que l'expression « haut patronage » était réservée à la Reine Fabiola mais je découvre aujourd'hui que M. Flausch, lui aussi, y a droit !

Toutefois, ces deux premières étapes franchies, le site devient relativement agréable. Je le comparerai à celui de la RATP — ce faisant, je prendrai une longueur d'avance sur le PSC — même si la faculté de commander des abonnements par Internet fait encore défaut du côté de la STIB. Un contact entre les concepteurs de ces deux sites permettrait certainement une avancée significative dans ce domaine. Il convient néanmoins de ne pas oublier que tout le monde n'est pas câblé et que les personnes âgées, dont je ferai un jour partie, sont sans doute moins ouvertes que nos enfants aux nouvelles technologies. Quoi qu'il en soit, la qualité de l'accueil soulevée par M. Grimberghs est importante.

La concertation sur une période réduite de la commande des abonnements oblige les personnes âgées à faire la queue à un nombre trop limité d'endroits. — Nous serons tous, un jour, âgés, même vous, Monsieur Chabert ! et peut-être même qu'un jour, vous prendrez aussi les transports en commun ! — le nombre insuffisant de points de vente n'invitent pas à utiliser les transports en commun. En mettant cette information en parallèle avec la création des contresens pour la circulation des autobus dont j'ai parlé tout à l'heure, je note que la STIB mène des politiques différentes.

En conclusion, j'espère que le ministre nous fera des propositions en matière de simplification des procédures pour tous ceux qui continueront à aller acheter leur abonnement *pedibus cum jambis* dans les points de vente.

L'augmentation des points de vente dans les quartiers me paraît en tout cas nécessaire, même si les librairies représentent une ressource appréciable à cet égard.

Enfin, en matière d'accueil dans les stations de métro, la politique de la STIB se distingue négativement de celle suivie par la RATP. A Bruxelles, il y a trop de stations sans personnel alors qu'il pourrait jouer un rôle d'accueil, de vente d'abonnements, de relations publiques en faveur des transports en commun. (*Applaudissements sur les bancs Ecolo.*)

Mevrouw de Voorzitter. — Het woord is aan de heer Johan Demol.

De heer Johan Demol. — Mijnheer de Minister, ik zal het in mijn betoog hebben over de WIGW's, al spreek ik in dit verband liever van VIPO's.

We zijn allen heel tevreden met het feit dat de VIPO's voorkeurtarieven genieten op de MIVB. Het probleem is evenwel dat, wanneer zij een gratis abonnement willen aanvragen, zij zich moeten verplaatsen naar een verkooppunt van de MIVB en daar soms twee tot drie uur in de file moeten wachten, wat velen onder hen ontmoedigt. U moet zich voorstellen wat inspanningen het van personen of invaliden vergt om één kwartier recht te staan; bij de MIVB neemt de wachttijd uren in beslag. Sommige VIPO's die nochtans graag een abonnement willen, wagen het zelfs niet om er een aan te vragen.

De verkooppunten van de MIVB zijn in zeker opzicht middel-eeuwse wachtkamers waar geen bank te vinden is om wat te gaan zitten. In een vorig leven heb ik beroepshalve gedetineerden naar de gevangenis begeleid en zij moesten soms ook tot twee uur wachten vooraleer hun papieren op de griffie van de gevangenis in orde gebracht waren, maar zij mochten en konden ondertussen wel gaan zitten.

De algemene directeur van de MIVB, de heer Flausch, beweert wel dat hij de vervoermaatschappij wat meer « sexy » wil maken, maar in werkelijkheid komt daar niet veel van in huis. Misschien heeft hij de methode van zijn toezichhoudende minister goed onder de knie : wanneer alles scheefloopt, gauw via de pers vertellen dat de toestand uitstekend is en dat er geen vuiltje aan de lucht is.

Graag vernam ik van u, Mijnheer de Minister, of in de nabije toekomst maatregelen zullen worden genomen om de verkoop van abonnementen in het algemeen en die voor de VIPO's in het bijzon-

der te moderniseren, zodanig dat de gegadigden hun abonnement thuis kunnen ontvangen.

Mme la Présidente. — La parole est à Mme Geneviève Meunier.

Mme Geneviève Meunier. — Madame la Présidente, Monsieur le Ministre, chers Collègues, mon intervention porte sur la politique du personnel de la STIB.

Il semblerait que la température sociale augmente fortement à la STIB et qu'il y ait, de nouveau, un risque d'explosion sociale. Plusieurs éléments se sont entremêlés : la réorganisation du secteur d'exploitation divisé en trois pôles, la nomination de nouveaux directeurs généraux et une nouvelle grille organisationnelle entraînant des modifications de barèmes.

Je commencerai par la division du secteur d'exploitation en trois pôles : pôle métro, pôle bus et pôle trams.

A priori, selon Ecolo, c'est une bonne idée de diviser l'exploitation en structures plus petites, tenant mieux compte des spécificités de chacun. Mais cela a également permis de désigner trois nouveaux directeurs, sans critères ni cahier de charges précis en rapport avec la fonction. A titre d'exemple, la gestion du gardiennage n'a pas grand-chose à voir avec la gestion des bus de la STIB. Encore une fois, on a l'impression d'avoir privilégié le métro, secteur d'élite, au détriment des pôles bus et trams.

Concernant la nomination de nouveaux directeurs généraux, nous avons également déploré le manque de transparence. Il y a quinze jours, en commission de l'Infrastructure, nous avons déposé des amendements à une proposition d'ordonnance, qui visent à imposer une procédure de désignation et de promotion plus transparente, avec un appel public, interne et externe, à candidatures et auditions par le conseil d'administration.

J'en viens à l'organisation du personnel. A l'occasion de la nouvelle organisation de la société, il semble que la direction veuille sortir un maximum de membres du personnel de cadre des négociations collectives. On assiste ainsi à de nouveaux engagements avec des rémunérations « à la carte », un peu arbitraires : des nouveaux sont engagés, sans formation universitaire ni expérience équivalente, avec des salaires bien supérieurs à ceux de certains universitaires travaillant depuis plusieurs années dans la maison.

Il ressort également que deux personnes effectuant le même travail — des contrôleurs de gestion — n'ont pas du tout la même rémunération. Nous avons espéré que l'engagement d'un directeur des ressources humaines permettrait de mettre de l'ordre dans la situation, d'établir une grille salariale plus transparente, basée sur des critères précis et objectifs, et non à la carte.

Nous constatons que la situation sur le terrain est loin d'être aussi idéale que celle décrite dans le plan approuvé par le conseil d'administration, où il est question d'ouverture, de transparence, d'esprit d'équipe et d'enthousiasme.

Un sentiment profond d'injustice et de démotivation semble s'installer à la base. Il faut y apporter des réponses.

Il y a un peu plus d'un an, il y a eu une grève d'une semaine dans le cadre d'une négociation salariale. J'avais alors compris que pour certaines fonctions, comme celle d'ingénieur, il fallait une rémunération suffisamment attrayante par rapport au privé. Attention, cependant, Monsieur le Ministre, de ne pas créer un gouffre entre les rémunérations du personnel d'exploitation et celles du personnel de direction. Le personnel de cadre fait aussi partie du personnel de la STIB et doit être soumis à des règles de nomination et de promotion objectives et non discriminatoires. Il est clair — je suis juriste, j'ai travaillé durant dix ans dans le secteur des relations sociales et je sais de quoi je parle — que le personnel fait partie du cadre des négociations collectives qui relèvent de la compétence de la commission paritaire.

Des concertations ont eu lieu récemment. Je pense qu'elles devront se poursuivre. J'espère qu'elles se dérouleront dans un climat constructif et que la direction fera preuve d'ouverture. (*Applaudissements sur les bancs Ecolo.*)

Mme la Présidente. — La parole est à Mme Dominique Braeckman.

Mme Dominique Braeckman. — Madame la Présidente, en juin dernier, j'interpellais le ministre à la suite d'un communiqué de presse du NOMO déplorant que les personnes en situation illégale ou en cours de procédure de régularisation n'aient pas le droit d'acquiescer un abonnement. A l'époque, le ministre m'avait répondu que cette association se trompait. Il indiquait que toute personne résidant en Belgique pouvait, pour autant qu'elle puisse s'identifier, acquiescer un abonnement à la STIB.

