

Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale

Brusselse Hoofdstedelijke Raad

**Séance plénière
du vendredi 14 mars 2003**

**Plenaire vergadering
van vrijdag 14 maart 2003**

SEANCE DU MATIN

OCHTENDVERGADERING

SOMMAIRE

INHOUDSOPGAVE

	Pages		Blz.
EXCUSES	815	VERONTSCHULDIGD	815
COMMUNICATIONS		MEDEDELINGEN	
— Cour d'arbitrage	815	— Arbitragehof	815
— Délibérations budgétaires	815	— Begrotingsberaadslagingen	815
PROJET D'ORDONNANCE		ONTWERP VAN ORDONNANTIE	
— Dépôt	815	— Indiening	815
CONSEIL ECONOMIQUE ET SOCIAL DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE		ECONOMISCHE EN SOCIALE RAAD VOOR HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST	
— Avis	815	— Advies	815
COLLEGE D'ENVIRONNEMENT		MILIEUCOLLEGE	
— Présentation d'une liste double de candidats	816	— Voordracht van een dubbeltal	816
PROPOSITIONS D'ORDONNANCE		VOORSTEL VAN ORDONNANTIE	
— Prise en considération	817	— Inoverwegingneming	817
			813

Pages	Blz.
—	—
INTERPELLATIONS	INTERPELLATIES
— De M. Mohamed Azzouzi à M. Didier Gosuin, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de l'Environnement et de la Politique de l'Eau, de la Conservation de la Nature et de la Propreté publique et du Commerce extérieur, concernant « les commerces de voitures d'occasion »	— Van de heer Mohamed Azzouzi tot de heer Didier Gosuin, minister van de Brusselse hoofdstedelijke regering, belast met Leefmilieu en Waterbeleid, Natuurbehoud, Openbare Netheid en Buitenlandse Handel, betreffende « de handelszaken van tweedehandswagens »
818	818
Discussion — <i>Orateurs</i> : MM. Mohamed Azzouzi, Alain Daems, Didier Gosuin , ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de l'Environnement et de la Politique de l'Eau, de la Conservation de la Nature, de la Propreté publique et du Commerce extérieur	Bespreking — <i>Sprekers</i> : de heren Mohamed Azzouzi, Alain Daems, Didier Gosuin , minister van de Brusselse hoofdstedelijke regering, belast met Leefmilieu en Waterbeleid, Natuurbehoud, Openbare Netheid en Buitenlandse Handel
818	818
— De M. Michel Moock 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 réorganisation du réseau de trams de la STIB »	— Van de heer Michel Moock tot de heer Jos Chabert, minister van de Brusselse hoofdstedelijke regering, belast met Openbare Werken, Vervoer, Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp, betreffende « de reorganisatie van het MIVB-tramnet »
821	821
Discussion — <i>Orateurs</i> : M. Michel Moock, Mme Geneviève Meunier, MM. Marc Cools, Denis Grimberghs, Jean-Pierre Cornelissen, 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	Bespreking — <i>Sprekers</i> : de heer Michel Moock, mevrouw Geneviève Meunier, de heren Marc Cools, Denis Grimberghs, Jean-Pierre Cornelissen, Jos Chabert , minister van de Brusselse hoofdstedelijke regering, belast met Openbare Werken, Vervoer, Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp
821	821
— De M. Sven Gatz à M. Eric Tomas, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de l'Emploi, de l'Economie, de l'Energie et du Logement, concernant « l'emploi à Bruxelles et la collaboration avec les communautés »	— Van de heer Sven Gatz tot de heer Eric Tomas, minister van de Brusselse hoofdstedelijke regering, belast met Tewerkstelling, Economie, Energie en Huisvesting, betreffende « de werkgelegenheid in Brussel en de samenwerking met de gemeenschappen »
832	832
Interpellation jointe de M. Jan Béghin concernant « l'enjeu des mesures de mise à l'emploi « contractuels subventionnés » et « programme de transition professionnelle » en Région de Bruxelles-Capitale »	Toegevoegde interpellatie van de heer Jan Béghin betreffende « de inzet van tewerkstellingsmaatregelen « Gesubsidieerde contractuelen » en « Doorstromingsprogramma » in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest »
832	832
Interpellation jointe de M. Denis Grimberghs concernant « l'évaluation du Plan Rosetta, l'évolution du chômage des jeunes et la politique de l'ORBEM pour assurer une chance égale aux demandeurs d'emploi dans l'accès aux emplois bruxellois »	Toegevoegde interpellatie van de heer Denis Grimberghs betreffende « de evaluatie van het Rosetta-plan, de evolutie van de jongerenwerkloosheid en het beleid van de BGDA inzake de gelijke toegang van de werkzoekenden tot de Brusselse arbeidsmarkt »
832	832
Discussion — <i>Orateurs</i> : MM. Sven Gatz, Jan Béghin, Denis Grimberghs, Mmes Anne-Françoise Theunissen, Isabelle Emmery, M. Jos Van Assche, Mmes Marie-Jeanne Riquet, Marion Lemesre, M. Eric Tomas , ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de l'Emploi, de l'Economie, de l'Energie et du Logement	Bespreking — <i>Sprekers</i> : de heren Sven Gatz, Jan Béghin, Denis Grimberghs, mevrouw Anne-Françoise Theunissen, mevrouw Isabelle Emmery, de heer Jos Van Assche, mevr. Marie-Jeanne Riquet, Marion Lemesre, de heer Eric Tomas , minister van de Brusselse hoofdstedelijke regering, belast met Tewerkstelling, Economie, Energie en Huisvesting
832	832

PRESIDENCE DE **MME MAGDA DE GALAN**, PRESIDENTE
VOORZITTERSCHAP VAN **MEVROUW MAGDA DE GALAN**, VOORZITTER

— *La séance plénière est ouverte à 9 h 40.*

De plenaire vergadering wordt geopend om 9.40 uur.

Mme la Présidente. — Je déclare ouverte la séance plénière du Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale vendredi 14 mars 2003.

Ik verklaar de plenaire vergadering van de Brusselse Hoofdstedelijke Raad van vrijdag 14 maart 2003 geopend.

EXCUSES

VERONTSCHULDIGD

Mme la Présidente. — Ont prié d'excuser leur absence : M. Walter Vandebossche, Mmes Caroline Persoons, Françoise Schepmans et Audrey Rorive.

Verontschuldigen zich voor hun afwezigheid : de heer Walter Vandebossche, mevrouw Caroline Persoons, mevrouw Françoise Schepmans en mevrouw Audrey Rorive.

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.*)

Délibérations budgétaires

Begrotingsberaadslagingen

Mme la Présidente. — Divers arrêtés ministériels ont été transmis au Conseil par le gouvernement.

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

Verscheidene ministeriële besluiten worden door de regering aan de Raad overgezonden.

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

PROJET D'ORDONNANCE

Dépôt

ONTWERP VAN ORDONNANTIE

Indiening

Mme la Présidente. — En date du 28 février 2003, le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a déposé le projet d'ordonnance portant le Code bruxellois du Logement (n° A-416/1 – 2002/2003).

— Renvoi à la commission du Logement et de la Rénovation urbaine.

OP 28 februari 2003 werd het ontwerp van ordonnantie houdende de Brusselse Huisvestingscode (nr. A-416/1 – 2002/2003), ingediend door de Brusselse hoofdstedelijke regering.

— Verzonden naar de commissie voor de Huisvesting en Stadsvernieuwing.

**CONSEIL ECONOMIQUE ET SOCIAL DE LA REGION
DE BRUXELLES-CAPITALE**

Avis

**ECONOMISCHE EN SOCIALE RAAD VOOR HET
BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST**

Advies

Mme la Présidente. — Par lettre du 20 février 2003, le Conseil économique et social de la Région de Bruxelles-Capitale transmet,

conformément aux dispositions de l'article 6 de l'ordonnance du 8 septembre 1994 portant création du Conseil économique et social de la Région de Bruxelles-Capitale, l'avis concernant l'avant-projet d'ordonnance relative au réaménagement des sites d'activité inexploités, qu'il a adopté en sa séance plénière du 20 février 2003.

— Renvoi à la commission de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme et de la Politique foncière.

Bij brief van 20 februari 2003, zendt de Economische en Sociale Raad voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, overeenkomstig de bepalingen van artikel 6 van de ordonnantie van 8 september 1994 tot oprichting van de Economische en Sociale Raad voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, het advies inzake het voorontwerp van ordonnantie betreffende de herinrichting van de niet-uitgebate bedrijfsruimten, die hij in zijn plenaire vergadering van 20 februari 2003 aangenomen heeft.

— Verzonden naar de commissie voor de Ruimtelijke Ordening, de Stedenbouw en het Grondbeleid.

COLLEGE D'ENVIRONNEMENT

Présentation d'une liste double de candidats

MILIEUCOLLEGE

Voordracht van een dubbeltal

Mme la Présidente. — Par lettre du 14 février 2003, M. Didier Gosuin, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de l'Environnement et de la Politique de l'Eau, de la Conservation de la Nature et de la Propreté publique et du Commerce extérieur demande au Conseil d'initier la procédure adéquate afin que le gouvernement soit saisi d'une liste double de candidats en vue du remplacement de Mme Carole Billiet (N).

Mme Carole Billiet a été nommée membre du Collège d'Environnement pour un mandat de trois ans par arrêté du gouvernement du 16 mars 2000 prenant effet le 25 mai 2000. Son mandat viendra donc à échéance le 25 mai 2003.

Les conditions d'âge et les incompatibilités sont prévues aux articles 2 et 3 de l'arrêté du 3 juin 1993.

Ainsi, l'article 2 de cet arrêté dispose ce qui suit :

« La qualité de membre du Collège d'Environnement est incompatible avec les fonctions ou mandats suivants :

- 1° tout mandat électif communal, provincial, régional et national;
- 2° bourgmestre;
- 3° sénateur provincial et sénateur coopté;
- 4° tout mandat dans un centre public d'aide sociale;
- 5° membre du Parlement européen;

6° agent d'un service public traitant de manière directe ou indirecte des matières d'environnement et exerçant ses fonctions sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale;

7° membre d'un cabinet ministériel;

8° l'exercice d'une activité relevant de l'agriculture, de l'industrie, de la construction, de la promotion ou de la gestion immobilière, soit à titre personnel, soit comme administrateur ou membre du personnel d'une société ayant un tel objet social;

9° délégué effectif ou suppléant du Conseil, nommé en application de l'article 11 de l'ordonnance du 29 août 1991 relative à l'accès à l'information en matière d'environnement dans la Région de Bruxelles-Capitale ».

L'article 3 de cet arrêté dispose ce qui suit :

« Les membres du Collège d'Environnement sont âgés de trente-cinq ans au moins et de septante-cinq ans au plus au moment de leur nomination ou, le cas échéant, au moment du renouvellement de leur mandat. ».

Les candidatures devront m'être adressées et parvenir au greffe du Conseil au plus tard le lundi 28 avril 2003 à 12 heures. Les candidats sont invités à joindre à leur candidature un extrait d'acte de naissance, ainsi qu'un *curriculum vitae* indiquant leurs qualifications et leur expérience professionnelle.

— Pas d'observation ? (*Non.*)

Il en sera ainsi.

Bij brief van 14 februari 2003 vraagt de heer Didier Gosuin, minister van de Brusselse hoofdstedelijke regering, belast met Leefmilieu en Waterbeleid, Natuurbehoud, Openbare Netheid en Buitenlandse Handel, aan de Raad om de procedure te beginnen die ertoe moet leiden dat aan de regering een dubbeltal wordt voorgedragen met het oog op de vervanging van mevrouw Carole Billiet (N).

Mevrouw Carole Billiet is als lid van het Milieucollege benoemd voor een ambtstermijn van drie jaar bij regeringsbesluit van 16 maart 2000, dat op 25 mei 2000 in werking trad. Haar mandaat loopt dus op 25 mei 2003 ten einde.

De leeftijdsvereisten en de onverenigbaarheden worden vastgesteld in de artikelen 2 en 3 van het besluit van 3 juni 1993.

Artikel 2 van dit besluit luidt aldus als volgt :

« De hoedanigheid van lid van het Milieucollege is onverenigbaar met de uitoefening van de volgende functies en mandaten :

- 1° elk door verkiezing verkregen gemeentelijk, provinciaal, gewestelijk en nationaal mandaat;
- 2° burgemeester;
- 3° provinciaal senator of gecoöpteerd senator;

4° elk mandaat in een openbaar centrum voor maatschappelijk welzijn;

5° lid van het Europees Parlement;

6° beambte van een overheidsdienst die rechtstreeks of onrechtstreeks aangelegenheden inzake leefmilieu behandelt en zijn ambt op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest uitoefent;

7° lid van een ministerieel kabinet;

8° een functie die verband houdt met de landbouw, de nijverheid, de bouwsector, de bevordering of het beheer van vastgoed, hetzij in eigen naam, hetzij als bestuurder of personeelslid van een maatschappij die een dergelijk maatschappelijk doel heeft;

9° afgevaardigde of plaatsvervangende afgevaardigde van de Raad, benoemd met toepassing van artikel 11 van de ordonnantie van 29 augustus 1991 inzake de toegang tot informatie met betrekking tot het milieu in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. »

Artikel 3 van dit besluit luidt :

« De leden van het Milieucollege zijn ten minste vijfendertig jaar oud en mogen niet ouder zijn dan vijfenzeventig jaar op het ogenblik van hun benoeming of, in voorkomend geval, op het ogenblik van de vernieuwing van hun ambtstermijn. »

De kandidaturen moeten aan mij worden gericht en op de griffie van de Raad toekomen uiterlijk op maandag 28 april 2003 om 12 uur. De kandidaten worden verzocht bij hun kandidatuur een uittreksel uit hun geboorteakte te voegen evenals een *curriculum vitae* met hun diploma's en hun beroepservaring.

Geen opmerkingen ? (*Neen.*)

Aldus zal geschieden.

PROPOSITIONS D'ORDONNANCE

Prise en considération

VOORSTELLEN VAN ORDONNANTIE

Inoverwegingneming

Mme la Présidente. — L'ordre du jour appelle la prise en considération de la proposition d'ordonnance (de Mmes Caroline Persoons et Martine Payfa) organisant un Code régional de participation (n° A-365/1 – 2002/2003).

Pas d'observation ? (*Non.*)

— Renvoi à la commission des Finances, du Budget, de la Fonction publique, des Relations extérieures et des Affaires générales.

Aan de orde is de inoverwegingneming van het voorstel van ordonnantie (van mevrouw Caroline Persoons en mevrouw Martine Payfa) voor het opstellen van een Gewestelijke Code voor inspraak (nr. A-365/1 – 2002/2003).

Geen bezwaar ? (*Neen.*)

— Verzonden naar de commissie voor de Financiën, Begroting, Openbaar Ambt, Externe Betrekkingen en Algemene Zaken.

— L'ordre du jour appelle la prise en considération de la proposition d'ordonnance (de M. Marc Cools) modifiant l'ordonnance du 29 août 1991 organique de la planification et de l'urbanisme (n° A-397/1 – 2002/2003).

Pas d'observation ? (*Non.*)

— Renvoi à la commission de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme et de la Politique foncière.

Aan de orde is de inoverwegingneming van het voorstel van ordonnantie (van de heer Marc Cools) tot wijziging van de ordonnantie van 29 augustus 1991 houdende organisatie van de planning en de stedenbouw (nr. A-397/1 – 2002/2003).

Geen bezwaar ? (*Neen.*)

— Verzonden naar de commissie voor de Ruimtelijke Ordening, de Stedenbouw en het Grondbeleid.

— L'ordre du jour appelle la prise en considération de la proposition d'ordonnance (de MM. Benoît Cerexhe et Joël Riguelle) modifiant l'article 13 de la Nouvelle loi communale du 24 juin 1988 (n° A-407/1 – 2002/2003).

Pas d'observation ? (*Non.*)

— Renvoi à la commission des Affaires intérieures, chargée des Pouvoirs locaux et des Compétences d'Agglomération.

Aan de orde is de inoverwegingneming van het voorstel van ordonnantie (van de heren Benoît Cerexhe en Joël Riguelle) tot wijziging van artikel 13 van de nieuwe gemeentewet van 24 juni 1988 (nr. A-407/1 – 2002/2003).

Geen bezwaar ? (*Neen.*)

— Verzonden naar de commissie voor Binnenlandse Zaken, belast met de Lokale Besturen en de Agglomeratiebevoegdheden.

— L'ordre du jour appelle la prise en considération de la proposition d'ordonnance (de MM. Benoît Cerexhe et Joël Riguelle) modifiant les articles 86 et 88 de la Nouvelle loi communale du 24 juin 1988 (n° A-408/1 – 2002/2003).

Pas d'observation ? (*Non.*)

— Renvoi à la commission des Affaires intérieures, chargée des Pouvoirs locaux et des Compétences d'Agglomération.

Aan de orde is de inoverwegingneming van het voorstel van ordonnantie (van de heren Benoît Cerexhe en Joël Riguelle) tot wijziging van de artikelen 86 en 88 van de nieuwe gemeentewet van 24 juni 1988 (nr. A-408/1 – 2002/2003).

Geen bezwaar ? (*Neen.*)

— Verzonden naar de commissie voor Binnenlandse Zaken, belast met de Lokale Besturen en de Agglomeratiebevoegdheden.

— L'ordre du jour appelle la prise en considération de la proposition d'ordonnance (de M. Benoît Cerexhe et Mme Béatrice Fraiteur) modifiant le Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus pour les véhicules électriques (n° A-409/1 – 2002/2003).

Pas d'observation ? (*Non.*)

— Renvoi à la commission des Finances, du Budget, de la Fonction publique, des Relations extérieures et des Affaires générales.

Aan de orde is de inoverwegingneming van het voorstel van ordonnantie (van de heer Benoît Cerexhe en mevrouw Béatrice Fraiteur) tot wijziging van het Wetboek van de met de inkomstenbelastingen gelijkgestelde belastingen voor elektrische voertuigen (nr. A-409/1 – 2002/2003).

Geen bezwaar ? (*Neen.*)

— Verzonden naar de commissie voor de Financiën, Begroting, Openbaar Ambt, Externe Betrekkingen en Algemene Zaken.

INTERPELLATIONS

INTERPELLATIES

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

Aan de orde zijn de interpellaties.

INTERPELLATION DE M. MOHAMED AZZOUZI AM. DIDIER GOSUIN, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGE DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA POLITIQUE DE L'EAU, DE LA CONSERVATION DE LA NATURE ET DE LA PROPRIÉTÉ PUBLIQUE ET DU COMMERCE EXTERIEUR, CONCERNANT « LES COMMERCES DE VOITURES D'OCCASION »

Discussion

INTERPELLATIE VAN DE HEER MOHAMED AZZOUZI TOT DE HEER DIDIER GOSUIN, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET LEEFMILIEU EN WATERBELEID, NATUURBEHOUD, OPENBARE NETHEID EN BUITENLANDSE HANDEL, BETREFFENDE « DE HANDELSZAKEN VAN TWEDE-HANDSWAGENS »

Bespreking

Mme la Présidente. — La parole est à M. Mohamed Azzouzi pour développer son interpellation.

M. Mohamed Azzouzi. — Madame la Présidente, Monsieur le Ministre, Chers Collègues, mon interpellation porte sur un problème important en termes d'environnement dans la Région bruxelloise : la problématique des garages, plus particulièrement de ceux spécialisés dans la vente de véhicules d'occasion.