A ma question de savoir si une personne en situation illégale pouvait également obtenir un tel abonnement, le ministre me répondait par l'affirmative.

Or, Monsieur le Ministre, j'apprends, de plusieurs sources, que certaines personnes, soit en situation illégale soit en procédure de régularisation, se sont présentées à la STIB pour acquiescer un abonnement et que celui-ci leur a été refusé. Je voudrais que vous preniez les mesures qui s'imposent en la matière.

Mme la Présidente. — La parole est à M. Jos Chabert, ministre.

M. Jos Chabert, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Travaux publics, du Transport et de la Lutte contre l'Incendie et l'Aide médicale urgente. — Madame la présidente, chers Collègues, je vais donc tenter de répondre aux quatre interpellateurs et aux différents intervenants.

Je commencerai par Mme Meunier et M. Cornelissen, qui m'ont interrogé sur les modifications relatives au réseau du tram.

En avril 2001, j'ai été interrogé, en commission de l'Infrastructure, sur l'étude dite « Somalie ». J'avais, alors, précisé que l'étude n'était qu'une approche et que différents scénarios devaient être analysés.

Les questions et les remarques des conseillers au sujet des adaptations du réseau de tramways démontrent l'intérêt et la connaissance de la problématique en question.

La nouvelle direction « Stratégie clients », récemment créée dans le cadre de la réorganisation de la STIB, examine actuellement

différentes hypothèses de réseau ferré sur la base d'études, d'enquêtes et de comptages — parts de marché, etc. — récents.

Cette direction dispose en outre de modèles de transport qui lui permettent d'appréhender les déplacements — origine et destination — des clients et des voyageurs potentiels.

L'hypothèse du réseau de tramways dont vous avez eu écho l'année dernière et dès lors, dans cette logique, l'une des alternatives. Cette recherche, que j'estime être une approche scientifique crédible permettra, dans le courant du printemps de cette année de mieux préciser les priorités d'adaptation du réseau de tramways pour les années à venir. Il est clair que l'étude ira de pair avec une consultation des communes concernées et de la commission des usagers de la STIB. La consultation des organismes consultatifs n'a pas encore débuté, précisément parce que le processus d'étude n'est pas encore finalisé. Les données fournies à ce propos de façon informelle par des membres des services concernés étaient tout à fait prématurées. Tout comme les conseillers, la région n'a pas reçu, à ce jour, d'informations au sujet des résultats de l'étude.

La problématique a d'ailleurs été commentée lors d'une réunion récente du comité de consultation. Les représentants des usagers ont confirmé, à cette occasion, qu'il est préférable d'élaborer au préalable un plan de qualité et de prendre le temps pour ce faire. Non seulement, aucune décision n'a encore été prise, mais, jusqu'à présent, la STIB n'a même pas encore formulé de propositions. L'enjeu est très important; vous avez raison de le souligner. Je ne manquerai pas, dès qu'un rapport ou une ébauche de conclusion ne parviendront, de vous tenir au courant de l'évolution de la situation. Ces discussions peuvent parfaitement — comme l'a préconisé M. Cornelissen — avoir lieu en commission. Aucune option de cette étude ne pourrait, à l'heure actuelle, faire l'objet d'une décision. La STIB fera des propositions avant l'été.

J'en viens à l'interpellation de M. Grimberghs concernant les politiques d'accueil et de vente d'abonnements et de titres de transport par la STIB. Je réagirai par la même occasion à l'intervention de M. Cornelissen qui, en bon père de famille, est allé chercher un abonnement pour sa fille et s'est ainsi trouvé confronté au problème des files ...

M. Denis Grimberghs. — Je vous raconterai mes péripéties en la matière !

M. Jos Chabert, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Travaux publics, du Transport et de la Lutte contre l'Incendie et l'Aide médicale urgente. — Comme vous le savez, une de nos priorités pour la STIB est qu'elle soit, d'abord et avant tout, orientée vers la satisfaction de la clientèle. C'est le client qui prime et donc aussi le service qu'on lui rend. La STIB, qui doit assurer un management moderne, doit également vendre les titres de transport d'une façon adaptée à l'évolution de la technologie. Elle doit agir en connaissance de cause et éviter de laisser les clients attendre pendant des heures devant les guichets. Si le temps d'attente — quatre heures — que l'on m'a cité est exact, c'est inadmissible. Les responsables de la STIB doivent trouver des solutions, ainsi que je leur ai déjà demandé, avec beaucoup d'insistance. Un manager doit pouvoir régler des problèmes de cet ordre.

Il sera donc répondu aux souhaits — tout à fait légitimes — des voyageurs.

La société avait déjà développé un réseau de vente par correspondance, qui compte plus de 53.000 abonnements, et un réseau réservé aux sociétés, aux institutions et aux ministères : plus de 7.200 contrats de tiers-payant ont déjà été signés. C'est un pas important, mais encore insuffisant.

La STIB possède en outre un réseau de vente relativement bien maillé, qui ne se compose pas uniquement de ses agences de vente propres, mais également de points de vente situés dans des librairies. M. Grimberghs nous a raconté l'histoire d'un quartier ne comptant plus qu'une seule librairie. Je trouve cela regrettable car ces petites librairies constituent autant de points de rencontre pour la population, et donnent à celle-ci l'occasion, non seulement, d'acheter des journaux ou autres ouvrages, mais également de les consulter. Ces endroits participent à la convivialité d'une ville et je suis le premier à regretter leur disparition. Indépendamment de ces points de vente, les titres de transport sont également vendus dans les gares.

J'en arrive à la vente d'abonnements à tarif préférentiel. En ce qui concerne le tarif préférentiel « VIPO », dont M. Demol a également parlé, nous avons voulu instaurer une mesure sociale au profit d'un groupe cible spécifique. Bien sûr, il faut ensuite passer à la mise en pratique — et cela implique bien souvent des difficultés — mais l'essentiel est d'avoir pris la mesure. Il faut veiller à ce qu'elle soit bien appliquée et à ce que son caractère social pris en considération. Toute décision de ce genre implique évidemment des formalités, qui prennent un certain temps. Mais il n'existe pas d'autre système pour atteindre des groupes cibles bien déterminés. En même temps, il fallait — la STIB bénéficie donc de circonstances atténuantes — éviter les abus.

La distribution de titres de transport en septembre 2001 a provoqué une véritable ruée de « VIPO » et d'enfants de moins de douze ans. Je me souviens des réticences exprimées par certains dans cette assemblée au sujet de cette opération, qui s'est révélée un grand succès. On parlait d'environ 12.000 abonnements; le chiffre actuel avoisine 60.000. Si l'on y ajoute les abonnements scolaires « normaux », cela explique que la STIB a eu peu de temps pour mettre en œuvre une organisation plus rapide et plus efficace.

Les moyens en matériel et en personnel ont néanmoins été considérablement augmentés pour introduire la mesure aussi efficacement que possible. L'effectif a été augmenté de dix personnes. Les heures d'ouverture ont été prolongées, à certains moments, de 7 heures à 19 heures. Des guichets supplémentaires ont été ouverts. J'ai expressément demandé à la STIB de prendre des mesures supplémentaires pour faciliter la vente de ces abonnements à un tarif préférentiel. Depuis le début de ce mois, en plus de cinq agences commerciales, les mezzanines des stations de métro Albert, Gare du Nord, Lemonnier, Trône, Bizet et Belgica vendent également l'abonnement mensuel renouvelable « VIPO », soulageant ainsi les files d'attente pour les quelque 61.000 personnes concernées.

Ces nouveaux points de vente seront ouverts tous les jours de la semaine, de 9 à 15 heures. Cependant, les abonnements annuels « VIPO » devront toujours être achetés dans les agences. J'ajoute que l'on a essayé de passer à des envois postaux, mais que cela n'a guère donné de résultats. En effet, plus de 7.500 lettres ont été

envoyées aux clients pouvant bénéficier d'un tarif préférentiel. On leur a donc adressé une lettre pour l'obtention d'une nouvelle carte « client » pour janvier 2002. Seuls 200 clients y ont répondu, ce qui correspond à 2,6 % du nombre d'inscrits. La STIB examine actuellement la manière de faire parvenir les cartes gratuites des 65+ aux bénéficiaires pour le 1^{er} juillet prochain, date à laquelle cette mesure entrera en vigueur. J'ai beaucoup insisté pour que la préparation se fasse en temps utile, de manière à ce que cette opération puisse se dérouler dans les meilleures conditions. Les intéressés sont impatients.

Je dirai un mot, tout à l'heure, du Registre national et des suggestions faites à ce sujet par M. Grimberghs.

En ce qui concerne la vente des titres de transport en général, on peut les acquérir tout au long du mois dans les cinq agences et dans les 500 points de vente répartis dans la Région bruxelloise et même en dehors. En effet, les titres de la STIB sont également vendus dans les gares de la SNCB de Wavre, Ottignies, Denderleeuw, Leuven, Louvain-la-Neuve et Asse. De nouvelles agences commerciales de la STIB ouvriront en outre leurs portes dans les mois à venir. De plus, le nombre de points de vente chez les libraires et auprès des commerçants n'a pas varié depuis trois ans : environ 500. A l'heure actuelle, la société de transport développe ses réseaux en fonction des demandes justifiées.

Quant à la délivrance de titres de transport et autres produits par Internet, l'interdiction de pointer un lien électronique d'un site quelconque vers le site de la STIB sans que cette dernière ait préalablement marqué son accord sur ce pré-branchement a simplement pour but de protéger l'internaute contre la pratique qui consiste, pour certains sites commerciaux, à créer un lien avec le site de la STIB sans lui en demander l'autorisation et à bénéficier ainsi de façon indirecte du nom et du prestige de la société de transport.

C'est une longue phrase mais elle est claire !

Dans une étude comparative, le site de la STIB a récemment été couronné meilleur site sur l'internet et reconnu comme étant convivial par sa clarté, son dynamisme et son image attractive. Comme on dit à Bruxelles : « *en dat in a' kas* » !

Le premier prix que les critiques décernent est donc contredit par les spécialistes qui ont couronné ce site, et on en est particulièrement fier. C'est quand même un résultat formidable.

En ce qui concerne la politique commerciale actuelle de la STIB, plus particulièrement depuis la mise en œuvre de la nouvelle organisation de la société, la STIB se rapproche de son client pour mieux rencontrer cette voie.

Divers groupes de travail œuvrent au sein de la société pour améliorer l'accueil de la clientèle, la vente et la distribution des titres de transport. Des travaux sont actuellement en cours pour offrir la possibilité d'acquérir certains titres de transport par l'internet; cette possibilité est imminente.

Je peux dès à présent vous dire que l'acquisition de titres classiques comme l'abonnement MTB, pourra se faire par l'internet d'ici la fin du premier semestre 2002.

En ce qui concerne les suggestions de connecter notre réseau au Registre national, c'est en cours, les demandes sont introduites. Effectivement, ce que mon collègue Vanhengel fait pour la fiscalité, nous pourrions aussi le faire pour la composition de la famille etc. Je crois que c'est vous qui avez fait la suggestion, Monsieur Cornelissen.

M. Jean-Pierre Cornelissen. — Ce n'était pas une suggestion. J'ai en effet pu constater dans une certaine commune que vous aviez fait une demande au niveau des services de la population et, à mes yeux, c'est peut-être par ce biais que l'on pourrait agir ...

M. Jos Chabert, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Travaux publics, du Transport et de la Lutte contre l'Incendie et l'Aide médicale urgente. — On est en train de chercher la meilleure voie. La première fois, le registre avait déjà répondu qu'on n'avait pas suivi la bonne voie et que ce n'était pas possible. Une nouvelle procédure est à présent en cours.

M. Jean-Pierre Cornelissen. — Méfiez-vous des délais !

M. Jos Chabert, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Travaux publics, du Transport et de la Lutte contre l'Incendie et l'Aide médicale urgente. — Bien entendu. Tout est en cours et les dossiers ont été déposés. Je crois qu'une solution sera dégagée dans les meilleurs délais, ce qui simplifiera grandement l'opération.

Ik kom nu tot de vragen van de heer Van Assche over lijn 12. Die is tot stand gekomen om de volgende redenen. Uit een mobiliteitsstudie bleek dat er een sterke vraag is van de werknemers van de luchthavenzone om de luchthaven met een goed openbaar vervoermiddel met Brussel te verbinden. De studie toont aan dat de NMBS-treinverbinding niet alle werknemers interesseert. Velen van hen wonen in en rond Schaarbeek en vragen te kunnen beschikken over een abonnement op het volledige MIVB-net, wat bijna onmogelijk is met een NMBS-abonnement wegens de te hoge kostprijs en derhalve niet mededingend. De Navo en de Europese Gemeenschap wensen een rechtstreekse verbinding met de luchthaven. Onvoldoende en te duur taxi-aanbod biedt geen oplossing.

Vandaar dat lijn 12 het antwoord was op die vragen.

Het eerste doel dat het openbaar vervoer zich stelde was dus een regelmatige bediening en een toegankelijke prijs voor de verbinding Zaventem-Brussel ten behoeve van de gebruikers van de luchthaven.

Jammer genoeg hebben de evenementen van 11 september 2001 en het faillissement van Sabena een sterke daling van het luchtverkeer veroorzaakt en derhalve ook een daling van het aantal reizigers van lijn 12.

Daarenboven vergt het altijd een zekere tijd om de klantwinning van een nieuwe openbaar vervoerlijn te realiseren.

Wegens al die redenen en ondanks een promotiecampagne die gevoerd werd in de herfst van 2001, bleven de bezettingscijfers onder de vooruitzichten die begin 2001 werden vooropgesteld, op het ogenblik van de opmaak van de uitvoerbaarheidsstudie van de lijn 12.

De MIVB heeft de intentie om speciale tariefformules vóór deze zomer in te voeren, die zijn aangepast aan de specifieke behoeften

van het grote aantal Brusselaars die werkzaam zijn in en rond de luchthaven.

Momenteel is de biljetprijs voor de lijn, die relatief veel hoger ligt dan andere biljetten, wellicht te duur om voldoende klanten aan te trekken. Het aangepast tariefbeleid moet toelaten het reizigersaantal te doen stijgen en ook de kostendekking van de lijn 12 te verbeteren. Het initiatief zal gepaard gaan met een grote informatie- en bewustmakingscampagne. Pas op dat ogenblik kan een werkelijke tellings-test worden ondernomen.

J'en viens à l'interpellation de Mme Bouarfa et à l'intervention de Mme Meunier relatives à la politique du personnel de la STIB. Je dirai tout d'abord un mot sur l'évolution du personnel technique de la société.

La STIB, qui reçoit plus des deux tiers de ses moyens financiers de la région, a pour mission principale de transporter les citoyens souhaitant se déplacer à Bruxelles. Le contrat de gestion met d'ailleurs spécifiquement l'accent sur la mission de concevoir et de mettre en place un réseau répondant aux besoins de mobilité de la population. Il prescrit à la STIB d'exercer ses activités en donnant sa préférence à l'approche des clients et au produit plutôt qu'à une approche plus traditionnelle fondée sur les métiers.

En conséquence, la politique développée par la STIB vise à concentrer l'essentiel de ses moyens sur les missions et les fonctions directement liées au transport des voyageurs : développement d'un réseau adéquat, mise en place de fréquences suffisantes, régularité du fonctionnement du réseau. Les fonctions techniques ne viennent qu'en soutien à la mission principale et ne doivent être assurées par la STIB que lorsqu'elle estime stratégiquement important d'en conserver la maîtrise et qu'elle est en mesure, sur le plan technique et économique, de faire jeu égal avec les entreprises extérieures spécialisées dans les métiers techniques concernés.

Les contrats de soustraitance pour la direction du matériel roulant de la STIB représentent moins de 5 % du volume des travaux.

Par ailleurs, il est stipulé dans les nouveaux contrats d'entretien de type « full service » que les travaux d'entretien sont effectués par le personnel technique de la STIB et refacturés ensuite aux fournisseurs.

Enfin, il faut savoir que le volume d'emploi du personnel technique s'est stabilisé ces cinq dernières années et qu'il a même tendance à augmenter depuis deux ans.