Il y a peu, un inventaire théorique des sites potentiellement pollués en Région bruxelloise a été réalisé par l'IBGE. Cet inventaire doit permettre la mise en place d'une politique générale d'assainissement des sols en Région bruxelloise. Géographiquement, la majorité des sites inventoriés est répartie sur les communes de Schaerbeek, Anderlecht, Molenbeek, Bruxelles-Ville et, dans une moindre mesure, Forest. Parmi les activités qui ont abîmé les sols et sous-sols bruxellois, notons l'entretien et la réparation de voitures, l'imprimerie, la blanchisserie et la teinture, la fourniture de carburants, la production de produits synthétiques ou encore la brasserie. L'inventaire a montré l'importance du secteur automobile dans la pollution des sols, et particulièrement le secteur des garages. Le secteur de l'automobile est l'un des plus importants; il est le premier employeur en Région bruxelloise. L'IBGE estime à au moins 800 ateliers-garages en Région bruxelloise : les grands garages ou concessionnaires mais également un nombre important de petits ateliers de garage de tous genres. Ces garages sont répartis sur l'ensemble du territoire bruxellois avec, parfois, des concentrations traditionnelles dans certaines communes ou dans certaines rues. Ces dernières années, certaines communes de la Région bruxelloise ont connu de nombreux problèmes avec le secteur des garages, et plus particulièrement avec le secteur de vente de voitures d'occasion. Le manque de contrôle et de conformité vis-à-vis de ces exploitations ont laissé certains quartiers, notamment à Molenbeek et à Anderlecht, et dans une moindre mesure à Schaerbeek et à Bruxelles-Ville, fortement se dégrader tant au point de vue environnemental qu'urbanistique.

Il y a un peu plus d'un an, la commune de Schaerbeek avait lancé une campagne à destination des garages visant un meilleur contrôle de ces exploitations. Une brochure fut éditée par la commune de Schaerbeek mais également par l'IBGE. Ces brochures sensibilisaient la population sur la problématique des garages dans leur quartier, mais s'adressaient surtout aux exploitants de garages. Après deux visites préventives et d'information, les garagistes qui ne tenaient pas compte des injonctions et dont l'exploitation est source de nuisances ou de pollution importantes sont mis en demeure de modifier leurs habitudes de travail sous peine de sanctions, ces dernières pouvant aller jusqu'à la fermeture de leur exploitation.

Récemment, la commune de Molenbeek, dans le cadre des quartiers d'initiative, s'est attaquée également à cette problématique par la création d'une cellule « garage ». Dans un premier temps, le personnel engagé s'est attelé à la réalisation d'un relevé le plus exhaustif possible de l'ensemble de ces exploitations. Cependant, certains de ces garages étant clandestins, ils ne sont repris nulle part. Ce travail d'investigation fut accompagné d'une campagne d'information (qui faisait défaut à bon nombre d'exploitants sur les critères légaux d'exploitation). Dans un second temps, la délivrance des permis de classe 1 (exploitation de moins de 50 véhicules), de compétence exclusivement communale, est devenue très stricte et les demandes sont traitées avec beaucoup de vigilance.

Aujourd'hui, la cellule « garage » de Molenbeek s'active à multiplier les contrôles. Depuis deux ou trois mois, on compte déjà une

vingtaine de fermetures d'exploitations sur plus ou moins 250 garages à Molenbeek.

Les infractions constatées sont nombreuses et variées, tout d'abord en ce qui concerne le permis d'environnement et/ou d'urbanisme. La moitié des garages contrôlés sont sans permis d'environnement et sans permis d'urbanisme. Par ailleurs, ceux qui détiennent un permis ne respectent pas les conditions afférentes.

Citons également les infractions sur les lois sociales, le travail au noir, l'exploitation de main-d'œuvre clandestine etc. En outre, il faut constater un non-respect des normes de sécurité avec les risques d'incendie ou d'explosion que cela implique. Je cite pour exemple une situation qui m'a été rapportée : celui d'une exploitation de garage qui se trouvait en dessous d'un home pour personnes âgées. Ce sont parfois des cas extrêmes mais qui existent.

Les nuisances pour la population et l'environnement sont nombreuses. C'est tout d'abord le bruit : bruits de moteurs, circulation intensive due au charroi de véhicules dans les quartiers, etc.

Ce sont également les odeurs et pollutions de l'air dues aux gaz d'échappement. Ce sont les déchets dangereux : huiles usagées, filtres à huiles, batteries, hydrocarbures, liquides de freins ... Ces déchets liquides, sont à la source de graves pollutions des eaux souterraines et des sols, avec toutes les conséquences en termes de coût d'assainissement. Le tableau ainsi énoncé peut paraître très noir, mais c'est là une réalité dans certains quartiers. C'est aussi le résultat d'un certain laxisme pendant des années dans ce secteur. Pourtant, les quelques campagnes d'information, de sensibilisation des habitants, des exploitants ainsi que du secteur automobile proprement dit, commencent à donner des résultats.

La problématique des garages soulève de nombreuses remarques et constats.

La législation en la matière existe et est fort complète : elle compte une dizaine d'ordonnances et arrêtés. Doit-on encore légiférer en la matière ? La question peut être posée, bien que je pense que le problème est ailleurs. Il est dans la manière d'appliquer la législation en la matière et dans les moyens mis en œuvre pour l'appliquer.

Il ne faut pas simplement se limiter à la répression pure et dure, mais il faut penser au travail préventif et informatif. Tout d'abord l'importance de l'information qu'il faut mieux diffuser dans ce secteur, non seulement aux grands concessionnaires, mais surtout aux petits ateliers. Ces derniers manquent d'informations sur la réglementation. Il faut pouvoir donner des conseils aux exploitants, leur expliquer et commenter les conditions des permis, les risques en cas de non-respect, etc. Et sévir quand cela est nécessaire.

Il faut également coordonner les contrôles entre les agents de l'IBGE et des communes (faire des visites conjointes, par exemple). Il est aberrant de constater qu'un exploitant d'un garage reçoit la visite de l'IBGE et d'un agent de la commune sur une semaine de temps. Il faut donc établir un programme d'inspection commun. Dans ce but, pourquoi ne pas élaborer une base de données régionales.

S'il faut une coordination entre les communes et les agents de l'IBGE, une coordination et un partenariat entre les communes sont

également nécessaires. Il faut ainsi définir des priorités afin d'harmoniser les actions entre les différentes communes pour éviter les déplacements de certaines exploitations qui vont s'installer dans ces lieux plus accueillants, et moins répressifs.

Quelques questions :

— Dans certains quartiers résidentiels, la présence de ce type d'exploitation pose d'énormes problèmes en termes de coexistence entre cette fonction économique et la fonction résidentielle. Les risques et les nuisances sont nombreux comme on a pu le montrer pour les riverains. Ne faut-il pas revoir l'implantation de ces garages; voire à supprimer certains dans ces quartiers ?

— A Molenbeek, lors des contrôles des permis de classe 1 (exploitation de plus de 50 véhicules), l'IBGE accompagne les agents communaux, du moins accompagnait. En effet, il semblerait que depuis un peu plus d'un mois environ, l'IBGE est devenue plus réticente, freinant les actions de répression.

Dès lors, j'aimerais savoir, Monsieur le Ministre, pour quelles raisons l'IBGE n'estime plus nécessaire sa présence sur les lieux. Comment se fait-il que la cellule « garage » connaisse actuellement quelques problèmes avec l'inspectorat ? Il est vrai que le nombre de dossiers a augmenté et que donc, la quantité de travail s'est fortement accrue tant pour le personnel communal que pour le personnel de l'IBGE. Mais ne devrait-on pas dès lors envisager l'engagement de personnel supplémentaire pour faire face à cette somme de travail, aussi nécessaire qu'urgente ? Cette augmentation de personnel doit se faire également pour les services Environnement dans les communes. *Quid* d'une police de l'environnement plus adaptée, avec une meilleure formation des agents en matière d'environnement ?

Je vous remercie d'avance pour vos réponses. (*Applaudissements sur les bancs Ecolo et socialistes.*)

Mme la Présidente. — La parole est à M. Alain Daems.

M. Alain Daems. — Madame la Présidente, Monsieur le Ministre, Chers Collègues, je m'inscris dans l'interpellation de M. Azzouzi et ne répéterai donc pas l'essentiel de ce qu'il a dit.

Il est positif qu'un large écho soit donné aux actions de la commune de Molenbeek et de la région contre les garages clandestins de voitures d'occasion et aux collaborations commune-région dans le suivi des permis d'environnement liés aux activités de voiture.

Pour les quartiers concernés, il était temps de mener un travail de fond de revitalisation. Les programmes de « Quartier d'initiative Birmingham » et « Contrat de quartier Heyvaert », approuvés par le gouvernement, visaient clairement à traduire un double engagement politique : la répression contre les activités commerciales illégales et, simultanément, la revitalisation de ces quartiers, pour y ramener des habitants et des activités économiques qui s'intègrent dans le tissu urbain central. Pour Ecolo, il est de la responsabilité des pouvoirs publics de faire régner le droit et de réinvestir dans ces quartiers longtemps abandonnés à eux-mêmes.

Ecolo se pose des questions de deux ordres par rapport à cette action.

Tout d'abord, où en est l'IBGE par rapport à son engagement de faire du respect des permis de classe 1 en lien avec les activités de voitures une priorité ?

Sollicité par la commune dès 2001, l'IBGE avait marqué son accord en ce sens dans le cadre de son programme d'actions annuel pour le service de l'inspectorat, qui constitue une obligation européenne semble-t-il. Il faut rappeler que c'est l'IBGE qui délivre ces permis de classe 1 et qui est donc chargé d'en assurer le respect. L'institut avait également assuré la commune de son soutien pour les dossiers de classe 2.

L'IBGE aurait un inspecteur chargé exclusivement de la poursuite de ces actions en matière de lutte contre les garages. Est-ce la bonne personne à la bonne place ? S'agit-il d'un agent qui était déjà chargé de cette mission à l'époque où ces garages clandestins se sont progressivement installés dans ces quartiers ? Dans l'affirmative est-il en bonne position pour appliquer soudain une rigueur dont on n'avait pas fait preuve pendant plusieurs années ? Lorsqu'on évolue trop longtemps dans un certain milieu, on est forcément soumis à des pressions diverses et on peut en subir des conséquences pour la santé ou faire preuve d'une plus grande mansuétude qu'il conviendrait. Il nous semble en tout cas qu'il y a lieu d'évaluer l'intérêt d'épauler cet agent d'une façon ou d'une autre.

Par ailleurs, si la commune a déjà, à plusieurs occasions, interpellé les instances régionales — je pense ici au Ministre-Président mais aussi au ministre de l'Economie ou à la SDRB — pour avoir une réflexion de fond sur la place de ce type de commerce de voitures d'occasion dans le centre d'une ville, la région a-t-elle analysé cette activité du seul point de vue urbanistique et environnemental ou aussi sous l'angle économique ?

Ecolo souhaite attirer l'attention sur l'utilité potentielle de ce type de commerce. Il est vrai que la pointe de l'*iceberg*, ces garages de véhicules d'occasion de Molenbeek et d'Anderlecht — mais aussi de Bruxelles-Ville et de Schaerbeek auxquelles M. Azzouzi a fait référence — génèrent peu d'emplois au m² et que l'usage parcimonieux du territoire bruxellois exige que l'on s'interroge sur la meilleure localisation de ce type d'activité, peut-être plus loin du Centre-Ville.

Mais une analyse sérieuse devrait dire si ces garages de véhicules d'occasion s'inscrivent dans une filière, par exemple de pièces de rechange ou de pièces détachées de véhicules, avec ateliers de réparations en amont pour réparer ces voitures — ou en aval — pour en réparer d'autres en dépeçant ces véhicules. Ou s'il ne s'agit que d'une filière de vente de véhicules vieux et en mauvais état à des pays lointains et moins regardants sur le contrôle technique et les normes d'émission. Dans le premier cas, nous demandons que soient envisagés des emplacements alternatifs moins nuisibles pour les riverains. Dans le second cas, nous ne pleurerons pas la disparition de cette activité en Région bruxelloise.

Si elle s'y déroule à l'extérieur, nous ne sommes pas compétents pour y faire face. (*Applaudissements sur les bancs Ecolo.*)

Mme la Présidente. — La parole est à M. Didier Gosuin, ministre.

M. Didier Gosuin, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de l'Environnement et de la Politique de

l'Eau, de la Conservation de la Nature et de la Propreté publique et du Commerce extérieur. — Madame la Présidente, Mesdames, Messieurs, cela fait déjà plusieurs années que l'inspectorat de l'Institut bruxellois pour la Gestion de l'Environnement assure une présence soutenue dans les quartiers situés entre la chaussée de Gand et la chaussée de Mons afin de faire respecter la législation environnementale dans le secteur du commerce de voitures d'occasion mais également en ce qui concerne les garages.

La situation actuelle déplorable, résulte d'un certain laisser aller qui a caractérisé la politique en la matière, avant l'existence des permis d'environnement. Un nombre important de ces garages relèvent encore de la procédure *commodo incommodo*. Les autorisations en question étaient parfois délivrées pour 15 ou 20 ans. Nous devons donc à présent gérer ces autorisations, parfaitement légales, tout en regrettant qu'à l'époque, tant les autorités locales que les autorités provinciales aient accepté de soutenir le développement d'un tel type de commerce, et surtout, aient délivré de telles autorisations.

Quoi qu'il en soit, cela ne nous empêche pas d'agir. En effet, à ce jour, 155 enquêtes ont été menées par l'IBGE, ou sont encore en cours dans ces quartiers, pour les seules installations du secteur automobile. Cela signifie que presque toutes ont fait l'objet d'une visite et d'un contrôle.

La problématique est donc loin d'être négligée par l'administration de l'Environnement, mais ce qu'il faut bien préciser, c'est l'approche menée par l'IBGE dans le cadre du traitement des dossiers de contrôle. Cette approche se veut à la fois progressive et informative tout en gardant strictement les objectifs de mise en conformité des conditions d'exploitation des garages et des installations de vente de voitures.

Lors des enquêtes, les inspecteurs visent dans un premier temps à instaurer un dialogue avec les exploitants, à les informer et à les sensibiliser à la législation environnementale qui les concerne tout en officialisant les manquements constatés par la voie d'un Avertissement. Les dossiers d'enquêtes sont bien entendu poursuivis jusqu'à la mise en conformité des conditions d'exploitation. Le dialogue entre l'exploitant et l'administration reste l'option privilégiée pour le traitement des dossiers d'inspection, même si des mises en demeure doivent jaloner certaines étapes.

Ce dialogue est fructueux et a déjà conduit à 31 régularisations via l'obtention d'un permis d'environnement et à 19 abandons volontaires des activités illégales exercées.

Lorsque le dialogue s'est révélé insuffisant, la division Inspection a dressé procès-verbal (38) et mis sous scellés les exploitations (20) lorsque cela se justifiait.

La division Inspection de l'IBGE a collaboré et collabore toujours à l'action menée depuis quelques mois par la commune de Molenbeek-Saint-Jean et la zone de Police de Bruxelles-Ouest. Toutefois, suite à une première série de contrôles, l'IBGE a souhaité modifier sa collaboration dans le cadre de cette action afin de ne pas annihiler le travail entamé depuis plusieurs années dans ce quartier.

En effet, les actions menées par la police de Bruxelles-Ouest à la demande de la commune de Molenbeek-Saint-Jean sont clairement

répressives et sont en quelque sorte des opérations « coup de poing » qui se caractérisent souvent par un débarquement en force dans les exploitations, suivi de l'embarquement des responsables et/ou personnes présentes avec parfois menottes aux poignets pour audition au commissariat. Cette manière de travailler se justifie sans doute pour des infractions de droit commun telles que la présence de voitures volées, mais la présence d'inspecteurs de l'IBGE lors de ces actions fait que les personnes travaillant dans l'entreprise concernée ou dans des entreprises voisines associent l'IBGE à cette action répressive et contrecarrent les efforts développés pour instaurer un dialogue. Précisions encore que les agents de l'IBGE sont amenés à poursuivre seuls et sans armes leur enquêtes.

Il n'en reste pas moins que la collaboration avec la cellule Garage de la commune de Molenbeek-Saint-Jean existe toujours bel et bien même si certaines adaptations à cette collaboration ont été apportées en accord avec la cellule Garage. Ainsi, la présence d'un inspecteur de l'IBGE lors des descentes de police est limitée aux cas jugés nécessaires et, bien entendu, uniquement à ceux qui relèvent de la compétence environnementale. Les agents de l'IBGE ne peuvent être mêlés à d'autres formes de délits, d'une part parce que cela ne fait pas partie de leurs compétences et, d'autre part, parce que cela donnerait de l'IBGE une image négative. Le rôle de l'IBGE est d'instaurer le dialogue en vue d'abord d'amener les exploitations à gérer convenablement leurs entreprises et seulement ensuite d'utiliser la gamme des moyens prévus par l'ordonnance, à savoir l'avertissement, le procès-verbal, voire la mise sous scellés. Les chiffres que j'ai cités témoignent en tout cas de l'activité.

Les inspections environnementales sont préférentiellement effectuées à un moment différé de l'action policière, mais pour chaque exploitation visée par l'action menée par la cellule Garage, l'IBGE transmet un rapport comprenant l'historique des dossiers, les infractions constatées lors du dernier contrôle et son point de vue quant aux suites à donner à ces constatations.

Quant aux demandes de personnel supplémentaire à l'IBGE, oserais-je comprendre que l'honorable membre invite les représentants de son parti au gouvernement à réclamer plus de personnel pour l'IBGE ? Je me réjouis évidemment d'avance de cet appui spontané.

Mme la Présidente. — La parole est à M. Mohamed Azzouzi.

M. Mohamed Azzouzi. — Madame la Présidente, le ministre m'a effectivement apporté quelques éclaircissements. Je constate simplement que si les agents de l'IBGE organisent éventuellement des descentes et des contrôles différés par rapport à la commune ou par rapport à la police, l'administration communale ne semble pas toujours vraiment au courant de cette méthode. Il me semble que le message devrait passer.

M. Didier Gosuin, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de l'Environnement et de la Politique de l'Eau, de la Conservation de la Nature et de la Propreté publique et du Commerce extérieur. — Ce n'est pas ce que me dit mon service d'inspection.

M. Mohamed Azzouzi. — J'ai eu l'occasion d'en parler dans plusieurs administrations, Monsieur le Ministre. C'est la raison pour laquelle je me permets d'insister sur cet élément.

Enfin, je crois que l'IBGE doit être aidé que ce soit en personnel ou en moyens supplémentaires, car il s'agit d'un domaine sensible dans certains quartiers, en particulier pour l'environnement et la population. Je vous rejoins donc sur ce point.

M. Didier Gosuin, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de l'Environnement et de la Politique de l'Eau, de la Conservation de la Nature et de la Propreté publique et du Commerce extérieur. — Je vous remercie, Monsieur Azzouzi. Je ne cesse de plaider auprès de mes collègues du gouvernement pour que l'IBGE dispose de plus de personnel.