J'en viens au personnel d'encadrement. De manière générale, la structure barémique du personnel de la STIB n'a pas évolué depuis trente ans au moins. Par ailleurs, compte tenu de la pyramide des âges de la population au sein de la société, il est urgent de prévoir un renouvellement progressif des effectifs à tous les niveaux de compétence. La société souhaite dès lors revoir certains aspects de la politique des rémunérations de manière à relever le défi important de renouvellement des effectifs, ce qui implique notamment des recrutements de personnel expérimenté. Cette révision, que l'entreprise juge indispensable pour assurer sa pérennité, se fera après discussion avec les organisations syndicales, dans le cadre d'une masse salariale constante et en veillant autant que possible à ne pas déséquilibrer l'équité interne. La philosophie de la nouvelle politique consiste à

privilégier davantage encore la performance, les compétences, le poids des responsabilités effectivement assumées dans l'entreprise, et moins l'ancienneté et le diplôme, tout en essayant de préserver certains principes comme la qualité du service et la loyauté qui sont propres à une entreprise publique dotée d'un personnel stable dans le temps. Comme cela a toujours été le cas dans le secteur des transports publics mais aussi dans d'autres secteurs, le personnel de direction ne relève pas des règles du comité paritaire, qui ont été arrêtées lors des négociations avec les organisations syndicales. Toutefois, le recrutement dans cette catégorie de personnel s'effectue également en veillant, toutes choses restant égales, à ne pas mettre en cause l'équité interne. Il entre dans les intentions de la direction générale de présenter prochainement aux organes de gestion de la société un système de rémunération fondé d'abord sur l'impact des fonctions et sur la mission dans l'entreprise et, ensuite, pour certains, sur la réalisation d'objectifs en matière de résultats, ce qui veut dire, — je crois que vous l'avez compris — la part variable de la rémunération.

J'en viens au personnel de sécurité. La dotation spéciale pour l'amélioration de la sécurité et de la qualité des services proposés s'élevait à 11,4 millions d'euros en 2001. En 2002, nous prévoyons 11,9 millions d'euros. Le contrat de gestion avec la STIB prévoit une augmentation au moins jusqu'en 2005. La logique inscrite dans la déclaration gouvernementale vise à promouvoir l'emploi, mais nous ne devons pas oublier l'autre logique du législateur qui, par des incitants pour des sociétés et institutions, essaie de réinsérer les chômeurs dans la vie professionnelle active et tente de réapprendre un métier à ces catégories de personnes par des transitions professionnelles emploi-service. Des contrats à durée indéterminée mettraient fin à cette possibilité d'aider les chômeurs par cette voie et coûteraient le prix plein en rémunérations à la STIB, après leur engagement comme contractuels.

En ce qui concerne la politique de recrutement, je peux vous communiquer que tout le personnel de la STIB est engagé sous contrat de travail et que de ce fait, la société n'emploie pas d'agents statutaires.

Je peux souligner également que la STIB s'occupe des transports en commun dans vingt-neuf communes et que son exploitation va au-delà des limites régionales. La direction de la STIB est convaincue du fait que plus son personnel résidera en Région bruxelloise, meilleure sera sa connaissance et plus ce personnel aura à cœur de donner aux utilisateurs du réseau bruxellois le service de qualité auxquels ils ont droit. Je crois que l'on aime bien Bruxelles quand on y vit.

Je peux aussi vous fournir un aperçu de la domiciliation des agents de la STIB recrutés depuis 1995. Le total des engagements STIB passe de 88 en 1995 à 390 en 2001. Il s'agit donc d'une évolution positive. Les chiffres font apparaître que la part des Bruxellois est également en augmentation constante. En 2001, elle atteignait 72 pour cent contre 60 pour cent en 1995.

LA REPARTITION DES ENGAGEMENTS PAR ANNEE ET PAR NATIONALITE EST LA SUIVANTE
ONDERVERDELING VAN DE AANWERVINGEN PER JAAR EN PER NATIONALITEIT

Nationalité — Nationaliteit	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Belge / <i>Belgisch</i>	80	151	213	219	332	475	336
Italienne / <i>Italiaans</i>	2	5	10	8	10	7	7
Espagnole / <i>Spaans</i>	2	4	14	9	6	9	4
Française / <i>Frans</i>		1	7	6	4	14	4
Britannique / <i>Brits</i>				1			
Portugaise / <i>Portugees</i>		1	1	1	3	1	1
Grecque / <i>Grieks</i>		3	2	2	3	2	2
Turque / <i>Turks</i>		3		1		4	2
Hongroise / <i>Hongaars</i>		1					
Finlandaise / <i>Fins</i>					1		
Allemande / <i>Duits</i>						1	
Marocaine / <i>Marokkaans</i>	4	10	11	12	20	35	30
Algérienne / <i>Algerijns</i>			1			2	1
Togolaise / <i>Togolees</i>				1			
Camerounaise / <i>Kameroens</i>					1		
Libanaise / <i>Libanees</i>							
Burkina Faso / <i>Burkinees</i>							1
Congolaise / <i>Kongolees</i>							1
Mauricienne / <i>Mauritiaans</i>							1
Australienne / <i>Australisch</i>			1				
Apatride / <i>Staatloos</i>					1	1	

En ce qui concerne le problème important des critères de nationalité, la STIB a toujours été un modèle d'intégration inter-culturelle et de non-discrimination en la matière, et la société ne compte pas changer de politique à cet égard, pourvu que les candidats répondent aux critères de compétences requises qui valent, bien entendu, pour tout le monde.

Je vous joins, pour information, un tableau des engagements à la STIB, avec l'indication des différentes nationalités. On y trouve même un Australien, un apatride et bien d'autres nationalités. C'est qu'on vient de loin pour travailler à la STIB ! Il y a notamment des mauriciens, des congolais, des ressortissants du Burkina Faso ...

Vous savez que Bruxelles est une région multiculturelle où cohabitent de nombreuses nationalités. Il est donc normal que la STIB engage ces personnes. Tout le monde est d'ailleurs le bienvenu à la STIB, à condition de bien travailler.

Nous sommes bien conscients que parmi les recrutements dits « belges » se trouvent beaucoup de personnes qui, tout en possédant la nationalité belge, sont d'origine étrangère.

Il n'y a donc aucune crainte à avoir en ce qui concerne le racisme au sujet duquel une plainte aurait été déposée. J'ai entre-temps pris des informations et ce problème semble réglé. Cette plainte ne sera pas déposée.

Je dois également vous signaler que le Centre pour l'égalité des chances a félicité la STIB pour son attitude à l'égard de tous ceux, venus d'ailleurs, qui souhaitent travailler pour cette société. Les plaintes ou suggestions éventuelles émanant du Centre sont immédiatement prises en compte.

Je crois ainsi avoir répondu à tous les intervenants.

Quant à la question posée par Mme Braeckman, il s'agit d'un problème tout récent, que je ferai examiner. Je répète que l'identification de la personne suffit. Je vous ferai en tout cas part de mes conclusions par courrier.

Ik heb ook aan mijnheer Demol geantwoord helemaal in het begin. Iedereen heeft zijn antwoord gekregen. Ik ben u dankbaar voor uw antwoord.

Mevrouw de Voorzitter. — Dank u wel, Mijnheer de Minister. Mme Braeckman avait posé la question. Le ministre s'est engagé à vérifier s'il y a eu des manquements mais comme la question n'était pas préparée, il est normal qu'il s'informe.

La parole est à Mme Geneviève Meunier.

Mme Geneviève Meunier. — Madame la Présidente, Monsieur le Ministre, j'ai écouté attentivement vos réponses relatives aux projets de restructuration du réseau de tram. Vous ne serez pas étonné d'entendre que je reste dubitative quant à ce que vous m'avez dit. Vous avez répondu que la STIB n'avait pas encore fait de propositions. Je suis vraiment étonnée puisque dès le mois de septembre, la STIB avait fait toute une série de communications dans la presse, qui ont ému de nombreux usagers. Nous, parlementaires, avons été interpellés sur une série de problèmes concrets qui se posent dans différentes communes. Nous savons par ailleurs que la STIB a fait le tour des communes concernées par les trois projets de modification avec des propositions bien concrètes. J'ai reçu les transparents : ils étaient extrêmement clairs. Je trouve qu'il est sain, de la part de la STIB, d'anticiper en présentant et en expliquant ses propositions dans les communes concernées ainsi que dans les associations. Je sais que certaines associations ont invité la STIB. Celle-ci y a répondu favorablement.