Mme la Présidente. — L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

INTERPELLATION DE M. MICHEL MOOCKA 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 REORGANISATION DU RESEAU DE TRAMS DE LA STIB »

Discussion

INTERPELLATIE VAN DE HEER MICHEL MOOCK TOT DE HEER JOS CHABERT, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET OPENBARE WERKEN, VERVOER, BRANDBESTRIJDING EN DRINGENDE MEDISCHE HULP, BETREFFENDE « DE REORGANISATIE VAN HET MIVB-TRAMNET »

Bespreking

Mme la Présidente. — La parole est à M. Michel Moock pour développer son interpellation.

M. Michel Moock. — Madame la Présidente, Monsieur le Ministre, à la suite de l'article paru dans le journal *Le Soir* de ce matin, je vais devoir quelque peu modifier mon texte. Je ne sais exactement quelle est notre influence mais il semblerait que le dépôt d'une demande d'interpellation entraîne la prise immédiate d'une série de décisions. Peut-être est-ce une bonne chose pour les parlementaires ?

J'avais projeté de commencer mon intervention en ces termes :

« Il semble que le comité de gestion de la STIB s'apprêterait prochainement à approuver une réorganisation de son réseau de trams. »

Je change cette phrase et je dis : « le comité de gestion a décidé mercredi soir la réorganisation de son réseau de trams ».

A la suite de la parution de cet article, j'ai même cru, Monsieur Chabert, que vous ne viendrez pas puisque les réponses étaient dans le journal mais enfin, puisque vous êtes bien présent, voyons ce que

nous pouvons retirer de cette interpellation et des réponses qui seront données à certaines critiques.

Cette réforme structurelle aura pour conséquence que tous les trams venant du nord de l'agglomération, à savoir les lignes 52, 55, 56 et 81 s'arrêteront désormais à la station Rogier. De là, les voyageurs devront gagner le centre-ville via une navette Nord-Midi.

Lorsqu'on interroge les responsables de la STIB, ceux-ci nous répondent qu'il n'y a pas de problème, qu'on ne devra pas changer de quai, qu'il y aura une navette vide dans laquelle tout le monde pourra prendre place et que cette navette sera « cadencée ». Jusque-là, ce n'est pas mal !

Mais il ne faut pas oublier que cela constitue déjà une rupture de charge, ce qui prend du temps et est désagréable pour les usagers.

Un problème supplémentaire se posera pour les personnes qui se rendent plus loin que la jonction Nord-Midi, qui vont subir une deuxième rupture de charge.

Et comme ils arrivent en bout de navette, on n'est pas sûr que cela sera cadencé avec le tram qu'ils devront prendre ensuite. Ce sera donc un désagrément supplémentaire pour les usagers de la STIB.

Dois-je vous rappeler, Monsieur le Ministre, qu'on a déjà assisté à ce genre de phénomène lorsque toutes les lignes provenant de l'ouest de Bruxelles (Molenbeek, Koekelberg, Ganshoren, Berchem) ont vu leur parcours s'arrêter à la gare du Midi. Cela a causé et cause toujours des désagréments pour les usagers. En effet, la gare du Midi est à l'air libre, l'endroit où s'arrêtent les trams n'est pas particulièrement agréable, car il y fait très venteux et on doit très souvent changer de quai pour prendre le tram suivant.

Pour la petite histoire, dans ma commune, le quartier maritime n'avait jamais été relié aux autres quartiers sans passer par la Bourse avec le fameux tram 88. Avec l'arrivée du métro, ce problème fut résolu. On allait enfin pouvoir passer d'un côté à l'autre de Molenbeek, sans faire le tour par le centre-ville. Très bien. Mais c'est à ce moment-là qu'on a décidé de faire une rupture de charge au Midi. Ainsi, les ennuis qu'on n'avait plus d'un côté, on allait les avoir de l'autre !

Tout semble décidé, c'est très gênant, mais on pourrait tout de même se demander si cette décision n'est pas une erreur.

Lorsque je lis attentivement l'article du Soir, je remarque — à moins que le journaliste n'ait été distrait — qu'on parle de toutes les lignes, sauf du 56. Or, il était aussi prévu que le 56 s'arrête à la station Rogier et qu'il y aurait une navette. Je me demande, dès lors, s'il y a eu un accord, si quelqu'un a obtenu quelque chose, et dans ce cas, si c'est possible pour l'un, on pourrait peut-être envisager de le faire pour tout le monde.

Je vous rappelle également que l'idée de cette rationalisation — c'est le terme qu'on utilise dans ce cas — avait déjà été proposée il y a plusieurs années et que, jusqu'à présent, on s'y était opposé. Mais il semble que cela soit acquis cette fois-ci.

On dit que la STIB a travaillé pendant un an et demi sur ce plan. Je n'en doute pas. Mais je ne sais pas si on a interrogé les usagers, comment on l'a fait, si on leur a dit ce qui se passerait dans le cas où

ils répondraient oui ou non à telle ou telle question. Vous pourrez probablement me répondre sur ce point.

Il va de soi — puisqu'il est question de restructuration — que l'on va diminuer, dans la jonction Nord-Midi, le nombre de trams en les remplaçant par une navette « cadencée ». J'estime que c'est moins favorable pour les usagers et je rappelle que, dans la résolution sur la STIB que nous avons votée, il y a plus d'un an, il était prévu qu'en aucune manière, le service au public ne pouvait être diminué.

Estimez-vous que cet engagement est respecté ?

La réforme en gestation conduira tous les usagers venant de communes telles que Schaerbeek, Evere, Neder ... à ne plus pouvoir bénéficier d'un accès direct au centre.

La rupture de charge va leur faire perdre du temps. Les temps d'attente en soirée et le week-end seront considérablement augmentés.

Dès lors, le Comité de gestion ayant pris sa décision, pouvez-vous nous dire, Monsieur le Ministre, quelle est la position du gouvernement à ce sujet ?

D'autre part, toute restructuration de services ne s'effectue pas sans restriction de personnel. D'après nos informations, 200 à 300 emplois sont visés par cette réforme.

D'après la direction il ne serait nullement question de licenciements. Cette perte d'emplois s'autorégulera, dit-on, par des départs à la retraite et un arrêt des embauches, durant les trois prochaines années.

Pouvez-vous nous confirmer, si j'ose l'appeler ainsi, cette perspective d'avenir pour les employés ?

J'en termine, Madame la Présidente.

J'attends avec impatience les réponses que m'apportera le ministre, qui est toujours très intéressé par les problèmes de la mobilité et de la STIB en particulier. (*Applaudissements sur les bancs socialistes.*)

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

Mme Geneviève Meunier. — Madame la Présidente, Monsieur le Ministre, mes Chers Collègues, je suis ravie de constater que vous m'écoutez attentivement car ce dossier est important pour le développement du réseau à Bruxelles. Certes, nous en avons parlé à de nombreuses reprises, mais j'ai l'impression que, jusqu'à présent, on n'a pas écouté les membres de cette Assemblée.

D'emblée, je vous dirai, Monsieur le Ministre, que je ne suis pas très heureuse de ce que j'ai appris par la presse de ce matin.

(*M. Jan Béghin, Premier Vice-Président, remplace Mme Magda De Galan, Présidente, au fauteuil présidentiel.*)

(De heer Jan Béghin, Eerste Ondervoorzitter, vervangt mevrouw Magda De Galan, Voorzitter, in de voorzitterszetel.)

Le groupe Ecolo se réjouit de l'interpellation du groupe socialiste concernant la réorganisation du réseau de tram, en particulier sur l'axe Nord-Sud.

C'est, en effet, un dossier que nous suivons de très près puisque notre groupe a interpellé sur ce sujet en mars 2001, en février 2002 et encore en juin 2002. C'est un dossier suffisamment important qui mérite l'attention de tous les groupes politiques, étant donné les rumeurs qui circulaient sur une future ligne de métro sur cet axe, déconnectée du réseau actuel, et l'absence de démenti de la part du ministre qui se retranchait chaque fois derrière des études techniques menées par la STIB. Ecolo avait pris l'initiative et la précaution de déposer, en juin 2002, un ordre du jour motivé demandant au gouvernement deux choses, que je tiens à rappeler ici.

Nous demandions, premièrement, de s'opposer à ce projet de métro sur l'axe nord-sud et, deuxièmement, de donner instruction à la STIB de finaliser les études permettant une amélioration de la vitesse commerciale du tram sur cet axe, sans augmenter les ruptures de charge, et de les transmettre sans délai à la commission régionale de la Mobilité et à la commission Infrastructure du Parlement bruxellois.

Cet ordre du jour a été voté dans ce Parlement à l'unanimité des partis démocratiques, le 21 juin 2002. Que s'est-il passé depuis ?

La STIB a mis sur pied un groupe de travail pour affiner ses propositions, qui ont ensuite été présentées et soumises pour avis à la commission régionale de la Mobilité. Elle a remis le 29 janvier 2003 un avis pour le moins critique. Je reprends un résumé synthétique de l'avis de cette commission de Mobilité. Pas de chiffres précis étayant cette restructuration et cette demande, augmentation des ruptures de charge, diminution des fréquences dans le tronçon central, réduction des kilomètres en exploitation, pas d'amélioration des fréquences en soirée, pas d'augmentation de la vitesse commerciale.

La commission régionale de la Mobilité préconisait à court terme un réajustement des horaires, la mise en œuvre des contrats d'axe, la priorité aux trams dans les carrefours, l'installation de systèmes d'aide à l'exploitation, la mise en service des quais centraux, la mise en place du tourne-à-gauche facilitant le passage du tram, la poursuite du programme VICOM sur cet axe.

Je reprends maintenant l'avis des associations qui s'occupent du problème de la mobilité et qui sont sur la même longueur d'ondes. Interenvironnement-Bruxelles, NOMO, la Ligue des Familles, BRAL se sont fédérées sur ce dossier et ont exprimé publiquement une position commune qui rejoint en grande partie l'avis de la commission régionale de la Mobilité.

D'après ce qu'a dit mon collègue, M. Moock, et c'est confirmé dans tous les journaux de ce matin, ce point a été adopté au comité de gestion de la STIB où je rappelle qu'Ecolo n'a pas de représentant, mais que tous les partis de la majorité y sont représentés. Il faudrait une certaine cohérence entre ce que les partis vont dire ce matin au Parlement bruxellois et ce que ces mêmes partis ont dit en comité de

gestion de la STIB. Si j'ai bien saisi ce qui est écrit dans la presse, ce comité de gestion a pris une décision qui va à l'encontre de l'ordre du jour motivé qui a été voté dans cette enceinte. On ne parle évidemment pas de métro mais de navette-tram, avec du nouveau matériel qui doit être acheté prochainement. Cette navette entraînerait de nombreuses ruptures de charge, et c'est notre objection fondamentale à ce projet.

La motion demandait aussi explicitement de transmettre le résultat des études à la commission Infrastructure du Parlement bruxellois et là, Monsieur le Ministre, on attend toujours ! D'où l'intérêt de ce débat ici au Parlement en séance plénière.

Si vous m'avez bien suivi, Monsieur le Ministre, plusieurs cliquotants rouges se sont allumés sur cet axe depuis un an, et vous refusez de les voir. Ecolo a tiré le premier la sonnette d'alarme avec le vote de l'avis motivé; ici c'est le groupe socialiste qui émet des réserves; hier c'était la commission régionale de la Mobilité qui vous a fait des suggestions beaucoup plus raisonnables : avant hier, l'associatif en front commun s'est mobilisé. Que vous faut-il de plus pour en tirer les conclusions politiques ?

Vous l'avez compris Ecolo est fermement opposé à cette navette, peut-être utile pour les navetteurs qui descendent aux deux gares Nord/Midi, mais tout à fait préjudiciable aux Bruxellois : Schaerbeekois, Everois, Ucclois, Saint-Gillois, devront subir de nouvelles ruptures de charge, avec toutes les conséquences dommageables pour les usagers et encore plus pour les personnes à mobilité réduite. Les enquêtes montrent, en effet, que pour les usagers, une rupture de charge est assimilée à une perte de temps de 14 minutes. La fréquence serait aussi diminuée puisqu'on passerait de 35 passages/heure à 20 en heure de pointe. Dans ce dossier, Monsieur le Ministre, j'espère que nous aurons une position unanime et que chacun ne va pas tirer de son côté et essayer qu'Anderlecht gagne au détriment d'une autre commune. J'ai notamment entendu que pour le tram 56, on serait déjà en train de rectifier le tir. Je ne voudrais pas que ce débat se déroule de cette façon-là. Il s'agit d'un projet global important pour l'ensemble de la région. Ecolo demande que le gouvernement respecte l'avis de ce Parlement et de la commission régionale de la Mobilité — car à quoi sert-elle si on ne respecte pas ses avis ? — et réclame d'urgence une audition de la STIB en commission Infrastructure.

Nous allons donc déposer une motion motivée dans ce sens là, à l'issue de cette interpellation. *(Applaudissements sur les bancs Ecolo.)*

M. le Président. — La parole est à M. Marc Cools.

M. Marc Cools. — Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, Chers Collègues. Honteux ! C'est le premier mot qui me vient à l'esprit pour traduire la manière dont la direction de la STIB a élaboré le plan de restructuration du réseau de trams. Les intervenants précédents ont rappelé les débats que nous avons eus dans cette enceinte, dont il semble que l'on ait peu tenu compte.

Je centrerai mon intervention essentiellement sur un point : l'absence totale de concertation et de consultation des différentes autorités communales par la STIB pour l'élaboration de ce plan.

Dans le bulletin d'Interenvironnement de février 2002, on annonçait déjà les grandes lignes de la restructuration du réseau de la STIB.

Je ne fais pas volontiers référence à ma casquette communale, mais je crois que cela peut illustrer mon propos.

Vers le milieu de l'année dernière, j'ai reçu de l'Association des comités de quartier de ma commune, un document de plus de 40 pages comprenant des plans et des études, et expliquant tout ce que la STIB envisageait au niveau de la restructuration du réseau.

Nous avons alors pris contact avec la STIB pour avoir davantage d'informations et pouvoir donner notre avis.

Réponse : c'est prématuré.

Au début de cette année, nous avons à nouveau reçu un document des comités de quartier qui participent indirectement à divers comités des usagers de la STIB, lesquels ont visiblement été consultés, puisque le comité régional de Mobilité, notamment, en a rendu un avis. Mme Meunier a souligné que l'on n'a guère tenu compte de cet avis.

Nouvelle réaction de ma commune auprès de la STIB : nous avons demandé à être consultés avant que les organes de gestion de la société n'arrêtent leur plan. C'est quand même la moindre des choses ! Nous avons alors reçu le 4 mars 2003, une réponse disant : « Je me réfère à votre lettre relative à notre projet de redéploiement du réseau tramways. Un tel projet existe effectivement à la STIB, mais n'a pas à ce jour été finalisé et approuvé par les organes de notre entreprise. Une fois que ce projet aura été formalisé, il va sans dire que, conformément à l'usage, nous viendrons vous l'exposer et recueillir les suggestions d'amélioration que vous auriez à ce moment la volonté de nous soumettre ».

Le projet a non seulement été formalisé sans consultation de notre commune, ni d'aucune autre commune de la Région bruxelloise d'ailleurs, mais il a même été arrêté au niveau du Comité de gestion, mercredi dernier, comme la presse nous l'annonce.

Ce type de comportement est inacceptable à mes yeux. Dans le passé, il y a parfois eu, entre les communes, la région ou la STIB, des dossiers difficiles, dans lesquels les points de vue étaient très différents et le dialogue extrêmement tendu. Je me rappelle de l'aménagement du site propre, avenue Brugmann. Nous en discutons avec le ministre Thys. Au départ, les points de vue étaient extrêmement différents et la discussion était extrêmement dure. Mais il y avait discussion ! Des pas ont été faits de part et d'autre; une solution a pu être dégagée et a finalement fait l'objet de l'accord de chacun.

Dans ce type de dossier, notamment de restructuration du réseau de trams les communes ont toujours été consultées avant la prise de décision. Elles étaient associées et « mouillaient leur paletot » pour défendre ensuite ces projets auprès des habitants et auprès des mécontents, comme il y en a toujours à l'égard de toute réforme.

Dans ce dossier-ci, on ignore, on consulte pour la forme — puisqu'on ne tient tout de même pas compte de l'avis — tous les organismes, comités de quartier, Interenvironnement, comités d'usage, etc. Mais on ne consulte pas les organismes démocratiquement élus et on ne les informe en rien. Les seules informations auxquelles nous avons droit nous viennent de la presse ou des associations de quartier. C'est inacceptable !

Bien entendu, comme l'ordonnance le prévoit et l'y oblige, après l'approbation du Comité de gestion, la STIB procédera à une consultation *pro forma* et, éventuellement à quelques améliorations sur quelques détails; mais ce n'est pas ainsi que l'on travaille. C'est d'ailleurs tout à fait antinomique avec l'attitude de la région. Je constate que votre secrétaire d'Etat, M. Delathouwer a adressé une circulaire aux communes pour subsidier l'élaboration des plans communaux de mobilité. Pour pouvoir recevoir ces subsides régionaux, la commune est soumise à une quantité de conditions, beaucoup trop lourdes.

Avant d'inscrire la moindre ligne dans cette étude, il faut obtenir l'accord de la région, de la STIB, etc., il faut que les informations circulent. L'inverse n'est pas vrai. Quand la STIB veut aller de l'avant, on n'informe pas, on ne consulte pas.

Le projet comprend des améliorations certaines en ce qui concerne le réseau. Il comporte des points positifs, mais aussi certains points négatifs et pas seulement, Monsieur Moock, pour le nord de Bruxelles mais aussi pour le sud car des ruptures de charge se produiront également dans cette zone.

L'essentiel de la philosophie est quand même la réalisation d'une liaison nord-midi. J'ai parfois l'impression que l'on conçoit l'évolution du réseau de trams essentiellement pour les navetteurs. Selon certaines rumeurs qui circulent à la STIB, cette première étape risque — je le crains — d'être suivie d'une seconde étape consistant à supprimer des bouts de ligne de trams, qui sont les moins fréquentés. Il en découlera ainsi une réduction du service pour les Bruxellois. Un grand nombre de clients sont, bien entendu, des navetteurs, mais à mon sens, la priorité de la STIB à l'échelon régional doit être d'abord le déplacement des Bruxellois. Soit dit en passant, concevoir un réseau de trams sans réfléchir à un réseau de bus reste un point qui m'interpelle également !

Je voudrais savoir pourquoi les pouvoirs démocratiquement élus que sont les communes ont été complètement mis à l'écart. Il n'y a eu aucune concertation officieuse de quelque type que ce soit à propos de l'élaboration du plan. Des discussions en commission et des auditions seront sans doute utiles, mais je me demande si nous ne nous retrouvons pas à l'échelon de la STIB — comme au niveau de la SNCB sur le plan fédéral — face à une machine de plus en plus aveugle, qui n'a plus que sa logique propre, qui n'écoute plus et qui ne dialogue plus avec les différents partenaires qui font la vie de notre région.

M. Cornelissen abordera au nom de notre groupe certains points plus précis de la réorganisation telle que nous la connaissons par le biais de la presse ou des documents communiqués par Interenvironnement (*Applaudissements sur divers bancs.*)

M. le Président. — La parole est à M. Denis Grimberghs.

M. Denis Grimberghs. — Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, Chers Collègues, après ce que je viens d'entendre, je me limiterai une fois de plus à une intervention extrêmement modérée. Quand la majorité s'agite, l'opposition est modérée !