J'estime dès lors qu'en tant que parlementaires, nous avons aussi le droit d'avoir un débat et des informations concernant des projets très précis de la STIB sur des problématiques qui concernent des milliers d'usagers dans différentes communes de notre région.

Quant au fond, toute une série des propositions de la STIB sont intéressantes et comportent des points positifs. De nombreux problèmes se posent toutefois à Anderlecht, à Schaerbeek, à Saint-Gilles, à Uccle et à Jette. La STIB doit prendre en compte les considérations et les remarques nombreuses qui ont été émises par les associations et les comités d'usagers pour remédier à ces problèmes, voire à ces réductions de fréquence et ces suppressions de desserte dans certains quartiers. Je réclame explicitement un débat en juin en commission de l'Infrastructure, quand la STIB aura intégré toutes les remarques des communes, des associations et des comités d'usagers.

En ce qui concerne l'accueil aux points de vente et les files d'attente, j'ai bien entendu votre réponse. J'espère que vos instructions seront suivies d'effets. Cela fait maintenant six mois que les files persistent. C'est tout à fait inacceptable. J'espère que vous serez enfin entendu en tant que ministre de tutelle.

En ce qui concerne le réseau de vente maillé, c'est-à-dire les librairies, je suis étonnée d'entendre que ce réseau n'aurait pas changé. De différentes sources, j'ai appris que le nombre de points de vente avait fortement diminué. Je peux en tout cas vous dire que dans mon quartier de la Cage aux ours, peut-être parce qu'il est défavorisé, je ne peux plus acheter de cartes de tram alors que c'était possible auparavant. Je voudrais que vos services procèdent à une investigation car plusieurs sources assez sûres m'indiquent qu'il y aurait une forte diminution du nombre de ventes dans les librairies.

En ce qui concerne le personnel, j'entends que vous allez privilégier la performance et la compétence. Je peux vous suivre sur ce point, bien que cela doive se faire sur la base de critères précis, objectifs et non arbitraires. Les quelques exemples que j'ai entendus récemment m'incitent à penser que ce n'est pas toujours le cas et que l'évaluation se faisait vraiment à la carte, cela posant problème et entraînant un sentiment d'injustice chez le personnel en place depuis des années. En effet, celui-ci travaille bien et se retrouve avec des collègues jeunes qui n'ont parfois même pas de diplôme universitaire et qui bénéficient d'un salaire nettement supérieur pour la même fonction. Cela ne va pas. Quant au personnel de cadre, je réaffirme qu'il fait partie de la négociation collective. Il est vrai qu'une distinction est à faire entre le personnel de direction et le personnel de cadre. Il faut voir ce que ces deux termes recouvrent. Il semblerait qu'il y ait des tensions très importantes entre le personnel, les délégations syndicales et la direction.

Je vous invite donc, Monsieur le Ministre de tutelle, à suivre cela de très près afin que la situation n'explose pas prochainement. *(Applaudissements sur les bancs Ecolo.)*

Mme la Présidente. — La parole est à M. Denis Grimberghs.

M. Denis Grimberghs. — Madame la Présidente, je remercie le ministre pour ses réponses. Nous ne nous sommes pas toujours bien compris, Monsieur le Ministre. Je n'ai pas dit que le site de la STIB était critiquable, je pense qu'il est bien au point et qu'il faudrait pouvoir mieux le valoriser sur d'autres sites. J'ai bien entendu l'argument mercantile que vous mettez en évidence et qui n'est mercantile que dans le chef des autres, non de la STIB. A la limite, puisque le but du jeu est que les citoyens utilisent les transports en commun, si une grande société de communication organisait un colloque à Bruxelles et voulait faire référence au site de la STIB, je

n'y verrais aucun inconvénient puisque l'on valorise les transports publics. C'est un argument *a contrario* qui pourrait être levé. Ma critique portait sur le fait qu'il n'y a pas moyen d'avoir accès à l'acquisition de titres dans cet outil qui, par ailleurs, est performant. Tant mieux si là aussi, on trouve une solution.

En ce qui concerne l'opération mezzanine, je ne demande qu'une chose : qu'on la poursuive. On peut s'inquiéter de ce que, pour des raisons de gestion budgétaire et d'économies, on en soit arrivé à ce que des lieux spontanés de contact avec le public aient été désertés. Tant mieux si l'on repeuple les mezzanines. C'est nécessaire et cela renforce le sentiment de sécurité du public.

Nous ne nous sommes pas bien compris au sujet des librairies. Ce ne sont pas les librairies qui disparaissent. A Watermael-Boitsfort — vous pouvez vérifier — il n'y a plus qu'une seule librairie agréée par la STIB. Les autres libraires ne veulent pas travailler avec la STB parce que les marges qui leur permettent de travailler et de gagner leur vie ne sont pas suffisantes. Il s'agit donc d'un problème de politique commerciale. Même s'il y a autant de points de vente que vous le prétendez, demandez à la STIB ce que l'on y vend encore. Un point sur lequel mon scepticisme devra être levé par des arguments forts de votre part, ce sont les ventes organisées dans les gares de la SNCB. Je ne doute pas que l'on peut, si l'on est très au courant et très volontaire, attendre jusqu'au moment où l'on obtiendra un titre de la STIB à une gare de la SNCB, mais il faudra longtemps, à mon avis, pour trouver dans quel tiroir les titres se trouvent.

En effet, on ne délivre guère de titres de la STIB dans certaines gares de la SNCB, surtout en dehors du territoire bruxellois, même si c'est théoriquement possible. Même les dépôts potentiels doivent être réactivés pour qu'il y ait réellement délivrance et vente de titres de transport dans ces dépôts.

M. Jos Chabert, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Travaux publics, du Transport et de la Lutte contre l'Incendie et l'Aide médicale urgente. — Si ce que vous dites est vrai, vous détenez un scoop !

M. Denis Grimberghs. — Peut-être. Vous avez en tout cas les moyens de vous informer. Par contre, je suis quelque peu étonné de la légèreté de votre réponse en ce qui concerne les personnes de plus de 65 ans, à partir du 1^{er} juillet. Vous nous affirmez que vous avez demandé à la STIB de s'organiser. Le mieux serait que dans le mois, le règlement soit définitivement fixé par le gouvernement et la STIB, et que vous nous en informiez. Vous aurez ici 75 propagandistes. J'imagine que les élus communaux et régionaux ne demanderaient pas mieux que de pouvoir délivrer cette information à la population concernée. De grâce, que l'on informe chacun à temps sur les modalités de fonctionnement de ce système.

Vous ne m'avez pas non plus répondu en ce qui concerne le problème de *De Lijn*. Sans vouloir trop polémiquer à ce sujet, réfléchissons à la problématique qui vise à trouver un accord avec les autres sociétés pour que l'on trouve un système ...

M. Jos Chabert, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Travaux publics, du Transport et de la Lutte contre l'Incendie et l'Aide médicale urgente. — J'ai oublié de mentionner ce point, mais nous sommes en négociation avec eux.

M. Denis Grimberghs. — Je souhaite que cette négociation se termine le plus tôt possible pour que l'on puisse vendre le paquet global !

M. Jos Chabert, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Travaux publics, du Transport et de la Lutte contre l'Incendie et l'Aide médicale urgente. — C'est la réciprocité.

M. Denis Grimberghs. — C'est le principe qui devrait normalement nous amener à ne plus connaître aucun problème en cette matière.

Enfin, le dernier point sur lequel nous ne nous étions pas très bien compris concerne la composition du ménage. L'accès à cet instrument du Registre national permettrait de réduire grandement les files, y compris dans les maisons communales. En effet, les citoyens se rendent d'abord dans les services population des communes et les encomrent énormément pour obtenir ce document. S'il suffisait de déclarer que l'on appartient à une famille nombreuse (trois enfants), la STIB pourrait vérifier cette déclaration dans le Registre national. Il ne faudrait dès lors pas produire le document. Cela constituerait une économie pour les familles et une économie pour les services publics, en ce compris les services publics communaux.