J'espère, Monsieur le Ministre, qu'il s'agit d'un problème de méthode. Que la STIB approuve un plan « trams » n'a rien d'anor-

mal, puisque c'était prévu dans le contrat de gestion. Personnellement, je m'en réjouis. Cette volonté de réinvestir dans le tram est une bonne nouvelle, mais nous voudrions toutefois être certains qu'il s'agit réellement du tram. Certains voient, en effet, dans ce plan, la préfiguration d'un réseau de métro.

La réorganisation du réseau « trams » n'a donc en soi rien de scandaleux, mais souvenons-nous du débat mené à l'occasion de l'adoption du contrat de gestion : nous estimions qu'il était préférable de ne pas procéder par petits tronçons. En effet, réaménager chaque année une partie du réseau pose problème aux habitants.

La survenance d'un grand choc n'est donc pas anormale. La question est de savoir quel est ce grand choc et d'être certain que cette modification du réseau sera avantageuse pour la population et décidée démocratiquement. Il s'agit donc bien d'un problème de procédure.

J'en termine avec les aspects positifs.

Les perspectives d'acquisition de matériel roulant constituent également une bonne nouvelle. Le tout est de savoir pour quel type de matériel et s'il s'agit réellement de trams.

J'en viens au point qui pose le plus problème : la question nord-sud, qui focalise forcément les acrimonies. Ce n'est pas la première fois que vous les entendez, Monsieur le Ministre, mais ce problème doit aussi être resitué dans le cadre de la procédure. Les communes ont effectivement vécu un mauvais cinéma, mais le Parlement, encore plus !

En effet, des brouillons du Plan Tram ont été montrés aux communes mais pas au Parlement.

On tente de nous faire croire que de nombreuses consultations ont eu lieu et je suppose que vous me direz qu'il faut bien qu'à un moment donné quelqu'un décide. Alors, voilà, c'est décidé ... Or, nous demandons que le Parlement puisse jouer son rôle de contrôle démocratique préalablement à une décision qui est importante pour les Bruxellois. On a assez parlé du « comportement autiste » des techniciens de la SNCB pour éviter d'agir de la même façon pour ce qui concerne notre propre réseau. Nous devons veiller à ce que, au départ d'examen techniques, un travail de qualité soit effectué. Je souscris entièrement à la suggestion faite par Mme Meunier, d'un travail de qualité en commission sur les propositions de la STIB. Examinons le dossier du Conseil de gestion et ses propositions techniques. Je n'en dispose pas mais j'en ai lu des extraits dans la presse. Essayons de comprendre ce qui est proposé. Vérifions si nous pouvons assumer ces propositions ou s'il y a lieu de les modifier. Je pense que nous devons aller dans le deuxième sens. En effet, ce qui pose problème, concernant le Nord-Sud et Mme Meunier est intervenue il y a déjà longtemps à propos de ces craintes c'est qu'en opérant une modification du réseau de tram, on préfigure en réalité de nouveaux ouvrages souterrains.

Il est évident que la réflexion concernant le réseau des trams est « polluée » par le fait que des techniciens ont toujours en tête le schéma de la PTU de 1963 qui consistait à entreprendre encore davantage d'ouvrages souterrains. Peut-être qu'à l'époque, il aurait fallu le faire si on en avait eu les moyens. Vous avez mieux suivi cette période-là que moi, Monsieur le Ministre, et vous savez donc qu'à

défaut de moyens on n'a pu tout faire. Aujourd'hui, il est clair qu'au sein de ce Parlement personne ne souhaite que l'on reprenne le chemin de grands ouvrages souterrains. D'ailleurs, nous n'en avons pas les moyens. Des signaux ont été donnés à plusieurs reprises pour indiquer que ce n'est pas le choix du Parlement bruxellois. Ce n'est pas non plus le choix de votre gouvernement mais, soyons clairs au-delà du gouvernement au-delà de la question des majorités, ce n'est pas le choix des élus régionaux qui sont conscients des limites de l'épuration budgétaire dans laquelle nous nous trouvons. Nous ne pourrions pas mettre en œuvre tout le schéma PTU du métro imaginé à cette époque. Donc, il ne faut pas anticiper sur quelque chose qui ne sera pas réalisé. Il faut arrêter cette logique qui consiste à annoncer, un jour, que l'on passera sous la place Meiser, un autre jour, que l'on passera sous la place du Pavillon que l'on vient de rénover très récemment à grands frais, pour construire un pré-métro qui aboutirait à établir une jonction entre Haren et la gare du Nord. Il faut arrêter d'annoncer tous ces travaux, dont certains figurent d'ailleurs à l'état de « crayonné » dans des PRD et des PRAS et donnent du coup l'illusion à la STIB que l'on pourrait y procéder quand même.

C'est d'ailleurs une critique que nous avons adressée à votre collègue de l'urbanisme tout comme nous l'avions adressée antérieurement à M. Hasquin, M. André, en soulignant que le fait d'émettre l'idée qu'un jour on pourrait entreprendre ce genre de travaux amène à réfléchir en anticipant sur de nouveaux ouvrages souterrains.

J'en viens au respect à l'égard de ce Parlement, qui me paraît être le point le plus problématique. Je me souviens, Monsieur le Ministre, d'un jour où vous étiez très fâché en commission. Je m'en souviens parfaitement parce que vous vous mettez rarement en colère. Vous étiez très fâché parce que nous avons déposé une motion motivée à l'issue de l'interpellation de Mme Meunier. Vous nous aviez reproché de nous être tous mis d'accord pour déposer une motion motivée alors que nous n'avions pas encore entendu votre réponse. Vous aviez trouvé cela scandaleux. C'est cette motion-là qui a été approuvée à l'unanimité du Parlement. Lorsqu'on en parle, j'ai l'impression que vous ne voyez pas de laquelle il s'agit.

Vous étiez donc très fâché mais vous n'avez convaincu personne de se rallier à votre position.

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'étais fâché parce que vous l'aviez fait sans m'en avertir.

M. Denis Grimberghs. — Vous savez parfaitement qu'on n'improvise pas une motion motivée. Si vous nous aviez dit qu'il n'y avait plus de raison de présenter une motion motivée, si vous nous aviez promis de prendre sur vous le fait de tout arrêter, je pense que nous aurions décidé de vous faire confiance. Mais vous ne nous avez pas fait cette réponse-là. Notre brouillon était prêt et les événements ont montré qu'il était justifié de l'avoir préparé. Par cette motion, nous nous opposons au métro sur l'axe Nord-Sud. Or, ce qui est projeté va dans le sens de la préparation du métro sur l'axe Nord-Sud, en ce compris le type de matériel roulant — tram, tram/métro, métro/tram — que l'on compte acheter. Il est clair que l'on compte acheter du matériel roulant qui est spécifique à un type d'aménagement, à savoir du quasi-métro. Mais ce n'est pas ce que l'on veut et on dit clairement qu'on ne le souhaite pas.

Par ailleurs on demande au gouvernement de donner instruction à la STIB de finaliser les études, qui ont été terminées hier, si j'ai bien compris, études permettant une amélioration de la vitesse commerciale du tram sur cet axe sans augmenter les ruptures de charges, et de les transmettre sans délai à la commission régionale de la Mobilité et à la commission de l'Infrastructure du Parlement bruxellois en vue d'en débattre. Nous n'en avons pas été saisis !

Voilà un Parlement qui, à l'unanimité, vous demande « de respecter une procédure » et elle ne l'est pas à notre endroit.

J'ai lu dans la presse que le plan a été approuvé par le Comité de gestion. Mon parti n'y étant pas représenté, je ne suis donc pas membre de ce comité et il en est de même du parti de Mme Meunier. D'autres partis, qui le sont, devraient montrer un peu plus de cohérence au niveau de leur formation politique.

Le plan approuvé par le Comité de gestion va être soumis pour avis aux communes et à la région. Je voudrais bien, Monsieur le Ministre, que vous ne soyez pas le seul à être concerné à la région. Le Parlement vous a dit : « à vous et à nous ».

Nous demandons concrètement, ici, au Parlement, que les responsables de la STIB soient auditionnés et présentent une épure de ce qu'ils ont préparé. Ainsi, le Parlement sera à même de prendre une recommandation sur ce projet de réseau-tram, de dire ce qui est acceptable ou non politiquement et de vous demander, en tant que ministre, de signaler à la STIB, la mesure dans laquelle ce plan est réformé. Cela me semble parfaitement possible et souhaitable. (*Applaudissements sur les bancs du CDH et Ecolo.*)

M. le Président. — La parole est à M. Jean-Pierre Cornelissen.

M. Jean-Pierre Cornelissen. — Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, Chers Collègues, je me réjouis qu'un grand consensus semble se dégager au sein de ce Parlement. C'est compréhensible parce que c'est assez cohérent par rapport à ce qui s'est fait précédemment au sein de notre Assemblée.

Au terme du contrat de gestion qui la lie à la Région de Bruxelles-Capitale, la STIB doit procéder, impérativement avant le 30 juin 2003, à une étude détaillée de ses réseaux souterrains et de surface. L'objectif déclaré est de les adapter à la demande mais aussi d'en réduire le coût d'exploitation.

Une majorité du Comité de gestion de la STIB s'est exprimée ce mercredi 12 mars 2003 en faveur d'une profonde restructuration du réseau tram.

Je souligne le fait qu'il s'agit d'une majorité et pas d'une unanimité. Autant je trouve ce que M. Moock a dit très pertinent, autant je trouve dommage que son coréligionnaire, qui est vice-président de la STIB, n'ait pas suivi la même logique au sein du Comité de gestion de la STIB. En tout cas, les administrateurs MR ont été cohérents par rapport à la position que je défends aujourd'hui.

Le MR s'étonne de la méthode de travail retenue, dans la mesure où il aurait été plus cohérent d'intégrer dans une réflexion d'ensemble tout le réseau de surface, trams et bus inclus, la coordination entre ces deux modes de transport complémentaires s'avérant indispensable.

Je ne vais pas redétailler ici l'ensemble des modifications, qui touchent treize lignes sur seize de notre réseau, ce qui est la plus importante restructuration depuis 1968. Tout cela a paru dans la presse de ce matin.

Une caractéristique importante du plan consiste à aboutir à des lignes tronçonnées plus courtes et moins radiales. Pour ce dernier aspect, le choix est différent et assez éloigné de ce pour quoi ont opté d'autres villes plus ouvertes au tram, par exemple Zurich. Cette option combinée au raccourcissement des lignes traduit la volonté d'accroître la régularité des trams cela trahit aussi un aveu d'impuissance, Monsieur le Ministre, par rapport à un meilleur partage de la voirie, qui réservait sa place au transport public de surface, lui réservait systématiquement des couloirs de circulation protégés et assurait ainsi une régularité améliorant la vitesse commerciale et permettant de substantielles économies.

Je suis assez surpris d'entendre l'administrateur-directeur général de la STIB vanter sa réforme qui devrait remédier aux bouchons de l'avenue Louise. J'ai lu cela dans « *Le Soir* » de ce matin. Comme si les trams étaient responsables de la situation dans le goulet... On sait bien que la source des problèmes réside dans les mauvaises pratiques de ceux qui viennent squatter les aires de stationnement dans le goulet, particulièrement celles destinées aux livraisons, entraînant un effet de chaîne. Citons également la circulation automobile sur le site propre qui provoque un blocage des trams.

Quand va-t-on assurer la pérennité aux mesures prônées par M. Delathouwer ? Mais non, que fait-on ici ? On réduit les trams dans le goulet. C'est curieux.

Des lignes plus courtes signifient peut-être plus de régularité, mais qu'en est-il des fréquences ? Quand je vois ce que l'on fait sur la partie la plus centrale, c'est-à-dire celle où la charge est la plus élevée, je suis, Monsieur le Ministre, très inquiet.

Monsieur le Ministre, je souhaiterais que vous consacriez peut-être un peu plus d'attention à ce que je suis en train de dire. Je ne doute pas que la conversation avec votre collègue soit passionnante mais je propose que vous fassiez vos commentaires après m'avoir entendu ; c'est plus facile.

Des lignes plus courtes, c'est aussi des ruptures de charge multipliées, c'est-à-dire des temps d'attente augmentés et des difficultés accrues pour certaines catégories d'usagers. Je songe en particulier aux personnes à mobilité réduite, à la clientèle troisième âge qui, comme vous le savez, a connu une certaine augmentation ces derniers temps, et aux personnes devant transporter des landaus, des caddies, etc.

C'est aussi un réseau moins lisible pour le client occasionnel. Monsieur Grimberghs, je ne suis pas tellement d'accord avec vous quand vous dites qu'on peut ainsi multiplier les modifications du réseau. Un réseau doit avoir une certaine stabilité.

M. Denis Grimberghs. — C'est ce que j'ai dit, Monsieur Cornelissen ! On ne s'est pas bien compris. Je préfère une grande mutation bien négociée — on est mal parti — à un petit morceau du réseau tous les ans.

M. Jean-Pierre Cornelissen. — Je vous ai compris et je vais même un peu dans votre sens puisque je voulais aussi y intégrer le réseau des bus qui est également important.

En dépit d'améliorations ponctuelles — notamment au niveau de la desserte de la grande ceinture où l'on constate effectivement des progrès, sur les actuelles lignes 23 et 90 —, le MR ne peut approuver l'ensemble des modifications apportées au réseau-Tram : parce qu'elles se traduisent dans les faits par une réduction globale du service et du confort, principalement pour les usagers bruxellois. Cette pénalisation qui touche quand même ceux dont l'impôt finance le transport public bruxellois résulte de la philosophie retenue : remplacer les diverses lignes qui empruntent actuellement le souterrain Nord-Sud le long de l'axe du Centre par une navette qui circulerait sur un tronçon assez limité : la ligne 3 entre la gare du Nord et le Rond-point Churchill.

Une telle restructuration entraîne automatiquement la rupture des charges au niveau de Rogier et de la gare du Midi. On pourra citer l'exemple d'un usager de l'actuelle ligne 55 qui devrait se rendre de la Place Liedts au crématorium avenue du Silence : cela signifiera pour lui 2 correspondances là où il a une ligne unique actuellement.

Ne soyez pas surpris, Monsieur le Ministre. Faites l'expérience.

On doit s'interroger aussi sur la pertinence — c'est même un problème de philosophie — de nouveaux aménagements d'infrastructures souterraines dans la mesure où, un jour ou l'autre, elles aboutiront presque inévitablement au tronçonnement de lignes et à des difficultés liées à des ruptures de charge.

A cet égard, le contraste est assez criant avec *De Lijn* qui fait aboutir ses lignes au Centre de Bruxelles alors que, précisément dans ce cas, il serait plus rationnel et efficace, dans le sens d'une hausse des fréquences sur les tronçons en périphérie, de les limiter aux gares et stations importantes de métro à l'entrée de la Région bruxelloise.

L'autre aspect très négatif est une diminution très sensible des fréquences de passage par rapport à la situation actuelle et cela, en particulier, sur le tronçon parcouru par la navette. C'est moins 42 % aux heures de pointe, j'ai les chiffres précis, moins 48 % aux heures creuses, moins 37,5 % en soirée et durant les week-ends. Bien entendu, on emploie les futurs trams de 45 m; mais ils sont utilisés sur un itinéraire relativement court.

Je constate qu'en soirée et le week-end, ce sont de longues attentes, ce qui est plutôt dissuasif pour certaines de ces stations. Je vous ai interrogé dernièrement sur les faits de criminalité; or, attendre quelques minutes supplémentaires à la station Anneessens ne sera pas particulièrement agréable.

Je voudrais aussi vous demander ce qui arrivera sur les antennes moins fréquentées de cette ligne, si l'on observe déjà cette baisse de fréquence sur le tronçon le plus chargé.

Les solutions retenues posent en outre un certain nombre de problèmes techniques non résolus quant à l'exploitation.

Il me paraît douteux que le niveau – 1 de la station Rogier, qui accueille actuellement la seule ligne 90 comme terminus, puisse accueillir le terminus de quatre lignes de tram au lieu d'une seule actuel-

lement. De même, les manœuvres de lignes multiples au niveau de la gare du Nord seront relativement difficiles à gérer.

Le MR regrette qu'à ce stade, aucun élément qui vienne étayer la réelle réduction des coûts d'exploitation, n'ait été fourni aux administrateurs.

Le MR conclut que la réforme projetée met en place un réseau qui reflète davantage les préoccupations des navetteurs que celles des habitants de Bruxelles. L'exemple le plus parlant est la ligne 51, qui, en soi, n'est pas une mauvaise chose. Nous l'avons même prônée depuis des années sous la forme d'un vaste axe Nord-Sud qui toucherait les deux extrémités de la région, de l'avenue de Meise au terminus actuel du 91. Mais qu'en fait-on ? C'est une ligne qui ne circulera qu'aux seules heures de pointe et j'ai bien envie de vous dire CQFD !

C'est en cela aussi que cette réforme est inacceptable.

Le MR, soucieux que ce Parlement soit respecté, demande au ministre de ne pas cautionner des propositions qui ne vont absolument pas dans le sens d'une amélioration du transport public, alternative indispensable au transport excessif par voitures privées.

Monsieur le Ministre, nous signerons certainement un ordre du jour motivé s'opposant au projet de réforme dans sa forme actuelle. (*Applaudissements sur les bancs MR.*)

M. le Président. — 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. — Monsieur le Président, Chers Collègues, pour commencer mon exposé, je ferai un bref retour en arrière pour voir comment tout cela a été mis en place et ensuite élaboré.

Le contrat de gestion que nous avons conclu avec la STIB couvre la période 2001-2005. Comme vous le savez, il contient des objectifs très ambitieux en matière d'amélioration de l'offre de transports publics. En effet, pour l'année 2005, moment où prend fin le contrat de gestion, la STIB doit être en mesure d'assurer 15 millions de déplacements supplémentaires par an, voire 40 millions de déplacements en plus en 2010 par rapport à l'année 1999. C'est un plan extrêmement ambitieux. Je pense que la STIB et la région doivent respecter les engagements qu'ils ont pris dans des contrats de gestions. En outre, la part de marché des transports en commun, en ce qui concerne le trafic domicile-travail, pendant les heures de pointe, doit être augmentée de 31 à 41 %, soit une augmentation de près d'un tiers.

Les chiffres récents démontrent que des progrès considérables ont été réalisés en ce sens durant ces dernières années.

L'année passée, la STIB est parvenue à augmenter le nombre de ses voyageurs de 7,4 %. Cette augmentation permanente est remarquable car le nombre de voyageurs a également augmenté de 8 % en moyenne ces dernières années. Ce n'est donc pas négligeable, Monsieur Cornelissen.

Depuis le début de cette législature, la société a réussi à augmenter le nombre de voyageurs de plus de 22 %, ce qui correspond à 36 millions de déplacements supplémentaires. Nous dépassons donc, dès à présent, les objectifs définis pour 2005.

Ces chiffres contrastent fortement avec les pertes de voyageurs durant les dix années précédentes période durant laquelle le nombre de voyageurs diminuait de 1 % par an. Il s'agit d'un véritable tour de force car cette augmentation a été réalisée exclusivement grâce à une amélioration du rendement, au moyen de la capacité existante. En effet, les augmentations de capacité qui résulteront du nouveau matériel ne sont pas encore disponibles à l'heure actuelle.

Je pense, mes Chers Collègues, que nous devons poursuivre cet élan. Mais il va sans dire que des mesures supplémentaires s'imposeront comme dans toute société bien organisée. C'est dans ce but que le contrat de gestion a chargé la STIB d'analyser chaque année, 20 % de l'ensemble de son réseau afin de mieux répondre à la demande : sur le métier, remettons sans cesse notre ouvrage, polissons-le sans cesse. C'est ce que fait la STIB.

Dans un premier temps, vous le savez, on y a fait allusion, on a procédé à l'élaboration du Plan Directeur Métro. J'insiste sur le fait qu'il s'agit d'un plan de tramways et non d'un plan de métro. De grâce, ne faisons pas d'amalgame.

Rappelons qu'en septembre de l'année dernière, le gouvernement a approuvé le nouveau schéma d'exploitation pour le métro qui entrera en vigueur dès que les travaux pour le bouclage de la Petite Ceinture seront terminés. En même temps, le gouvernement avait également marqué son accord sur l'acquisition de nouvelles rames de métro de type BOA.

Cela permettra de réaliser une augmentation de capacité de 36 %, tandis que l'investissement indispensable ne s'élève qu'à 3 % de l'investissement global pour le métro.

Cet exercice est à présent effectué pour le réseau de tramways avec la proposition qui a été approuvée par le Comité de gestion de la STIB. Ensuite suivra le réseau d'autobus.

Mais quels sont exactement les objectifs poursuivis par ces adaptations du réseau ?

Tout d'abord, adapter l'offre à la demande.

Il est important que l'offre se conforme au mieux aux besoins des voyageurs qui ont fortement évolué. Il faut savoir que la dernière réforme du réseau de tramways date d'il y a 25 ans.

M. Jean-Pierre Cornelissen. — Les grosses réformes.

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. — Oui. Il y a un quart de siècle qu'une réforme importante du réseau des tramways a eu lieu. Après tout ce temps, on ne peut certainement pas incriminer ceux qui essayent maintenant, en tenant compte de l'évolution importante, de mieux organiser le service rendu aux voyageurs.

Depuis lors, beaucoup de choses ont changé dans la ville-région de Bruxelles, ce qui a également modifié en profondeur le comportement des voyageurs. On assiste à d'importantes évolutions en la matière : après un quart de siècle, il est tout à fait normal, me semble-t-il, de procéder à un nouvel examen complet.

Deuxième objectif : augmenter les fréquences et la régularité des services. Telle est l'intention de ceux qui ont travaillé pendant un an et demi à la mise au point d'un projet, dont j'évoquerai le statut tout à l'heure, en vue d'augmenter les fréquences et d'assurer la régularité des services. Chacun pourra exprimer son point de vue sur le projet et il conviendra, en fin de compte, de trouver des solutions.

L'adaptation du réseau a pour but d'améliorer la qualité de l'offre. La régularité des services et des fréquences est particulièrement importante à cet égard.

Les modifications proposées au réseau tiennent compte de ces éléments, notamment en prévoyant un usage optimal des sites propres pour tramways où les nuisances dues au trafic automobile sont inexistantes. Je suis bien placé pour le savoir car j'ai été associé à de nombreuses négociations avec diverses communes : tantôt, les collaborations sont tout à fait positives, tantôt, la mise en œuvre des sites propres est fortement freinée.

M. Jean-Pierre Cornelissen. — Je le pense bien, surtout quand vous voulez faire passer des trams dans un parc ! Vous connaissez l'exemple du 87.

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. — Ne commençons pas à polémiquer.

M. Jean-Pierre Cornelissen. — Ce sont des faits précis.

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 une commune propose des parcours alternatifs, nous les acceptons toujours. Mais nous ne recevons que rarement des suggestions.

M. Jean-Pierre Cornelissen. — On peut prévoir une deuxième bande de stationnement ...

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. — De façon générale, certaines communes sont tout à fait ouvertes aux collaborations, mais d'autres, parfois après des mois et des mois de négociations, remettent en cause les conclusions. Et lorsque certains prétendent que les esprits sont tout à fait favorables à la promotion du transport en commun, je réponds : « Oui, *but not in my backyard* » — vous connaissez le syndrome de Nimby : « Je suis d'accord, mais pas chez moi » ! C'est dans la nature humaine. Je ne dramatise pas ces situations car les choses ne sont pas toujours faciles pour les responsables communaux, amenés à côtoyer au quotidien des gens qui doivent subir certaines conséquences. *A priori*, nous sommes tous prêts à défendre la solidarité, mais dans la réalité, cela ne dure que le temps de prononcer le mot ! On est d'accord, « mais pas chez nous », pour telle ou telle raison. Effectivement, ces raisons existent. Par

ailleurs, il n'est pas évident de prendre des décisions qui vont recueillir l'assentiment de tous.

Essayer de convaincre les gens que les avantages prévalent sur les inconvénients et qu'il y a des coûts et des bénéfices est un travail de tous les jours.

M. Marc Cools. — On ne convainc pas, Monsieur le Ministre, on prend les décisions sans aucune concertation !

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. — Un mot encore en ce qui concerne le statut.

Il n'est pas facile d'aménager des sites propres, pas plus à Bruxelles qu'ailleurs. Un manager de projet a été désigné pour négocier, commune par commune; donc la caravane poursuit son chemin.

Troisième objectif : le recours à du nouveau matériel confortable. De nouveaux trams à capacité élevée seront acquis pour remplacer les anciens « trammekes ». Nous aurons donc de beaux trams, modernes, dotés d'une capacité beaucoup plus importante.

Les procédures d'ajudication respectent tous les scénarios établis. La capacité du trafic des tramways doit augmenter de 7.200 places, ce qui est supérieur aux 5.500 places prévues dans le contrat de gestion.

Des simulations scientifiques tendent à démontrer que le nouveau schéma d'exploitation devrait attirer 6 millions de voyageurs supplémentaires. — J'espère qu'elles sont fiables. Je n'entrerai pas dans les détails; je ne suis d'ailleurs pas ici pour dire que le gouvernement les avalise, pas plus que le ministre des Transports. —

En 2001, 52 millions de voyageurs ont emprunté les tramways. En fait, nous en sommes *grosso modo* à 200 millions de voyageurs par an; la moitié utilise le métro, le solde se répartissant plus ou moins à égalité entre tramways et autobus.

Nous n'allons nullement réduire l'offre, bien au contraire. Il s'agit d'un investissement dans tous les tramways et non d'une diminution.

Nous n'allons pas non plus réduire le nombre de véhicules de tramway. Les rumeurs qui circulent quant à la fermeture de certaines lignes sont fausses.

M. Marc Cools. — J'ai dit que ce serait la prochaine étape, dans une deuxième phase.

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 outre, le nouveau schéma d'exploitation ne coûtera pas d'emplois. — Cette rumeur est, elle aussi, non fondée. — Le Comité de gestion l'a d'ailleurs confirmé hier dans sa décision concernant la réorganisation.

En réalité, le nouveau schéma essaye de trouver une utilisation optimale de la capacité supplémentaire en affectant ces trams aux

endroits où leur présence s'avère la plus nécessaire; il s'agit d'une réorganisation visant une meilleure utilisation de l'outil.

Mme Geneviève Meunier. — Elle privilégie clairement les navetteurs qui descendent à la gare du Midi, à la gare du Nord. Quant aux Bruxellois, ils devront prendre deux correspondances. Voilà la réalité !

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. — Ne versons pas dans le populisme. On affecte des trams qui ont une grande capacité là où il y a énormément de voyageurs, sur les lignes centrales.

M. Denis Grimberghs. — C'est pour réduire les fréquences, Monsieur Chabert. Vous le savez bien !

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. — Je refuse d'entrer dans cette discussion. Je travaille pour tous les voyageurs, Bruxellois et navetteurs.

M. Christos Doukeridis. — Cette réorganisation ne peut se faire au détriment des Bruxellois.

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. Nous sommes d'accord.

M. Jean-Pierre Cornelissen. — En soirée, sur la navette, il n'y aura plus que six passages au lieu de seize. Comment pouvez-vous dire que les Bruxellois ne seront pas pénalisés par cette réorganisation ?

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'y reviendrai tout à l'heure.

Permettez-moi à présent de passer à la question concernant le statut précis de cette proposition.

Il convient de souligner qu'il s'agit d'une proposition de la STIB qui a été approuvée par ses organes de gestion. Ce n'est pas à prendre *ne varietur*. La proposition n'émane donc aucunement de la Direction générale uniquement. La proposition a été approuvée avant-hier par le Comité de gestion.

Ce projet a été approuvé en première lecture et il fallait d'abord, avant d'entamer le débat public, qui démarre aujourd'hui, avoir un consensus au sein de la Société pour savoir si l'on pouvait proposer ce plan au public. Je dis bien « consensus » et pas « unanimité », un « consensus significatif » comme disait M. Giscard d'Estaing à la Convention (significatif à un voix près, avec des motivations qui étaient d'ailleurs spécifiques).

Avant de lancer la procédure de consultation de la population, des communes, de tous ceux qui sont prévus au contrat de gestion —

je parlerai du Parlement tout à l'heure —, il faut savoir sur quoi l'on va consulter. C'est d'ailleurs tout à fait conforme au contrat de gestion, qui ne prévoit pas de consultation avant que le projet ait été approuvé en première lecture.

Permettez-moi d'ajouter que la procédure est exactement celle utilisée pour les autres plans régionaux. Pour le PRAS par exemple, le projet a été approuvé en première lecture, ensuite la consultation a été organisée avant l'approbation définitive en deuxième lecture, en tenant compte des remarques et en les intégrant.

Je vous signale d'ailleurs que le projet approuvé par les organes de gestion avait également été discuté en commission régionale de la Mobilité.

Mme Geneviève Meunier. — Avez-vous lu l'avis de cette commission ?

Il était extrêmement critique.

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. — Oui, mais la STIB a intégré 80 à 90 % de toutes les observations faites par la commission régionale de la Mobilité dans le projet qu'elle a exposé hier pour la première fois. C'est ce que dit la STIB. Nous aurons l'occasion d'en débattre ultérieurement.

Il est clair que, comme prévu dans le contrat de gestion, les avis des communes concernées et de la région seront dorénavant recueillis.

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

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

Le gouvernement n'a donc pris aucune décision en la matière.

La STIB dit également que ce projet n'est pas la Bible, qu'il est possible d'examiner des propositions alternatives allant dans le sens d'une plus grande efficacité, d'un meilleur transport en commun. Elle a travaillé pendant un an et demi, mais rien ne dit qu'elle a le monopole des bonnes solutions.

M. Jean-Pierre Cornelissen. — Monsieur le Ministre, acceptez-vous le principe d'un débat détaillé en commission de l'Infrastructure sur ce point ? J'estime en effet que lorsqu'on parle de l'avis de la région, cela inclut le respect de ce qui la représente le mieux, à savoir son Parlement.

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. — Je suis d'accord.

Mme la Présidente. — Je pense que M. Moock, dans sa réplique, ne dira rien d'autre.

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. — Je crois que nous allons maintenant pouvoir en toute connaissance de cause, discuter de cette proposition.

Ce débat est intéressant : il concerne tous les Bruxellois et tous ceux qui viennent à Bruxelles, car il porte sur des éléments essentiels de leur qualité de vie.

Nous devons trouver la meilleure solution possible et faire en sorte — je ne parle pas encore d'engouement pour les transports en commun, mais c'est presque cela — que la réforme soit bien comprise et que l'on ne puisse pas penser qu'il n'est pas tenu compte de la nouvelle demande, qui est considérable.

Je suis très content car cette proposition de la STIB permettra aux communes et à la région de discuter. Permettez-moi de vous citer un exemple concret. Nous avons discuté pendant des mois, pendant presque un an pour améliorer le statut de la chaussée de Charleroi. Ce n'était pas facile. Il a été modifié, on a interpellé, les riverains sont intervenus, les navetteurs, qui sont bloqués dans le tram, ne sont pas contents, etc.

Etant donné la texture de cette ville, il est malaisé d'élaborer des sites propres dans des rues qui sont trop étroites pour le faire.

Mme Geneviève Meunier. — La région doit aussi être cohérente avec ce qu'elle prévoit dans le PRD ! Dans le cadre de la chaussée de Charleroi, elle ne l'a pas vraiment été !

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. — Je n'apprécie pas les débats qui ne contiennent que des récriminations et des critiques.

Nous cherchons tous la meilleure solution.

M. Jean-Pierre Cornelissen. — On la cherche encore !

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 certain, on la cherche encore.

M'avez-vous déjà entendu me plaindre ? En ce qui concerne la chaussée de Charleroi, nous avons finalement trouvé une solution.

Tout le monde est d'accord ? *(Sur certains bancs : « Non. »)*

Ah bon, vous n'êtes plus d'accord ! La commune est d'accord, les riverains sont d'accord, la STIB est d'accord ...

M. Denis Grimberghs. — C'est le *minimum minimorum*. C'est le plus petit dénominateur commun !

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. — Nous allons à présent pouvoir définir, en connaissance de cause, la position des uns et des autres en ce qui concerne le nouveau réseau de tramways. J'ose

espérer que ce projet sera examiné dans un esprit ouvert constructif, et avec un sens de l'innovation. Car sans innovation, nous ne parviendrons pas à continuer à améliorer de façon efficace et qualitative l'offre de transport public.

Pour terminer, je demanderai à la STIB et au président de la commission Infrastructure de venir présenter ce projet de plan. Ainsi, vous pourrez faire valoir vos observations. Vous en aurez pris connaissance. Des techniciens seront présents et vous expliqueront les raisons de cette proposition. Ils vous confirmeront probablement aussi les propos tenus hier, à savoir que ce projet n'est pas définitif et que si l'on peut l'améliorer de façon optimale dans l'intérêt de tous, ils sont disposés à vous écouter et à étudier vos propositions alternatives.

M. Michel Moock. — Madame la Présidente, je n'ai pas interrompu le ministre pendant sa réponse. Il nous a, tout d'abord, fait part des efforts consentis par la STIB. Il nous a rappelé le contrat de gestion.

Nous n'avons émis aucune critique à ce sujet et nous sommes conscients des efforts qu'effectue la STIB pour augmenter le nombre de ses voyageurs.

En ce qui concerne un débat en commission de l'Infrastructure avec la STIB, nous sommes évidemment preneurs. Ayant communiqué par signe avec le président de ladite commission, je peux vous assurer qu'il est d'accord pour l'organiser.

Monsieur le Ministre, vous nous dites que ce plan n'est pas à prendre ou à laisser, que nous pouvons en discuter. Vous faites part des récriminations que vous rencontrez parfois lors des discussions avec les communes. Cependant, il est normal que les communes soient parties prenantes dans les discussions et qu'elles n'adoptent pas nécessairement le même point de vue que l'opérateur STIB, ce dont il convient de tenir compte.

Je n'ai pas entendu parler des usagers et pourtant, jusqu'à présent, je pense que ce sont les premiers intéressés, et je suis content d'avoir entendu qu'on allait en discuter au Parlement.

J'en suis très satisfait.

Je prends également acte du fait qu'il n'y aura effectivement pas de licenciements, ce que vous confirmez. C'est très important.

En ce qui concerne le problème du plan, je pense que M. Grimberghs a fait la bonne remarque : il est bon qu'il y ait un plan d'ensemble et il ne faut pas travailler par morceau. Mais c'est dans les modalités de ce plan que se posent quelques problèmes.

Quant à la navette, ce qui m'ennuie c'est que les personnes les plus pénalisées seront les Bruxellois eux-mêmes. Nous ne pouvons pas en disconvenir. Le navetteur, qui vient à Bruxelles, peut choisir de descendre à la gare du Nord ou à la gare du Midi puisque le train fait la jonction; de même dans l'autre sens. Il serait stupide de descendre à la gare du Nord si l'on doit se rendre plus loin que la gare du Midi et de subir deux ruptures de charges. Mais le Bruxellois lui-même n'a plus cette possibilité.

S'il vient en amont d'une des deux gares et qu'il veut aller en aval de l'autre, il devra descendre deux fois. Dans un premier temps, il se trouvera dans une navette vide, qui pourra facilement l'accueillir mais au terminus il va devoir emprunter un autre tram qui, lui, ne sera pas nécessairement vide et dont la cadence n'est pas la même.

En plus il est vrai que l'on va passer de 35 à 20 passages, ce qui est un résultat beaucoup moins bon. Nous développerons ces arguments lors de l'interview ou de la présentation de la STIB.

Je pense que vous devez admettre que nous ne serons pas tout à fait d'accord avec cette proposition. Je vous remercie. (*Applaudissements sur les bancs socialistes.*)

M. Denis Grimberghs. — Compte tenu de l'importance de la déclaration du ministre sur le fait qu'il libérait le personnel de la STIB pour venir nous rencontrer, je propose au président de la commission que l'on modifie l'ordre des travaux de la commission de la semaine prochaine pour que cela puisse se faire le plus vite possible.

MOTION MOTIVEE

Dépôt

GEMOTIVEERDE MOTIE

Indiening

Mme la Présidente. — En conclusion de ces interpellations, une motion motivée a été déposée par Mme Meunier, MM. Cornelissen, Cools, Mme Emmery, MM. Grimberghs, Béghin, Gatz et Mme Byttebier, et libellée comme suit : « le Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale, ayant entendu l'interpellation de M. Moock concernant la réorganisation du réseau de tram, ayant pris connaissance par la presse de la décision du Comité de gestion de la STIB relative à la restructuration du réseau de tram; rappelle son ordre du jour motivé concernant la ligne 3 du métro sur l'axe Nord-Sud voté le 21 juin 2002 à l'unanimité des partis démocratiques; celui-ci demandait au gouvernement de donner instructions à la STIB de finaliser les études permettant une amélioration de la vitesse commerciale du tram sur cet axe sans augmenter les ruptures de charges et de les transmettre sans délai à la commission Infrastructure du Parlement bruxellois; réclame d'urgence l'audition des représentants de la STIB à la commission Infrastructure du Parlement bruxellois. »

Tot besluit van deze interpellaties wordt een gemotiveerde motie ingediend door mevrouw Meunier, de heren Cornelissen, Cools, mevrouw Emmery, de heren Grimberghs, Béghin, Gatz en mevrouw Byttebier, luidend als volgt : « De Brusselse Hoofdstedelijke Raad, gehoord de interpellatie van de heer Moock betreffende de reorganisatie van het tramnet, kennis genomen in de pers van de beslissing van het beheerscomité van de MIVB betreffende de reorganisatie van het tramnet; wijst op zijn gemotiveerde motie betreffende metrolijn 3 op de Noord-Zuidverbinding, die op 21 juni 2002 door alle democratische partijen eenparig is aangenomen; hierin werd de regering gevraagd de MIVB instructies te geven om de studies over de verbetering van de reissnelheid op die lijn zonder verhoging van het aantal overstappen af te ronden en onverwijld aan de commissie Infrastructuur van het Brussels Parlement over te zenden; vraagt dat de verte-

genwoordigers van de MIVB worden gehoord in de commissie Infrastructuur van het Brussels Parlement ».

Over deze motie zal later worden gestemd.

Mme la Présidente. — Cette motion sera votée à la prochaine séance du Conseil.

La discussion est close.

De bespreking is gesloten.