Mme la Présidente. — En ce qui concerne l'accès au Registre national, il suffit que la procédure soit correcte. Il a dû y avoir un vice de forme en matière d'accès au Registre national puisqu'il existe heureusement des verrous afin de garantir la protection de la vie privée. En réajustant la procédure, nous éviterons nombre de files et de tracas.

Si je peux me permettre cette suggestion, pourriez-vous vérifier si vous vous y êtes bien pris de manière formelle ?

M. Jos Chabert, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Travaux publics, du Transport et de la Lutte contre l'Incendie et l'Aide médicale urgente. — En effet, la procédure est en train d'être réajustée.

Mme la Présidente. — C'est bien ce que je pensais. Pouvons-nous considérer que ce débat est provisoirement clos, qu'il se poursuivra et que nous serons heureux de prendre connaissance du paquet global issu des négociations et de l'avis en vue de régler tous les problèmes entre *De Lijn* et les autres et que nous pourrions l'annoncer à tous nos élus ? Comme on vous le dit, vous aurez deux tiers de propagandistes, puisqu'il y a toujours un tiers de récalcitrants.

Les incidents sont clos.

De incidenten zijn gesloten.

QUESTIONS ORALES

MONDELINGE VRAGEN

Mme la Présidente. — L'ordre du jour appelle les questions orales.

Aan de orde zijn de mondelinge vragen.

QUESTION ORALE DE M. DENIS GRIMBERGHS A M. JOS CHABERT, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGE DES TRAVAUX PUBLICS, DU TRANSPORT ET DE LA LUTTE CONTRE L'INCENDIE ET L'AIDE MEDICALE URGENTE, CONCERNANT « LA RATIFICATION DE L'ACCORD DE COOPERATION RELATIF AU PLAN D'INVESTISSEMENT DE LA SNCB »

MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER DENIS GRIMBERGHS AAN DE HEER JOS CHABERT, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET OPENBARE WERKEN, VERVOER, BRANDBESTRIJDING EN DRINGENDE MEDISCHE HULP, BETREFFENDE « DE BEKRACHTIGING VAN HET SAMENWERKINGS-AKKOORD MET BETREKKING TOT HET INVESTERINGSPLAN VAN DE NMBS »

Mme la Présidente. — La parole est à M. Denis Grimberghs pour poser sa question.

M. Denis Grimberghs. — Madame la Présidente, Monsieur le Ministre, vous avez sollicité notre Assemblée pour ratifier en urgence le plan d'investissement de la SNCB en décembre dernier. On se souviendra que dans les débats qui ont précédé l'adoption par notre Assemblée de l'ordonnance de ratification de cet accord de coopération, j'avais souligné l'intérêt qu'il y aurait à obtenir la garantie que cette ratification soit réalisée, dans les mêmes délais, par le Parlement flamand. Non pas que j'estime que cet accord de coopération soit excellent ! J'ai suffisamment critiqué la teneur de celui-ci. Mais parce que, manifestement, il semble qu'il y ait un accord politique pour considérer que tant que cet accord de coopération n'aura pas été ratifié par toutes les parties, le dossier relatif à l'accord de coopération du RER sera en panne.

C'est d'ailleurs un peu paradoxal parce que j'ai l'impression qu'en jouant cette carte d'une certaine façon, la Région flamande risque de faire coup double. En effet, le risque est grand que les garanties complémentaires qu'elle va tenter d'obtenir, avant de ratifier l'accord de coopération relatif au plan d'investissement de la SNCB, seront rapportées sur l'accord de coopération RER, lequel est justement bloqué parce que la Région flamande n'est pas favorable à l'inscription, au sein même de l'accord de coopération de dispositions relatives aux mesures d'accompagnement dans la zone RER.

Je souhaiterais donc vous interroger, Monsieur le Ministre, sur les initiatives que vous avez prises dans le courant du mois de janvier, pour veiller à faire avancer le dossier spécifique de l'accord de coopération RER et sur votre position dans les négociations qui ont eu lieu, pour tenter de débloquer l'accord de coopération du plan d'investissement avec la Région flamande.

Est-ce que la Région bruxelloise fait partie des fameuses négociations qui ont eu lieu avec la Région flamande dans ce domaine ?

Est-ce que la Région bruxelloise, dans les contacts bilatéraux, qui ont eu lieu avec le gouvernement flamand a obtenu quelques garanties quant à l'évolution du dossier relatif à l'accord de coopération RER ? Au sujet de ce dossier, le ministre peut-il indiquer à quel stade

se trouve actuellement l'étude relative à la localisation des gares RER sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale ?

Si vous le permettez, Madame la Présidente, je voudrais simplement — plus pour les collègues que pour le ministre lui-même — dire que, malheureusement, ce que j'avais annoncé s'est bien produit. L'accord n'a même pas été ratifié par le Parlement flamand, dans le courant de janvier 2002. J'avais dit que je reviendrais dès la fin du mois de janvier 2002 — je suis là avec un peu de retard ! — pour le constater.

Mme la Présidente. — La parole est à M. Jos Chabert, ministre.

M. Jos Chabert, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Travaux publics, du Transport et de la Lutte contre l'Incendie et l'Aide médicale urgente. — Madame la Présidente, chers Collègues, je crois que notre collègue, M. Grimberghs suppose à tort qu'il existe un accord politique pour retarder la finalisation de l'accord de coopération pour le RER aussi longtemps que l'accord de coopération relatif au plan d'investissement de la SNCB n'a pas été ratifié.

Il est vrai que les deux dossiers sont liés, pas parce qu'il existerait un accord politique à ce sujet, mais tout simplement parce que le plan d'investissement présenté fait partie intégrante de l'accord de coopération. Par conséquent, le plan d'investissement peut uniquement entrer en vigueur après que toutes les parties auront adopté l'accord y relatif.

Mais ce plan d'investissement doit également prévoir les moyens nécessaires pour le RER. Si cet accord n'était finalement pas ratifié par la Région flamande, le gouvernement fédéral devrait décider si le plan d'investissement 2001-2012 est conservé dans sa configuration actuelle ou s'il doit être amendé.

Ainsi, les possibilités pour le RER peuvent indirectement être influencées par la ratification ou non de l'accord de coopération pour le plan d'investissement par les quatre Assemblées parlementaires.

Mais, et je le répète une nouvelle fois, il n'existe pas de lien politique entre l'accord de coopération pour le plan d'investissement, d'une part, et celui pour le RER, d'autre part.

Il est prématuré de supposer que la Région flamande demanderait et obtiendrait des garanties complémentaires quant à des mesures d'accompagnement dans la zone du RER.

En ce qui concerne un accord de coopération « RER », il n'existe, au stade actuel, qu'un accord de principe sur les grandes lignes.

C'est logique car, avant d'entamer les négociations du contenu de cet accord, il faut être certain que l'accord de coopération « Plan d'investissement SNCB » est adopté par les quatre Assemblées parlementaires et, par conséquent, que le plan d'investissement 2001-2012 peut être lancé.

Il n'y a, à notre connaissance, pas de négociations en cours pour débloquer l'accord de coopération « Plan d'investissement ».

C'est la raison pour laquelle je vous remercie pour cette question.

D'ailleurs, il s'agit là d'une question interne entre le gouvernement et le Parlement flamands, dans laquelle les tiers ne sauraient et ne pourraient intervenir. Nous pouvons uniquement veiller à ce que tout ce qui est nécessaire soit fait dans le cadre de nos propres compétences. C'est d'ailleurs dans cet esprit que la réunion du 20 décembre 2001, à l'occasion de la ratification de l'accord de coopération, a estimé clairement que nous avons nos propres méthodes et procédures qui doivent être respectées par les autres parties.

En ce qui concerne les contacts bilatéraux avec le gouvernement flamand, ce dernier a une nouvelle fois confirmé que la Région flamande continue à défendre la concrétisation du RER et qu'elle tient à y collaborer dans un esprit constructif pour obtenir des résultats dans les meilleurs délais. Concrètement, il a notamment été confirmé que l'accord de principe entre la Région flamande et la Région de Bruxelles-Capitale du 10 juin 1998 est honoré. Cet accord a également pour objectif de réaliser des projets de transport en commun, dans l'attente d'une structure RER performante. Les ministres de la Mobilité et de l'Aménagement du Territoire se concerteront afin de parvenir à des accords spécifiques. Mais, comme je l'ai déjà souligné, il dépendra de la ratification de l'accord de coopération si le plan d'investissement — et par conséquent la réalisation optimale du RER — peut être exécuté comme il a été présenté.

Enfin, je peux vous informer que l'étude globale relative aux gares RER n'a pas encore débuté. La Cellule RER du ministère fédéral des Communications et de Mobilité entamera cette étude dès qu'il en recevra l'accord. Cet accord pourrait s'avérer tributaire de l'entrée en vigueur effective du plan d'investissement. Entre-temps, des études préparatoires et de reconnaissance dans le cadre de la localisation des gares du RER dans la Région de Bruxelles-Capitale sont néanmoins déjà en cours. Dès que nous disposerons de résultats concrets à ce sujet, ils seront publiés.

J'ajouterai, à titre personnel, Madame la Présidente, que, lorsque j'étais le seul ministre des Transports pour toute la Belgique, c'était beaucoup plus facile !

Mme la Présidente. — La parole est à M. Grimberghs pour une réplique.

M. Denis Grimberghs. — Madame la Présidente, je voudrais dire à M. Chabert que si personne ne négocie avec la Région flamande pour « désembourber ce bazar », j'ai des doutes !

Ce qui est possible, c'est qu'on ne vous demande pas d'y participer pour de nombreuses raisons, y compris parce que Bruxelles est « by-passée », si on me permet de dire cela dans cette Assemblée. Ce qui n'est peut-être pas une bonne nouvelle.

Ce que je voudrais dire encore, et là je m'amuse un peu, c'est que je crois que vous devriez proposer que le RER ne soit plus un système de boucle mais véritablement un « round »; que l'on fasse une sorte de grand circuit du RER, de telle sorte qu'on revienne toujours au point de départ, on donne l'impression que les choses ne sont pas liées.

Au moment où nous avons eu ce débat sur l'accord de coopération, j'avais dit, ainsi que des partenaires de la majorité régionale qui ont plus de relais au niveau fédéral que vous, qu'il me semblait utile d'utiliser le temps actuellement bloqué pour faire

avancer le projet d'accord de coopération RER puisqu'il est écrit à 85 pour cent. J'ai vu les textes, même moi dans l'opposition !

On sait pourquoi cela bloque. On en est pratiquement à des arbitrages de type politique. Je ne comprends pas qu'on n'utilise pas le temps actuel pour lever ces ambiguïtés politiques qui n'ont rien à voir avec le plan d'investissement. D'ailleurs, l'opposition du Parlement flamand n'a rien à voir avec le plan d'investissement proprement dit.

Personne ne remet en cause les investissements nécessaires pour le RER. C'est donc sur la manière dont on va exploiter le RER et sur les mesures d'accompagnement qu'il y a des blocages.

Ma crainte, c'est que le temps perdu ne sera pas rattrapé et ceux qui se sont présentés devant l'opinion en disant qu'il y aurait un RER dans les prochaines années, c'est de la blague ! On va perdre du temps dans ce dossier jusqu'aux prochaines élections législatives. On sent déjà assez de tensions pour ne pas croire que le gouvernement fédéral sera en mesure de prendre une décision significative en matière de RER. C'est extrêmement préjudiciable pour notre région, raison pour laquelle je m'attendrais à ce que le gouvernement régional soit plus déterminé en la matière.

Vous dites à la fin de votre intervention « nous avons déjà certaines études pour les gares RER dans Bruxelles ». De grâce, Monsieur le Ministre, qu'on en discute ici ! Qu'on essaye d'obtenir un accord intrabruellois sur la matière dont nous pensons qu'il faut faire fonctionner le RER à l'intérieur des frontières de notre région, sachant bien que cela ne suffira pas. Néanmoins, nous avancerions pour notre part.

M. Jos Chabert, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Travaux publics, du Transport et de la Lutte contre l'Incendie et l'Aide médicale urgente. — Dès que les études seront terminées, nous pourrions en discuter. J'ai à peine prononcé le mot « études » et on dit déjà qu'il faut en discuter ici.

Mme la Présidente. — L'incident est clos.

QUESTION ORALE DE MME CAROLINE PERSOONS A MM. ERIC TOMAS, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGE DE L'EMPLOI, DE L'ECONOMIE, DE L'ENERGIE ET DU LOGEMENT, ET GUY VANHENGEL, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGE DES FINANCES, DU BUDGET, DE LA FONCTION PUBLIQUE ET DES RELATIONS EXTERIEURES, CONCERNANT « LES TESTS GENETIQUES A L'EMBAUCHE »

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CAROLINE PERSOONS AAN DE HEREN ERIC TOMAS, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET TEWERKSTELLING, ECONOMIE, ENERGIE EN HUISVESTING, EN GUY VANHENGEL, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET FINANCIEN, BEGROTING, OPENBAAR AMBT EN EXTERNE BETREKKINGEN, BETREFFENDE

« HET GENETISCH ONDERZOEK BIJ DE INDIENST-
NEMING »

Mme la Présidente. — C'est M. Chabert qui répondra en lieu et place de M. le ministre Tomas.

Mme Caroline Persoons. — Madame la Présidente, Monsieur le Ministre, voici quelques semaines, la presse a rapporté que des sociétés privées commercialisaient et proposaient à des entreprises des tests génétiques utilisables pour le recrutement du personnel.

Ces tests ont évidemment pour objectif d'écarter du recrutement toute personne qui présenterait des risques de développer certaines maladies repérables dans les gènes, car employer des personnes susceptibles d'être moins performants dans le futur implique en effet certains coûts.

Ces pratiques sont inacceptables par respect pour la dignité humaine et s'opposent totalement à toutes les politiques de lutte contre les discriminations à l'embauche que la Région bruxelloise et l'Etat fédéral mettent en œuvre.

Les positions claires face à ces questions bioéthiques relèvent principalement du Parlement fédéral, mais la technique et les applications pratiques sont là, et concernent les politiques régionales, telles que celles relatives à l'emploi et l'économie.

Le gouvernement a inscrit à son programme l'égalité des chances et la lutte contre les discriminations à l'embauche; des mesures sont prises pour promouvoir l'emploi, spécialement celui des jeunes. Des efforts sont aussi faits au niveau des communautés pour promouvoir l'insertion professionnelle des personnes handicapées.

Des programmes de formation professionnelle des personnes handicapées ont ainsi été mis au point à l'échelon de la COCOF, pour les secteurs public et privé.

Tous ces efforts risquent d'être mis à mal par l'emploi des tests génétiques à l'embauche.

C'est pourquoi j'aimerais interroger le ministre chargé de l'emploi et de l'économie à ce sujet.

Le ministre a-t-il eu connaissance de l'application de tels tests dans notre région ? Cette question a-t-elle été évoquée lors de rencontres avec le gouvernement fédéral et ou les gouvernements des autres régions ?

Une information particulière condamnant le recours à de tels tests ne devrait-elle pas être diffusée auprès des entreprises importantes situées à Bruxelles ?

Le Conseil de bioéthique créé au niveau fédéral, mais auquel les entités fédérées participent, peut-il collaborer en ce sens ?

Ce sujet me semble très important. Nous pourrions peut-être essayer de mettre au point, tous ensemble, une position globale de notre région en la matière.

Mme la Présidente. — La parole est à M. Jos Chabert, ministre.

M. Jos Chabert, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Travaux publics, du Transport et de la Lutte contre l'Incendie et l'Aide médicale urgente. — Madame la Présidente, M. Tomas souhaite signaler au préalable que le dépistage génétique dans le cadre de procédures de recrutement est un phénomène avec lequel nous risquons d'être de plus en plus confrontés, mais qu'à l'heure actuelle, l'Inspection sociale du ministère de la Région de Bruxelles-Capitale n'a pas encore eu connaissance, lors de ses contrôles et enquêtes, de ce qu'une entreprise effectuait des tests génétiques à l'embauche.