INTERPELLATIE VAN DE HEER SVEN GATZ TOT DE HEER ERIC TOMAS, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET TEWERKSTELLING, ECONOMIE, ENERGIE EN HUISVESTING, BETREFFENDE « DE WERKGELEGENHEID IN BRUSSEL EN DE SAMENWERKING MET DE GEMEENSCHAPPEN »

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER JAN BEGHIN, BETREFFENDE « DE INZET VAN TEWERKSTELLINGSMAATREGELEN « GESUBSIDIEERDE CONTRACTUELEN » EN « DOORSTROMINGSPROGRAMMA » IN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST »

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER DENIS GRIMBERGHS, BETREFFENDE « DE EVALUATIE VAN HET ROSETTA-PLAN, DE EVOLUTIE VAN DE JONGERENWERKLOOSHEID EN HET BELEID VAN DE BGDA INZAKE DE GELIJKE TOEGANG VAN DE WERKZOEKENDE TOT DE BRUSSELSE ARBEIDSMARKT »

Bespreking

INTERPELLATION DE M. SVEN GATZ A M. ERIC TOMAS, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGE DE L'EMPLOI, DE L'ECONOMIE, DE L'ENERGIE ET DU LOGEMENT, CONCERNANT « L'EMPLOI A BRUXELLES ET LA COLLABORATION AVEC LES COMMUNAUTES »

INTERPELLATION JOINTE DE M. JAN BEGHIN, CONCERNANT « L'ENJEU DES MESURES DE MISE A L'EMPLOI « CONTRACTUELS SUBVENTIONNES » ET « PROGRAMME DE TRANSITION PROFESSIONNELLE » EN REGION DE BRUXELLES-CAPITALE »

INTERPELLATION JOINTE DE M. DENIS GRIMBERGHS, CONCERNANT « L'EVALUATION DU PLAN ROSETTA, L'EVOLUTION DU CHOMAGE DES JEUNES ET LA POLITIQUE DE L'ORBEM POUR ASSURER UNE CHANCE EGALE AUX DEMANDEURS D'EMPLOI DANS L'ACCES AUX EMPLOIS BRUXELLOIS »

Discussion

Mevrouw de Voorzitter. — De heer Sven Gatz heeft het woord voor het ontwikkelen van zijn interpellatie.

De heer Sven Gatz. — Mevrouw de Voorzitter, de laatste weken bereiken ons weer eens onrustwekkende berichten over de Brusselse arbeidsmarkt.

Met een werkloosheidsgraad van 20 procent breekt Brussel alle records.

Maar een fractie van dat percentage kan worden verklaard door de economische recessie. Vooral structurele oorzaken liggen aan de basis van de werkloosheid in Brussel. Francis Verheughe, aftredend voorzitter van het Verbond van Ondernemingen in Brussel, (het VOB), formuleert het als volgt : « ... voor de meeste banen zijn meertalige, competente mensen vereist. En die zijn er niet genoeg in Brussel ». Laaggeschooldheid en immigratie zijn volgens hem in Brussel de oorzaak van de hoge werkloosheid.

Volgens Johan Van den Driessche van het VEV-comité Brussel zijn nagenoeg alle werklozen in Brussel eentalig Franssprekenden. De statistieken van de BGDA spreken dat zeker niet tegen. De onvoldoende kennis van het Nederlands bij het verlaten van het Franstalig onderwijs treft in het bijzonder de allochtone bevolking die reeds het zwaarst door de werkloosheid wordt getroffen. Het VEV begrijpt dan ook de signalen niet om het Nederlands in het Franstalig onderwijs in Brussel terug te dringen en om de tweetaligheidsvereisten in de openbare sector de versoepelen. Ziedaar een paar standpunten vanuit de werkgeverssector. We weten met welke bril die het probleem bekijkt, maar anderzijds kunnen we de standpunten ook niet negeren. Als er al goed nieuws komt, zoals het bericht dat Volkswagen extra zal investeren in Vorst, dan volgt onmiddellijk het bericht dat door een gebrek aan aangepaste opleidingen in het gewest, amper 7 procent van de werknemers bij Volkswagen uit Brussel komt. De heer Michel van de werkgeversfederatie Agoria pleit dan ook voor samenwerking met de gemeenschappen inzake opleiding.

Vanuit die signalen uit de werkgevershoek wil ik drie belangrijke elementen distilleren die overigens nauw met elkaar verbonden zijn. En ik wens daarover ook een aantal vragen te stellen. Ik onderscheid drie problemen. Een inzake technische opleidingen, een tweede inzake taalkennis en een derde met betrekking tot de doelgroep van de allochtonen.

De bevoegdheid voor opleiding ligt bij de gemeenschappen. Het gewest moet dus maximaal samenwerken met de gemeenschappen om hun opleidingen af te stemmen op de noden. Vanuit die vaststelling heb ik een eerste reeks vragen.

Bestaat er voor het technisch onderwijs in Brussel een overleg met de bevoegde ministers van Onderwijs van beide gemeenschappen ? Hoe verloopt de doorverwijzing vanuit de BGDA naar enerzijds opleidingen van de Regionale Dienst Beroepsopleiding Brussel (RDBB) van de VDAB en anderzijds naar het *Institut bruxellois pour la Formation francophone professionnelle* (IBFFP) ?

Is er een evolutie in het aantal doorverwijzingen merkbaar ? Op welke wijze worden opleidingen aangemoedigd of verplicht ?

In een interpellatie in commissie op 17 april 2002 vermeldde ik dat de Vlaamse regering een voorafname van 1,5 miljoen EUR op haar ESF-middelen voor Brussel voorbehoudt, plus 1 miljoen EUR voor Vlaamse cofinanciering uit eigen budget. De toeleiding vanuit de

BGDA naar de opleidingen zou onvoldoende zijn omdat er onvoldoende wordt gecommuniceerd. Er wordt onvoldoende gezegd dat die opleidingen ook voor niet-Nederlandstaligen openstaan.

Worden er door de BGDA ook niet-Nederlandstaligen naar de opleidingen van de VDAB doorverwezen? Of is dat niet de bedoeling? Verloopt de doorverwijzing enkel op vrijwillige basis?

Voor het derde jaar op rij heeft de Vlaamse regering middelen in haar begroting opgenomen voor de uitbouw van plaatselijke werkgelegenheidsplatforms in Brussel. In 2001 ging het over circa 270.000 EUR. Het akkoord met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest om het bedrag te kunnen uitkeren, blijft uit. In 2002 en 2003 werd het bedrag dan ook tot circa 223.000 EUR verminderd. Nochtans is het de wil van de Vlaamse regering om over de toekenning van die middelen te overleggen. Is een akkoord daarover in de maak? In dezelfde context herinner ik mij dat ongeveer een jaar geleden een protocol in voorbereiding was om Brusselse werklozen werk te kunnen bieden in het Vlaams Gewest. Hoever staat het met dat protocol?

Ik vraag me af of alle kanalen voor opleiding maximaal worden benut? Een ander belangrijk struikelblok op de Brusselse arbeidsmarkt is een gebrek aan meertaligheid bij de werkzoekenden.

Zijn er gegevens beschikbaar over het gebruik van de taalcheques? Zijn bedrijven voldoende op de hoogte van de procedure? Is het mogelijk het systeem uit te breiden door co-financiering door werkgevers en/of gemeenschappen?

Hoe verloopt de toeleiding vanuit de BGDA naar partners die taallessen aanbieden? Is er een evolutie merkbaar?

Afgezien van het politieke belang dat ik hecht aan goede tweetalige dienstverlening in openbare diensten en aan de naleving van de taalakkoorden, meen ik ook dat signalen voor een « versoepeling » van de taalwet ook voor de arbeidsmarkt negatief zijn. Het betekent een nivellering naar omlaag en isoleert de werknemers in openbare dienst van de rest van de arbeidsmarkt. Ik dacht dat tweetalige openbare diensten in de geest van het taalakkoord de tweetaligheid versterken. Het kan de werknemers alleen maar weerbaarder maken op de arbeidsmarkt. Het kan toch niet de bedoeling zijn dat de overheid enkel de gebuisden van de privé-markt aanwerft.

Een derde punt betreft de hoge werkloosheid bij allochtonen. Afgezien van de heel verdienstelijke politiek van het gewest met betrekking tot het werkgelegenheidspact rijzen er nog vragen over de evaluatie ervan. De bestrijding van discriminatie ten aanzien van allochtonen blijft een prioriteit. Maar we mogen ons als gewest hier niet achter verschuilen. Veelal blijken allochtonen al in een vroeg stadium afgehaakt te hebben omwille van een gebrekkige talenkennis en laaggeschooldheid. In feite moeten de twee problemen tegelijkertijd worden aangepakt. Worden er bijzondere programma's voor toeleiding van allochtonen naar taallessen en opleidingen aangeboden door beide gemeenschappen? In Vlaanderen wint de politiek van inburgeringstrajecten terrein, in navolging van Nederland en Quebec bijvoorbeeld.

In het Vlaamse Parlement is een paar weken geleden een decreet goedgekeurd dat inburgeringstrajecten aanbiedt aan allochtonen in Brussel, op vrijwillige basis wel te verstaan. Die trajecten omhelzen

taalkennis en begeleiding op de arbeidsmarkt voor nieuwkomers. Kan en wil het Brussels Gewest in overleg met de gemeenschappen dat beleid ook in Brussel vorm geven?

Brussel moet alle kanalen benutten die de zwakte van de Brusselse arbeidsmarkt aanpakken. Misplaatste communautaire angsten mogen een soepele samenwerking met de gemeenschappen niet in de weg staan.

Mijnheer de Minister, mocht een ander minister dan u voor de werkgelegenheid bevoegd zijn, dan weet ik niet of hij het beter of slechter dan u zou doen. De uitdagingen zijn inderdaad enorm. U mag deze interpellatie dan ook niet als een persoonlijke aanval op uw beleid zien. Toch vraag ik mij af of zoals ik al zei, alle kanalen waarover we beschikken maximaal worden benut. Ik denk dat voor de drie problemen die ik heb opgesomd nog meer kan worden gedaan op het gebied van de samenwerking met de gemeenschappen. Misschien zal u mij in uw antwoord op de hinderpalen wijzen. Ik zou het echter appreciëren mocht u mij zeggen wat u gaat doen om die hinderpalen weg te nemen, vanzelfsprekend in overleg met de gemeenschappen.

Mevrouw de Voorzitter. — De heer Jan Béghin heeft het woord voor het ontwikkelen van zijn toegevoegde interpellatie.

De heer Jan Béghin. — Mevrouw de Voorzitter, de werkloosheidsgraad ligt hoog in het Brussels Gewest. In de hoofdstad van Europa zien we haast Oost-Europese toestanden. Vorig jaar werd de psychologische drempel van 20 procent overschreden. In de eerste maanden van 2003 is de werkloosheidsgraad nog gestegen. In februari zijn er 2.000 werkzoekenden bijgekomen. Het Brussels Gewest telt nu meer dan 84.000 werklozen. Ook het aantal langdurig werklozen, dat het afgelopen jaar relatief stabiel bleef, is opnieuw aan het stijgen. Ten opzichte van januari zijn er in februari 2,9 procent meer langdurig werklozen.

Minister Tomas heeft het zich als minister niet gemakkelijk gemaakt om een efficiënt werkgelegenheidsbeleid te voeren. Bijna driekwart van de middelen, namelijk 74,5 procent om precies te zijn, die de Brusselse regering vanuit de gewestbegroting ter beschikking stelt van de werkgelegenheid, gaan naar de gesubsidieerde contractuelen, de zogenaamde gesco's. Op die manier worden niet minder dan 5.200 werkzoekenden tewerkgesteld bij vzw's lokale besturen en openbare instellingen. We kunnen bijna spreken van een alternatief ministerie. Door die verdeling van middelen heeft de regering nog maar weinig ruimte om nieuwe initiatieven te nemen. Bovendien beantwoordt de gesco-maatregel niet meer aan de oorspronkelijke filosofie, namelijk langdurig werkzoekenden nieuwe kansen geven op de arbeidsmarkt. De realiteit toont aan dat heel wat gesco's, ook hooggeschoolden, in dat statuut blijven werken, wat andere werkzoekenden de kans ontnemt arbeidservaring op te doen. In feite komt de geco-regeling neer op een subsidiepolitiek aan vzw's en overheidsinstanties. Het systeem van de geco's is een blok aan het been van de minister. Daardoor kan hij niet efficiënt inspelen op de stijgende werkloosheid in het gewest. Daardoor zijn onvoldoende middelen beschikbaar om bestaande tewerkstellingsmaatregelen uit te breiden of nieuwe te nemen.

Eén van de maatregelen die volgens mij een groot effect kan hebben op de vermindering van het aantal werklozen in Brussel is de

DSP-maatregel of het zogenaamde doorstromingsprogramma. In tegenstelling tot de gesubsidieerde contractuelen krijgt de werkzoekende die deelneemt aan een doorstromingsprogramma geen contract van onbepaalde duur. Het programma is beperkt in de tijd, namelijk tot twee jaar. In uitzonderlijke gevallen kan het worden uitgebreid tot drie jaar. Dat maakt dat de werkzoekende na die periode verplicht is om op de reguliere arbeidsmarkt werk te zoeken en een nieuwe werkzoekende kan worden opgenomen in het doorstromingsprogramma. De werkzoekende die na twee jaar doorstromingsprogramma op de arbeidsmarkt terecht komt, heeft werkervaring opgedaan.

Spijtig genoeg blijft het voor sommige werklozen ook na een doorstromingsprogramma te hebben doorlopen, moeilijk om op de reguliere arbeidsmarkt werk te vinden. Voor die groep is er behoefte aan een specifieke tewerkstellingsmaatregel die een permanent karakter heeft. Naar analogie met het Vlaams Gewest zou daarbij kunnen worden gedacht aan het uitwerken van sociale werkplaatsen. Met zo een tewerkstellingsmaatregel kan ook worden ingespeeld op specifieke maatschappelijke noden waarvoor nu te weinig aandacht is. Denken we maar aan het opstarten van kringloopcentra voor het recycleren van bijvoorbeeld meubels, computers of huishoudartikelen.

Ik kom nu tot mijn vragen. Veel gesco-projecten komen neer op een vorm van subsidiëring. Kunnen de daarvoor bestemde middelen niet beter worden overgedragen naar de Cocof en de VCG zodat ze in het reguliere beleid terechtkomen ?

Wat denkt de minister van het doorstromingsprogramma ? Is een DSP-maatregel niet geschikter dan de geco-maatregelen ? Wat is tot nog toe het resultaat van de DSP-maatregel ? Stromen werkzoekenden die twee jaar als DSP'er hebben gewerkt, vlot door naar de reguliere arbeidsmarkt ? Zijn er cijfers beschikbaar ?

Wat denkt de minister van sociale werkplaatsen in Brussel voor werkzoekenden die niet meer te integreren zijn in het reguliere arbeidsmarktcircuit ?

Mme la Présidente. — La parole est à M. Denis Grimberghs pour développer sont interpellation jointe.

M. Denis Grimberghs. — Madame la Présidente, Monsieur le Ministre, Chers Collègues, mon intervention ne portera pas sur la situation du chômage en général ni sur les politiques d'emploi que vous pourriez mener. Je souhaite vous interpeller, Monsieur le Ministre, sur l'évaluation du plan Rosetta, conventions de premier emploi, et sur l'évolution du chômage des jeunes dans notre région.

Le temps n'est pas tellement éloigné où la vice-première ministre du gouvernement fédéral annonçait, que grâce au plan Rosetta, plus aucun jeune ne serait inactif, au maximum six mois après la fin de sa scolarité. L'évolution du chômage, en particulier dans notre région, a évidemment contredit ces prévisions optimistes, puisque le nombre de jeunes chômeurs est toujours très élevé dans notre région; il a même augmenté proportionnellement au nombre de chômeurs complets indemnisés et de demandeurs d'emploi inoccupés. Aujourd'hui, un chômeur sur cinq a moins de 25 ans.

Il n'empêche que, même dans une situation économique qui a sans doute été moins favorable que ce que l'on espérait au moment du lancement du plan Rosetta, on est en droit de s'interroger sur le

bénéfice des nouvelles dispositions qui ont été prises dans ce plan pour les jeunes de notre région.

Je souhaiterais en particulier savoir comment a évolué le nombre de personnes mises à l'emploi dans le cadre de ce programme, en opérant une distinction entre le nombre d'emplois Rosetta dans la région et le nombre de personnes domiciliées dans notre région qui occupent ces emplois.

Je vois votre air catastrophé, Monsieur le Ministre, c'est une question précise qui figurait dans le résumé de l'interpellation que j'ai déposée.

J'ai cherché des informations en la matière sur le site de Mme Onkelinx et j'ai constaté que, sur la place de Bruxelles, le nombre de conventions « premier emploi » ne correspond pas à ce que l'on pourrait attendre du nombre d'emplois existant à Bruxelles. Pour les conventions, on est en dessous des 9 %, alors que le nombre d'emplois est bien plus important puisque l'on sait qu'ils sont pour la plupart occupés par des navetteurs. Je vous pose donc la question, Monsieur le Ministre, car la réponse ne figure pas sur le site de Mme Onkelinx, à l'intérieur de ces 9 %, lesquels constituent déjà un résultat médiocre; quel est le pourcentage de Bruxellois mis à l'emploi ?

Ajoutons que l'objectif du plan Rosetta était de viser les jeunes les moins qualifiés. Il serait donc utile de préciser le nombre de jeunes se trouvant dans cette situation et qui ont trouvé un emploi grâce au plan Rosetta.

Je souhaiterais que vous nous commentiez ces chiffres, car il ne suffit pas de distribuer quelques informations statistiques. Il importe, en fonction de cette réalité, de voir quelle politique on entend mener et d'essayer de comprendre ce qui justifie le faible pourcentage à Bruxelles de personnes mise à l'emploi, dans le cadre des conventions premier emploi.

Je m'interroge sur le rôle de l'ORBEm en la matière. Il est vrai que je pourrais participer aux forums de Mme Onkelinx ou faire poser des questions par des collègues, mais l'ORBEm est pour la région un outil qui, normalement, devrait être très performant dans la mise en œuvre de cette politique.

Je vous avoue, Monsieur le Ministre, que nous sommes quelque peu sidérés de voir que, pour engager des personnes dans le cadre des conventions de premier emploi, des employeurs font de temps en temps des annonces coûteuses dans la presse.

Je le répète depuis des années : cela me semble un marché idéal, pour un emploi réglementé à la fois du côté des employeurs et du côté des travailleurs. On sait qui sont les candidats à l'emploi. Les travailleurs n'ont pas le choix. Les employeurs ont des obligations; on peut vérifier s'ils les respectent. Les conventions de premier emploi sont surveillées; on sait donc quels emplois sont vacants. Sur un tel marché, très segmenté, extrêmement réglementé, l'ORBEm devrait avoir une gestion de quasi 100 % des offres. Or, ce n'est manifestement pas le cas. Je m'interroge sur ce qui peut inciter un employeur à recourir, non aux services de l'ORBEm, mais à un recrutement par le biais d'annonces dans la presse.

M. Eric Tomas, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de l'Emploi, de l'Economie, de l'Energie et du

Logement. — Vous posez réellement la question parce que vous n'avez pas la réponse ?