Comme vous l'avez vous-même indiqué, cette matière relève surtout de l'autorité fédérale. Ceci est un élément important, car l'intervention des régions en la matière suppose tout d'abord l'existence d'un cadre légal.

Actuellement, en Belgique, il n'existe aucune disposition spécifique interdisant ou autorisant les tests génétiques dans le cadre du recrutement. La contrainte de soumettre à des examens de ce type porte cependant atteinte au respect du droit à la vie privée, tel qu'il est reconnu dans la Convention européenne des droits de l'homme et dans la Constitution belge.

Outre la Convention européenne des droits de l'homme, le Conseil de l'Europe a établi une convention sur les droits de l'homme et la biomédecine spécifiant explicitement que toute forme de discrimination à l'encontre d'une personne en raison de son patrimoine génétique est interdite.

Malheureusement, à ce jour, la Belgique n'a ni signé ni ratifié cette convention, qui apporterait une législation claire et sans équivoque quant à la prohibition de l'utilisation de tests génétiques dans le cadre de recrutements.

La concrétisation de mesures régionales suppose l'existence d'un cadre légal. La diffusion d'une information particulière auprès des entreprises importantes situées à Bruxelles, condamnant le recours à de tels tests, suppose, elle aussi, la mise hors la loi préalable des tests génétiques par l'autorité fédérale. Si l'on souhaite ériger en infraction le fait de pratiquer des tests génétiques à l'embauche en tant qu'agence d'emploi privée, comme c'est prévu pour la discrimination à l'embauche, il nous faut comme préalable que les tests soient reconnus illégaux par le fédéral. Sans présager des dispositions particulières qu'adoptera le fédéral, à mon sens, ce type de pratique doit être clairement assimilée aux pratiques que M. Tomas propose de proscrire de manière ferme et unilatérale dans le cadre de l'avant-projet d'ordonnance concernant la gestion mixte du marché de l'emploi. En effet, M. Tomas propose d'interdire la pratique des agences d'emploi, de discriminations à l'encontre des chercheurs d'emploi, qui seraient fondées sur la race, la couleur, le sexe, ... mais aussi toute autre forme de discrimination telle que le handicap, y compris donc un handicap génétique. C'est un des points forts de ce projet d'ordonnance, que nous aurons l'occasion de débattre prochainement.

L'absence d'interdiction pure et simple des tests génétiques dans le cadre de l'embauche pourrait avoir pour conséquence qu'une personne se voie refuser un emploi sur la base des résultats aux tests. M. Tomas compte donc interpeller, même si cette question n'a pas encore été évoquée lors de rencontres avec le gouvernement fédéral ou avec les gouvernements des autres régions, la ministre fédérale de

l'Emploi, Laurette Onkelinx, compétente en cette matière, pour qu'elle saisisse le Comité consultatif de bioéthique à ce sujet et prenne les dispositions nécessaires.

Pour notre part, M. Tomas vous propose néanmoins de reprendre cette discussion très prochainement, lors de l'examen en commission de l'avant-projet d'ordonnance relatif à la gestion mixte du marché de l'emploi dans la Région de Bruxelles-Capitale.

Mme la Présidente. — La parole est à Mme Caroline Persoons pour une réplique.

Mme Caroline Persoons. — Madame la Présidente, il est important qu'il en soit tenu compte dans le cadre du projet d'ordonnance, mais il y a aussi du travail à l'échelon fédéral !

Mme la Présidente. — Bien entendu, Mme Onkelinx sera saisie de ce problème.

M. Jos Chabert, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Travaux publics, du Transport et de la Lutte contre l'Incendie et l'Aide médicale urgente. — Qu'en est-il de l'interpellation de M. Cools concernant les poids lourds ?

Mme la Présidente. — Le Conseil accepte-t-il d'ajouter à l'ordre du jour de la prochaine séance, sans passer par le Bureau élargi, l'interpellation de M. Marc Cools sur les poids lourds ? (*Assentiment.*)

Il en sera donc ainsi.

Aldus zal geschieden.

La séance plénière du Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale est close.

De plenaire vergadering van de Brusselse Hoofdstedelijke Raad is gesloten.

— Prochaine séance plénière sur convocation de la Présidente.

Volgende plenaire vergadering op bijeenroeping van mevrouw de voorzitter.

— *La séance plénière est levée à 18h.15.*

De plenaire vergadering wordt om 18.15 u gesloten.

ANNEXE

COUR D'ARBITRAGE

En application de l'article 77 de la loi spéciale du 6 janvier 1989 sur la Cour d'arbitrage, la Cour d'arbitrage notifie :

— les questions préjudicielles concernant l'article 158 du décret de la Région flamande du 18 mai 1999 portant organisation de l'aménagement du territoire, posées par le tribunal correctionnel de Gand (n° 2301 du rôle);

— la question préjudicielle concernant l'article 1^{er}, 3^o, alinéa 1^{er}, de l'article III, dispositions transitoires, de la loi du 14 juillet 1976 relative aux droits et devoirs respectifs des époux et aux régimes matrimoniaux, posée par le tribunal de première instance de Louvain (n° 2307 du rôle);

— les questions préjudicielles concernant les articles 1^{er}, 1^o, et 12 de la loi du 8 novembre 1993 protégeant le titre de psychologue, posées par le Conseil d'Etat (n° 2309 du rôle);

— la question préjudicielle concernant l'article 104 du décret de la Communauté flamande du 12 juin 1991 relatif aux universités dans la Communauté flamande, posée par le tribunal du travail de Louvain (n° 2320 du rôle);

— la question préjudicielle concernant l'article 5, alinéa 2, du Code pénal, tel qu'il a été rétabli par la loi du 4 mai 1999 instaurant la responsabilité pénale des personnes morales, posée par la cour d'appel de Gand (n° 2322 du rôle),

En application de l'article 113 de la loi spéciale du 6 janvier 1989 sur la Cour d'arbitrage, la Cour d'arbitrage notifie les arrêts suivants :

— arrêt n° 32/2002 rendu le 6 février 2002, en cause :

- la question préjudicielle relative à l'article 674bis, § 2, alinéa 2, du Code judiciaire, posée par la cour d'appel de Mons (n° 2237 du rôle).

BIJLAGE

ARBITRAGEHOF

In uitvoering van artikel 77 van de bijzondere wet van 6 januari 1989 op het Arbitragehof, geeft het Arbitragehof kennis van :

— de prejudiciële vragen betreffende artikel 158 van het decreet van het Vlaams Gewest van 18 mei 1999 houdende de organisatie van de ruimtelijke ordening, gesteld door de correctionele rechtbank te Gent (nr. 2301 van de rol);

— de prejudiciële vraag betreffende artikel 1, 3^o, eerste lid, van artikel III, overgangsbepalingen, van de wet van 14 juli 1976 betreffende de wederzijdse rechten en verplichtingen van echtgenoten en de huwelijksvermogensstelsels, gesteld door de rechtbank van eerste aanleg te Leuven (nr. 2307 van de rol);

— de prejudiciële vragen betreffende artikelen 1, 1^o, en 12 van de wet van 8 november 1993 tot bescherming van de titel van psycholoog, gesteld door de Raad van State (nr. 2309 van de rol);

— de prejudiciële vraag betreffende artikel 104 van het decreet van de Vlaamse Gemeenschap van 12 juni 1991 betreffende de universiteiten in de Vlaamse Gemeenschap, gesteld door de arbeidsrechtbank te Leuven (nr. 2320 van de rol);

— de prejudiciële vraag betreffende artikel 5, tweede lid, van het Strafwetboek, zoals hersteld bij de wet van 4 mei 1999 tot invoering van de strafrechtelijke verantwoordelijkheid van rechtspersonen, gesteld door het hof van beroep te Gent (nr. 2322 van de rol).

In uitvoering van artikel 113 van de bijzondere wet van 6 januari 1989 op het Arbitragehof, geeft het Arbitragehof kennis van de volgende arresten :

— arrest nr. 32/2002 uitgesproken op 6 februari 2002, inzake :

- de prejudiciële vraag betreffende artikel 674bis, § 2, tweede lid, van het Gerechtelijk Wetboek, gesteld door het hof van beroep te Bergen (nr. 2237 van de rol).

0502/9153
I.P.M. COLOR PRINTING
☎02/218.68.00