M. Denis Grimberghs. — Je me pose vraiment la question. Je pourrais la poser aux employeurs, mais je préfère m'adresser à l'ORBEm, au ministre qui exerce la tutelle sur cet office. Comment fait-on pour devenir champion dans un marché réglementé ? Nous savons que l'ORBEm a, dans le marché concurrentiel, une position qui va évoluer. Mais il s'agit ici, je le répète, d'un marché réglementé et l'ORBEm n'en a pas, semble-t-il, la maîtrise !

M. Eric Tomas, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de l'Emploi, de l'Economie, de l'Energie et du Logement. — L'ORBEm a la maîtrise, mais les employeurs font encore ce qu'ils veulent !

M. Denis Grimberghs. — Alors, l'ORBEm n'atteint pas un niveau de satisfaction ...

M. Eric Tomas, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de l'Emploi, de l'Economie, de l'Energie et du Logement. — Je vous invite à vous référer, dans ma réponse, au chapitre « Discriminations à l'embauche ».

M. Denis Grimberghs. — J'écouterai votre réponse et je verrai à quoi je souhaite me référer.

Je pose la question dans un contexte où, lorsqu'on examine le rapport annuel de l'ORBEm, on s'aperçoit que le nombre d'offres d'emplois subit une diminution de 20 %. Même si la récession économique générale explique partiellement ce résultat, ce taux n'en est pas moins catastrophique, d'autant que l'ORBEm, par rapport aux mutations inhérentes au marché de l'emploi, gérait un nombre d'offres relativement limité. Ce n'est évidemment pas une bonne nouvelle. Raison de plus pour se rabattre — c'est ce que je préconise depuis des années — sur ce qui est organisé par les pouvoirs publics et pour faire recruter par l'ORBEm du personnel sous statut Rosetta au bénéfice des entreprises bruxelloises. C'est aussi une bonne manière de vérifier que les entreprises respectent leurs obligations en la matière.

Je souhaiterais également, Monsieur le Ministre, que vous nous indiquiez ce qu'il en est de la mise au travail, dans le cadre de ce plan Rosetta, au sein des administrations publiques régionales et des organismes d'intérêt public régionaux. Y a-t-il dans ces organismes un recours plus systématique — je l'espère — aux services de l'ORBEm pour assurer la sélection et le recrutement ? Sinon, pourquoi ?

J'aurais également souhaité obtenir quelques explications sur l'application du plan Rosetta dans la phase qui suit les conventions de premier emploi. On a en effet prévu de maintenir certains avantages aux employeurs qui garderaient les intéressés à leur service. C'est certainement une bonne idée, mais je voudrais savoir ce qu'il en est exactement pour la Région de Bruxelles-Capitale.

De manière plus générale et dans le contexte du nouvel accord interprofessionnel qui prévoit des incitants à l'engagement de personnes d'origine étrangère, je souhaiterais, Monsieur le Ministre, que vous nous communiquiez une première évaluation des initiati-

ves prises par l'ORBEm en ce qui concerne la lutte contre la discrimination à l'embauche.

Pourriez-vous aussi nous indiquer, Monsieur le Ministre, la position du gouvernement bruxellois concernant la disposition prévoyant que la mise à l'emploi d'une personne d'origine étrangère compterait pour deux dans le contingent obligatoire dans le cadre du plan Rosetta ? Avez-vous des indications sur la manière dont on va déterminer que telle personne mise à l'emploi est d'origine étrangère ?

Vous savez que cette question soulève des interrogations. L'Office régional de l'emploi sur lequel vous exercez la tutelle est l'instrument qui sera utilisé pour déterminer si la personne mise à l'emploi sera considérée ou non comme étant d'origine étrangère. Quel est votre avis sur la question et comment le gouvernement compte-t-il collaborer à la mise en œuvre de cet aspect de l'accord interprofessionnel ?

Mme la Présidente. — La parole est à Mme Anne-Françoise Theunissen.

Mme Anne-Françoise Theunissen. — Madame la Présidente, Monsieur le Ministre, Chers Collègues, mes collègues Sven Gatz, Jan Béghin et Denis Grimberghs ont interpellé le ministre sur la formation des jeunes, la nécessité du bilinguisme et les insuffisances de la politique de résorption du chômage. Je voudrais néanmoins revenir sur quelques postulats de base ainsi que sur quelques chiffres à prendre en considération lorsqu'on veut mener une véritable politique de résorption du chômage en connaissant bien les personnes concernées et les besoins des entreprises.

A Bruxelles, tous les acteurs concernés sont confrontés aux fortes contradictions du marché du travail. Le nombre de chômeurs est en forte augmentation et les entreprises prétendent avoir des difficultés à pourvoir leurs postes de travail disponibles. Le phénomène n'est pas nouveau, on en parle depuis de nombreuses années. Cependant, les analyses de ce phénomène diffèrent en fonction des acteurs qui les réalisent et ceux qui s'en servent. Les entreprises soulignent l'inadéquation entre le profil des demandeurs d'emploi, particulièrement celui des jeunes, et les exigences des postes de travail. Pour elles, la cause des difficultés de recrutement des Bruxellois réside principalement dans leur manque de qualification et dans leur manque de connaissance d'une deuxième langue. Certains secteurs professionnels se font d'ailleurs le chantre de cette approche. Cependant, en creusant cette approche, que ce soit par le biais des différentes études fournies par l'Observatoire bruxellois du marché du travail et des qualifications ou par celui des études statistiques réalisées notamment par les points d'appui scientifiques de l'ULB, nous constatons que les employeurs émettent beaucoup d'exigences à l'accès au travail en termes de qualification et de formation.

Les études sur les investissements des entreprises dans la formation des travailleurs déjà présents en leur sein ou de ceux qui postulent à leurs portes, sont par contre quasiment inexistantes.

D'un secteur professionnel à l'autre, les stratégies d'emploi et d'intégration dans l'emploi sont très différentes. C'est dire qu'il faut prendre en considération toutes les informations et non un seul problème pour évaluer, influencer et corriger les politiques de résorption du chômage. Il faut éviter d'isoler un seul problème. En ce sens,

il est dangereux de dire que ceux qui sortent des écoles techniques et professionnelles ont des difficultés à trouver du travail parce que ces écoles ne répondent plus aux besoins du marché du travail. Sans nier les difficultés réelles vécues dans le monde de l'enseignement, l'augmentation du nombre de jeunes sans diplôme de fin d'études secondaires ou sortis tardivement du secondaire nous posent problème. Ce sont toutes les composantes actives et décisionnelles qu'il faut réinterroger. L'enseignement technique et professionnel permet peu de recrutements. Je profite de l'occasion pour remettre sur la table un débat qui avait été entamé par mes collègues Grimberghs et Doulkeridis et qui, pour moi, n'est pas clos. Je veux parler de la question du réinvestissement dans les équipements des écoles techniques et professionnelles. Il est impératif de rattraper le retard pris dans l'investissement en équipements dans les écoles techniques et professionnelles si l'on veut véritablement contribuer à l'amélioration de l'enseignement qui y est donné. Cela constitue un des handicaps à un enseignement de qualité. Pourquoi ne pas avoir mis déjà l'imagination au pouvoir dans ce problème ? Ce n'est certes pas faute d'interpellations. Le Centre d'excellence pourrait être un outil intéressant et important dans ce contexte, d'autant qu'il concerne des écoles techniques et professionnelles, les employeurs, les CEFA et l'insertion professionnelle. Cela permettrait en tout cas à court terme de résoudre une partie des problèmes mais surtout de faire collaborer de manière intelligente les différents partenaires, avec l'apport d'une contribution réciproque.

Ecolo estime que le rééquipement des écoles techniques et professionnelles est bien de la compétence de la Communauté française. Ce que les Bruxellois doivent faire maintenant, c'est rattraper le retard par rapport aux investissements qui ont été faits dans les régions voisines. Plus ce retard est important, plus il est préjudiciable pour les jeunes qui passent par cet enseignement.

M. Gatz soulève aussi la question de la connaissance de la deuxième langue, voire le plurilinguisme. Je pense qu'il faut relativiser le rôle que joue ce facteur dans le problème du chômage à Bruxelles. Si je me réfère aux analyses sur les fonctions critiques réalisées par l'Observatoire bruxellois, je constate que la formation n'est pas la panacée des freins à l'intégration dans l'emploi, sans bien sûr nier son importance.

En avril 2002, le CEFORA et l'UPEDI ont poursuivi le travail entamé par l'Observatoire par une enquête auprès des consultants en intérim sur les fonctions critiques à Bruxelles. Parmi les résultats du questionnement sur les causes des pénuries d'employés à Bruxelles en 2001, l'on peut voir l'importance de la connaissance des langues. Pour toutes les fonctions critiques confondues, la cause du manque d'employés relève de la connaissance des langues à concurrence de 37 %. Cela veut dire que la méconnaissance des langues est une cause sur trois pour la non-convenance d'un demandeur d'emploi. Ce n'est pas rien mais il ne faut pas exagérer le problème des langues dans la recherche d'un emploi !

Si l'on examine le détail des fonctions critiques, le problème des langues est le plus important pour les téléphonistes-réceptionnistes (56 %) et les employés administratifs (48 %). L'Observatoire bruxellois signale d'ailleurs que les offres d'emploi exigeant la connaissance de plusieurs langues sont, en valeurs relatives, sur-représentées dans les fonctions critiques. Et surtout l'exigence de la connaissance de plusieurs langues telles l'anglais et l'allemand.

Dans l'étude faite par l'Observatoire de 1998 — dommage que M. Gatz ne l'entende pas — il est indiqué que « Pour 26 % des offres d'emploi, la pénurie relevée est d'ordre qualitatif et ce phénomène est souvent dû à l'insuffisance des connaissances linguistiques » mais pas uniquement, ce n'est pas négligeable mais ce n'est pas tout. Dire que c'est le seul problème à l'intégration des jeunes dans l'emploi, c'est biaiser une partie du débat et je voudrais mettre d'autres éléments sur la table.

Quant à l'application plus souple des exigences linguistiques dans le secteur public demandée par certains, n'exagérons pas l'impact d'une telle mesure : l'on sait que certaines fonctions exigent davantage de bilinguisme que d'autres.

Mais un assouplissement des règles permettrait certainement de résoudre une partie du chômage.

M. Béghin, quant à lui, enfourche un de ses chevaux de bataille. Dans les PRC, il ne veut pas considérer les ACS comme des emplois à part entière. Ecolo réaffirme que l'on doit reconnaître le caractère structurel des ACS, pour continuer à répondre à une série de besoins sociaux, structurels eux aussi, tout en s'attachant à favoriser la mise à l'emploi des moins qualifiés. Il ne faut pas oublier que les ACS, qui travaillent aujourd'hui, sont d'anciens chômeurs et pour beaucoup, des chômeurs de longue durée.

Par contre, lorsque M. Béghin parle des ateliers sociaux, il y a certes une réflexion, que nous avons entamée et qui est loin d'avoir abouti, mais qui est à placer davantage dans une réflexion sur l'économie sociale, c'est-à-dire une économie structurée, plutôt que d'y voir un atelier social de réinsertion. Je pense que, là, un vaste champ est ouvert et que nous sommes loin d'avoir terminé. Il nous reste une année de législation pour y travailler.

Le nombre total d'ACS s'élevait fin 2002 à environ 5.990. Restent encore aujourd'hui 163 TCT et 315 FBIE, et le ministre nous dit que leur transformation en ACS est en cours. Où en est-on dans ce processus ? Quelles ont les échéances ? Où en sont les concertations avec les ministres compétents sur les modalités ? Avez-vous décidé aussi — et je pense que c'est un des éléments de la discussion — de l'affectation des marges qui résulteront de l'exonération des cotisations de sécurité sociale ?

Enfin, je réitère la question que j'avis posée en mai 2002 en ce qui concerne la transformation des FBI en ACS : qu'est-il prévu pour l'insertion des chômeurs de longue durée qui avaient accès aux postes FBI de manière privilégiée, puisqu'il fallait six mois de chômage et que cette disposition s'arrête lorsqu'il s'agit des ACS ? Je crois que l'insertion des chômeurs de longue durée reste une grande préoccupation. En la matière, l'évaluation au terme d'une année me paraît indispensable.

Je ne pourrais non plus laisser de côté la question de la discrimination à l'embauche. Monsieur le Ministre, pouvez-vous, dès maintenant, faire une évaluation concrète, au-delà des accords qui ont été conclus des mesures qui auront été prises pour lutter contre la discrimination à l'embauche ? Je crois que vous devriez envoyer un message fort avant la journée du 22 mars consacrée à la lutte contre la discrimination.

Je pense que ce chantier est ouvert pour des années encore. (*Applaudissements sur les bancs Ecolo et socialistes.*)

Mme la Présidente. — La parole est à Mme Isabelle Emmery.

Mme Isabelle Emmery. — Madame la Présidente, Monsieur le Ministre, Chers Collègues, comme mes collègues viennent de le souligner, Bruxelles fait face à un taux de chômage important qui avoisine les 20 %. Le taux de chômage bruxellois est ainsi supérieur à celui des deux autres régions, tant en termes absolus qu'en termes d'évolution par rapport à 2002. Pour le groupe PS, il est toutefois réducteur de lier uniquement ce phénomène à un problème de volume d'emplois. En effet, les statistiques de l'ORBEm prouvent que l'emploi salarié se porte bien à Bruxelles. Comme le souligne le Pacte social pour l'emploi des Bruxellois, ce taux de chômage si élevé résulte du fait que les Bruxellois profitent nettement moins bien que les travailleurs domiciliés dans les deux autres régions des nouvelles créations d'emplois à Bruxelles et dans le reste du pays. La diminution du chômage à Bruxelles passe donc obligatoirement par une augmentation du nombre d'emplois occupés par des Bruxellois. Afin d'atteindre cet objectif, il convient de mener des actions tant dans le secteur marchand que dans le secteur non marchand du marché du travail. Il est nécessaire que le marché privé prenne conscience de la nécessité de favoriser l'emploi des Bruxellois. Le ministre Tomas prévoit ainsi, dans son projet d'ordonnance relatif à la gestion mixte du marché de l'emploi qui nous occupe ces dernières semaines en commission, le développement d'une coopération et d'un partenariat entre opérateurs qu'ils soient publics ou privés, marchands ou non marchands.

L'action des pouvoirs publics est déterminant pour faciliter l'accès des Bruxellois aux emplois dans le secteur non marchand. On ne peut, dès lors, que se réjouir du développement important, au cours de cette législature, du nombre de postes ACS. Ces emplois sont, pour rappel, par nature, majoritairement réservés aux Bruxellois. Ils garantissent en outre un bon statut aux travailleurs en leur offrant un vrai contrat de travail, le plus souvent à durée indéterminée, et une rémunération égale à ce que perçoivent les autres membres du personnel exerçant une fonction équivalente.

Le système ACS est, en outre, le seul instrument des PRC qui garantit une création nette d'emploi. En effet, de par son caractère illimité dans le temps, la mise à disposition du secteur non marchand d'un ACS équivaut à la création d'un emploi. Cette mesure permet d'éviter les effets pervers, telle la substitution de main-d'œuvre, inhérents aux autres PRC.

Outre cet effet de création nette d'emploi, le développement de postes ACS apporte un soutien réel au secteur non marchand, ce qui à son tour favorise directement et indirectement l'insertion socio-professionnelle des demandeurs d'emploi. En effet, une grande partie des actions développées dans le non-marchand vise à la réinsertion socio-professionnelle des demandeurs d'emploi notamment par l'intermédiaire de formations mais aussi par le développement de toute une série de services mis à disposition des personnes plus fragilisées, en vue de leur permettre de retrouver leur repère dans notre société et de pouvoir entamer une démarche efficace et constructive de recherche d'emploi.

Nous ne rejoignons donc pas le point de vue de M. Béghin qui semble désirer un recentrage de la politique des Programmes de Ré-

sorption du Chômage vers le Programme de transition professionnelle. De par sa limitation dans le temps, le programme de transition professionnelle est par essence un contrat d'emploi très précaire. S'il est exact que pour certaines catégories de demandeurs d'emploi, l'octroi d'une aide limitée dans le temps peut suffire pour les maintenir sur le marché de l'emploi, il n'en va pas de même notamment pour les jeunes peu qualifiés, les chômeurs de longue durée. Le groupe PS s'oppose donc à toute tentative de généralisation du principe de rotation des postes dans le cadre des PRC. Finalement, je terminerai cette intervention en signalant qu'une des difficultés rencontrée par les Bruxellois pour trouver un emploi dans la sphère publique du marché du travail réside dans les exigences linguistiques qui sont plus strictes que dans les autres régions. Dans une optique de favorisation de l'emploi des Bruxellois, il nous semble par exemple, dommageable qu'une commune bruxelloise au regard de la loi sur l'emploi des langues, ne parvienne pas à mener une politique d'embauche en faveur de ses concitoyens du fait de manque de connaissance du néerlandais par ces derniers, et ce, pour des emplois qui ne requièrent pas de connaissances linguistiques particulières notamment en raison de l'absence de contact avec le public. (*Applaudissements sur les bancs socialistes.*)

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

De heer Jos Van Assche. — Mevrouw de Voorzitter, Mijnheer de Minister, Collega's, ik zal geen aandacht besteden aan het probleem van de gesubsidieerde contractuelen, de doorstromingsprogramma's en het Rosetta-plan. Immers, dat soort maatregelen is voor ons slechts *kurieren am Symptom*. Misschien zwakken zij tijdelijk de werkloosheidscijfers af of beter, maken ze minder desastreus, maar op de iets langere termijn bieden ze weinig soelaas. Bovendien zijn ze voor wie in zulke statuten of met dergelijke contracten heeft gewerkt, niet altijd een wissel op de arbeidstoekomst. Dikwijls hypothekeken ze zelfs de tewerkstellingskansen wegens gebrek aan nuttige ervaring in de reguliere sector.

De werkloosheid is in het Brussels Gewest in de loop van februari alweer drastisch gestegen. Er waren toen zowat 1.856 werklozen meer dan in januari van dit jaar. Het is waar dat het fenomeen in heel de westerse wereld wordt vastgesteld. In de Verenigde Staten kon vorige maand een verlies van 308.000 banen worden opgetekend. Dezelfde nefaste evolutie zien we in Duitsland en ons land, met een onmiskenbare negatieve spiraal inzake verlies aan werkgelegenheid sinds de jaarwisseling.

Toch is er in Brussel veel meer aan de hand dan in de andere twee regio's, omdat hier het afgelopen jaar een veel grotere opstoot van de werkloosheid werd vastgesteld. Hierbovenop komen de algemene ongunstige ontwikkelingen die zich in Brussel onder meer vertalen in een stijging van het aantal langdurig werklozen met ruim 3 %, een toename van de werkloosheid onder de -25-jarigen met zowat 4 % ten opzichte van januari en een vermindering van 20 % van de werkaanbiedingen bij de BGDA in februari van dit jaar, wat een ontstellende vaststelling is. Als die evolutie nog een paar weken aanhoudt — jammer genoeg is er weinig reden om aan te nemen dat zulks niet zal gebeuren —, wordt de kaap van 85.000 werklozen overschreden. Dat komt overeen met ruim 22 % van de beroepsbevolking.

Het ziet er inderdaad niet naar uit dat in de loop van het jaar de werkgelegenheid zich enigszins zal herstellen, zodat een prognose van 25 % werkloosheidsgraad tegen het einde van 2003 als realis-

tisch kan worden ingeschat. In die context is het dan ook volslagen absurd om de werkloosheidsstatistieken van het Brussels Gewest nog langer te vergelijken met een tot dusver manifest beter presterende regio Vlaanderen, ook al is daar de jongste maanden een zeer duidelijke neergang van de werkgelegenheid vast te stellen.

Reeds tijdens het begrotingsdebat van vorig jaar wees ik erop dat de mathematische evolutie van de werkloosheidscijfers in Brussel het best te vergelijken is met die in West-Polen en een aantal zones in de voormalige DDR. Ook daar wordt men geconfronteerd met een werkloosheidsgraad hoger dan 20 %, met dien verstande dat het met Brussel nog erger gesteld is. In tegenstelling tot die streken beschikt het Brussels Hoofdstedelijk Gewest immers over een aanzienlijk pluspunt. Duizenden dikbetaalde Europese ambtenaren en lobbyisten zorgen immers voor een extra omvangrijke *cash-inflow*. Hoewel zij gedurende lange tijd in ons gewest verblijven, wonen en consumeren, vertaalt dat gegeven zich niet in een gezondere financiële en economische basis. Komt daarbij dat door een steeds toenemende werkloosheid de omzet in het gewest alleen maar daalt en de inkomsten voort verminderen, precies door het lagere bestedingspatroon van de werkloze consumenten.

Ik wil hier geenszins de zelfvoldane Cassandra uithangen en stellen dat ik het allemaal al lange tijd geleden heb voorspeld, en trots genoegdoening putten uit het eigen trieste gelijk. Natuurlijk heb ik het hier al jaren geleden gezegd dat men er met de huidige lapmiddelen van banenplannen, precaire statuten, pacts en ronkende intentieverklaringen niet uitkomt. De zoveelste reorganisatie, de optrekking van het budget, of de opwaardering van de werkingsmiddelen van de BGDA — die daar dikwijls letterlijk worden geïnterpreteerd als fondsen voor het optrekken van een aantal directiewedden, zoals in 2001 —, brengen geen enkel soelaas. Dat is nu wel afdoende bewezen. Zowat alle redelijke observatoren zijn het ermee eens dat die jammerlijke vaststelling in Brussel opgaat voor periodes van hoog- en laagconjunctuur.

Er zijn nu collega's die alle heil verwachten van maatregelen zoals het toewijzen van arbeidsplaatsen, zowel in de privé- als in de overheidssector, aan werkzoekenden die in de 19 Brusselse gemeenten wonen, ten nadele van de pendelaars. Anderen verwachten veel resultaat van de strijd tegen de voor ons vermeende en in elk geval fel overroepen discriminatie van de allochtone werkzoekenden. Volgens ons gaat het om regelrecht achterhaalde gevechten. Het ene stokpaardje wordt vooral bereden door de FDF, component van de MR-fractie. De vele tienduizenden vooral Vlaamse pendelaars zijn hun sinds mensenheugenis een doorn in het oog. Daarbij verliezen ze steeds uit het oog dat, wanneer bedrijven een Vlaamse werknemer verkiezen boven een Brusselaar, zijn daartoe eigenlijk worden gedwongen door de gebrekkige of zelfs onbestaande kennis van het Nederlands bij de kandidaten. Voor vele van de Brusselse politici is de kennis van de eerste landstaal blijkbaar nog steeds geen prioriteit voor de werkzoekenden, misschien omdat ze zelf onvoldoende of niet het Nederlands beheersen. Door het blijven vasthouden aan die opstelling of een gelijkaardige dada bewijst men een slechte dienst aan een belangrijk deel van de Brusselse bevolking. Erger, het komt erop neer dat zij de bevolking voorliegen.

De discriminatie van de allochtonen op de arbeidsmarkt is een hardnekkige overtuiging die bij zowat alle zelfverklaarde democrati-

sche fracties in het halfroond leeft. Ter bestrijding van die discriminatie werd zelfs een nieuwe cel binnen de BGDA opgericht, nog maar eens.

Is die achteruitstelling werkelijk zo flagrant en schrijnend als hier zo vaak, naar de mening van onze fractie enigszins gratuit, wordt beweerd? Mijn meer dan 10 jaar ervaring met de Brusselse arbeidsbemiddeling heeft mij geleerd dat het overgrote deel van de Brusselse werkgevers zeker niet discrimineert. Als een allochtone werkzoekende beantwoordt aan het vooropgestelde profiel en als meest geschikte kandidaat uit de selectie komt, gebeurt het zelden dat hij of zij niet wordt aangeworven. Wel verwachten zowat alle werkgevers dat hij of zij zich integreert in het bedrijf of op de werkvloer, zich aan de in de firma geldende vestimentaire codes houdt, zich niet arrogant gedraagt en zich evenmin ongepast achter beweerd racisme door collega's en werkgever verschuilt. Als allochtonen bereid zijn die elementaire gedragscode te volgen, dan valt het met de zo dikwijls aangehaalde discriminatie in de Brusselse werkomgeving echt wel mee.

Allochtone werkzoekenden vallen wel vaker uit de boot wegens hun lagere scholingsgraad dan die van hun autochtone concurrenten op de arbeidsmarkt. Gebrek aan scholing vindt dan weer zijn oorzaak in het voortijdig opgeven van school, vorming of opleiding. Misschien is dat te wijten aan een gebrek aan aanpassing en of sociale controle. Allicht is een van de redenen, zoals bij vele autochtone werkzoekenden, het gebrek aan motivatie wegens het geringe verschil in bezoldiging en uitkering. Hier knelt het schoentje. Nog meer infrastructuur opzetting voor vorming en opleiding in de regio heeft slechts een zeer beperkt effect als er geen verplichting tot bijscholing of vorming bestaat voor de werkzoekenden. Zolang er geen financiële sancties dreigen, bijvoorbeeld de gedeeltelijke inhouding van de uitkering voor de werklozen, zal dat uiteindelijk niet veel aarde aan de dijk brengen. Lijkt het u daarom niet wenselijk, Mijnheer de Minister, dat u terzake ten minste een begin van initiatief neemt naar uw collega's van de andere gewesten en de federale regering? Misschien kan dan eindelijk een aanzet worden gegeven om de lasten op arbeid te verlagen.

Kunnen vanuit de regio's geen pogingen worden ondernomen om de regionalisering van de RVA-administratie te bepleiten? Voortwerken zoals nu met een geregionaliseerde arbeidsbemiddeling, een federale werkloosheidsadministratie en een gecommunautariseerde beroepsopleiding is gekkenwerk. Het spook van de werkloosheid vereist een bundeling van de krachten en geen aantreden in verspreide slagorde, zoals thans het geval is.

Ook de groei in bepaalde dienstensectoren moet worden aangevoerd en niet sterk afgeremd door een gebrekkige marktwerking als gevolg van strenge regels. Het Brussels Parlement en uzelf, Mijnheer de Minister moeten de moed opbrengen om resoluut te pleiten voor de regionalisering van het sociaal overleg, zodat de hele werkgelegenheidspolitiek op gewestelijk vlak kan worden gevoerd. Natuurlijk gaat het hier om een streven, een ideaal op middellange termijn en ik koester zeker niet de illusie dat dat op een vrij korte termijn kan worden gerealiseerd. Heel wat heilige vakbondshuisjes en andere kortzichtige belangen zullen daarvoor moeten sneuvelen. De weerstand hiertegen zal dan ook bijzonder taai zijn, maar de situatie evolueert dermate dramatisch dat er zeer drastisch moet worden ingegrepen en dat er niet langer meer kan worden aange-modderd.

Waar u wel vrij spoedig kunt ingrijpen, is in het reilen en het zeilen van de BGDA, al is het dan via aanbevelingen die de regerings-commissarissen kunnen proberen door te drukken in de wereld van die pararegionale instelling. Meent u werkelijk dat het nog zin heeft dat de BGDA nog langer aan arbeidsbemiddeling doet, de strijd aangaat met de privé-sector en zich met *outplacement* bemoeit? Gaat het hier niet om activiteiten die vooral dienen om het ego en de megalomanie van een of verscheidene leidende ambtenaren te strelen? Lijkt de evolutie en de situatie van de markt u niet dermate gebetonneerd dat het voor de BGDA stilaan een hopeloze zaak wordt om zich nog met die activiteiten in te laten?

Tot slot, spreek ik hier de wens uit, die u hopelijk met mij deelt, dat de BGDA zich beperkt tot zijn rol van mederegisseur van de arbeidsmarkt. Ik verwijs naar het initiatief van de plaatsingsdienst van Koekelberg van 13 maart jongstleden dat tot voorbeeld kan zijn voor de BGDA, —, opvolger, begeleider en toezichthouder op de werkzoekenden bij hun zoektocht naar werk en of opleiding.

Mevrouw de Voorzitter. — Het is de eerste keer dat u uw spreek-tijd met twee minuten overschrijdt, Mijnheer Van Assche. Het moet meteen de enige keer blijven.

La parole est à Mme Marie-Jeanne Riquet.

Mme Marie-Jeanne Riquet. — Madame la Présidente, Monsieur le Ministre, Chers Collègues, le MR se réjouit que les partis démocratiques mettent l'emploi au centre de leurs préoccupations ces derniers temps et de l'important débat que nous entamons, au sein de la commission des Affaires économiques, à propos de la gestion mixte de l'emploi, qui va nous permettre d'avoir une série d'auditions et de réflexions sur la problématique de l'emploi des Bruxellois.

J'ai souhaité m'inscrire dans ce débat pour y apporter quelques nuances au nom de mon groupe, et aussi pour poser quelques questions complémentaires, que je me suis permis d'adresser préalablement au ministre pour ne pas le prendre au dépourvu.

Tout d'abord, à propos de l'intervention de M. Gatz, je me pose la question : faut-il être bilingue pour travailler à Bruxelles? Je serai beaucoup plus nuancée que mon collègue. Bien entendu, l'employeur est libre de demander les connaissances qu'il souhaite, y compris les connaissances linguistiques. Mais, s'il fallait uniquement recruter de parfaits bilingues français/néerlandais ou « *nederlands/frans* », à Bruxelles, je crois que le taux de chômage exploserait encore bien davantage. Je me base pour cela sur deux éléments : mon expérience du secteur privé bruxellois, bien sûr, mais aussi sur des études, comme Mme Theunissen.

Comme la plupart des cadres qui travaillent ou qui ont travaillé à Bruxelles, j'ai été amenée à recruter du personnel francophone et néerlandophone pour des sociétés dont le siège est situé à Bruxelles mais qui opèrent dans tout le pays et qui rédigent toujours leurs offres d'emploi en mentionnant qu'elles souhaitent de « parfaits bilingues ». Mais, la réalité est différente. Les rares parfaits bilingues sont rarement demandeurs d'emploi et ont souvent un certain âge.

J'ai vu des services entiers — notamment les services informatiques et comptables — composés essentiellement de jeunes navetteurs

qui s'exprimaient à peine en français. Là je vous rejoins Madame Emmery, c'est vrai que dans les services internes, dans le privé, on ne considère pas nécessairement qu'il faut être bilingue pour travailler.

J'ai vu de bons bilingues râler parce qu'ils avaient répondu à une annonce demandant de « parfaits bilingues », alors que, dans les faits, l'organisation du travail est telle qu'ils gèrent uniquement des dossiers dans leur langue maternelle, ne reçoivent que des coups de fil de clients qui parlent leur langue. Si bien que ces bons bilingues deviennent de mauvais bilingues et se demandent pourquoi il fallait être bilingue.

Côté études, l'analyse des fonctions critiques montre que même si l'exigence du bilinguisme est plus marquée à Bruxelles que dans les deux autres régions, ce n'est pas la seule exigence requise.

Je rejoins tout à fait Mme Theunissen. J'ai pointé d'autres exemples, et, parfois, cette exigence n'est même pas citée. C'est le cas notamment des emplois de proximité. On relève parfois des curiosités. Par exemple, pour un infographiste, sur la base de mon expérience, j'aurais tendance à dire que la connaissance des langues est importante et que quand on ne trouve pas un infographiste, c'est peut-être d'un manque de connaissance des langues. Pas du tout. En réalité, le problème c'est qu'ils ne parviennent pas à maîtriser les nouvelles techniques dans un métier où elles évoluent rapidement, il faut bien le dire.

Si je me base sur une autre étude intitulée « Les entreprises et le recrutement en Belgique en 2000 », réalisée par l'UPEDI, là aussi on constate que les exigences linguistiques sont plus marquées à Bruxelles, mais qu'elles sont loin d'être la principale préoccupation des employeurs.

Cette étude met en évidence trois principaux critères de sélection, à savoir la flexibilité, la personnalité et la faculté d'adaptation à la culture de l'entreprise. Et ce n'est que dans 15 % des cas que vient s'ajouter une question de critère et là, la connaissance des langues vient en premier lieu.

Je suis donc beaucoup plus nuancée que M. Gatz, mais son interpellation et celles des autres intervenants m'amènent à poser des questions complémentaires.

J'aimerais savoir si l'ORBEM est systématiquement informé des aides accordées aux entreprises. Il me semble en effet que les entreprises qui bénéficient d'aides financées par les Bruxellois — qu'il s'agisse d'aides à l'expansion économique, d'infrastructures gérées par la SDRB, d'interventions de la SRIB, ou d'autres soutiens — ces entreprises devraient être systématiquement approchées par les délégués de l'ORBEM, en vue de développer une collaboration, sans bien entendu porter atteinte au libre choix de l'employeur, mais dans un simple souci de synergie en vue de donner la possibilité à l'ORBEM de présenter un demandeur d'emploi qui répondrait au profil recherché.

J'aimerais savoir si les pararégonaux qui sont en contact avec les entreprises anticipent leurs besoins en matière d'emploi en vue de préparer le terrain de la formation à terme. Je sais que c'est le cas au Port de Bruxelles où une étude réalisée en collaboration avec l'ORBEM a permis d'identifier ces besoins et d'avoir une vision prospective de

l'emploi et des besoins de formation pour le domaine portuaire. Est-ce également le cas à la SDRB et à la SRIB ?

A propos des discriminations à l'embauche, j'aimerais revenir sur l'importance des discriminations linguistiques qui viennent d'ailleurs souvent s'ajouter aux discriminations d'origine ethnique. L'ORBEm dispose-t-il de données chiffrées à ce sujet ? Enregistre-t-il des plaintes concernant des exigences linguistiques démesurées ou des discriminations flagrantes dont les demandeurs d'emploi font parfois état par ailleurs, notamment dans la presse ?

Enfin, je partage les préoccupations de M. Grimberghs quant au plan Rosetta. Sur ce point, Monsieur Grimberghs, je dispose d'autres chiffres que les vôtres. La réponse que le ministre a fournie à M. Riguelle le 15 mars 2002, c'est-à-dire voici un an, fait en effet apparaître qu'en 2001, les jeunes Bruxellois n'avaient bénéficié que de 22 % des conventions de premier emploi offertes par les entreprises de leur région.

Monsieur le Ministre, je voudrais savoir si la situation a évolué depuis lors. M. Grimberghs vous a interrogé sur le nombre de jeunes qui bénéficient du plan Rosetta. Pour ma part, j'aimerais savoir combien de jeunes demandeurs d'emploi bruxellois, inscrits à l'ORBEm, remplissent actuellement les conditions pour en bénéficier et, si c'est le cas, s'ils en sont systématiquement informés afin qu'ils puissent mieux se « vendre » chaque fois qu'ils postulent un emploi ? Reçoivent-ils une documentation de l'ORBEm qu'ils pourraient remettre à l'employeur lorsqu'ils se présentent ?

Nous aurons certainement l'occasion de revenir sur d'autres aspects de ce problème en commission des Affaires économiques. *(Applaudissements sur les bancs MR.)*

Mme la Présidente. — La parole est à Mme Marion Lemesre.

Mme Marion Lemesre. — Madame la Présidente, Monsieur le Ministre, mes Chers Collègues, la réforme de la politique bruxelloise de l'emploi en faveur des Bruxellois est au cœur de notre débat d'aujourd'hui. Ce sera également le sujet des séances de commission qui s'annoncent — nous en avons parlé — avec un vaste tour d'auditions concernant la gestion mixte du marché de l'emploi.

La Région bruxelloise est le plus grand bassin d'emplois du pays, avec 600.000 emplois. Cependant, peu de Bruxellois en bénéficient puisque sur 100 emplois bruxellois, 35 sont occupés par des résidents de Flandre et 20 par des résidents de Wallonie. Les jeunes Bruxellois ne bénéficient pas plus du plan Rosetta, et je rejoins ici mes collègues, M. Grimberghs et Mme Riquet. En juin 2002, alors que ce plan existait depuis deux ans et demi, sur 93.000 jeunes bénéficiaires, on en comptait 64.135 en Flandre, 21.713 en Wallonie et 7.103 à Bruxelles, ce qui correspond aux pourcentages mentionnés par M. Grimberghs. Je me joins donc à cette question lancinante : pourquoi ?

Par ailleurs, Monsieur le Ministre, je ne vous étonnerai pas en disant que pour le groupe MR, les meilleures politiques pour l'emploi sont indissociables d'une croissance économique.

Le groupe MR veut rompre avec les stratégies visant à réduire les chiffres du chômage par la seule mise en place d'emplois subven-

tionnés. Libérer l'emploi de la tutelle politique exercée sur des contingents d'emplois subsidiés, c'est aussi, Madame Theunissen, libérer le secteur associatif de cette tutelle; mais vous ne semblez pas vous en soucier. Méfiez-vous : le secteur associatif est terriblement demandeur de sa liberté.

Mme Anne-Françoise Theunissen. — Cela a été négocié !

Mme Marion Lemesre. — C'est aussi choisir d'injecter ces budgets dans des politiques qui libèrent les énergies — à savoir par un soutien déterminé aux petites et moyennes entreprises, aux très petites entreprises, aux professions libérales, aux indépendants et aux créateurs d'emploi. C'est notamment en ce sens et avec un tel objectif que devront être réformées nos lois d'aide à l'expansion économique. De la même façon que notre politique fédérale pour l'emploi ne peut faire abstraction de ce qui est décidé au niveau européen, la Région bruxelloise ne peut ignorer les législations et dispositions prises dans les deux autres régions du pays. Nous en débattons aussi concernant la gestion mixte du marché de l'emploi.

Les recommandations de l'Europe en matière de politique de l'emploi s'articulent actuellement autour de quatre piliers :

- améliorer la capacité d'insertion professionnelle en particulier des jeunes et des chômeurs de longue durée;
- développer l'esprit d'entreprise, en facilitant la création d'entreprises et l'activité de chef d'entreprise;
- encourager la capacité d'adaptation des entreprises et de leurs salariés;
- renforcer la politique d'égalité des chances entre les hommes et les femmes, de façon à améliorer le taux d'activité des femmes.

A l'occasion du Sommet de Lisbonne, la Belgique s'est engagée avec les autres Etats membres de l'Union européenne à atteindre un taux de 70 % en moyenne pour l'emploi total, en 2010. Au regard de ces lignes directrices et de ce taux, peut-on dire que la Région bruxelloise soit une bonne élève ? Non, malheureusement. Selon les derniers chiffres Iris, le taux d'emploi des femmes était de 48 % en 1999. Nous débattons, lors des auditions, du taux de réussite des formations et de la collaboration ORBEm-Bruxelles Formation, mais je crains que le taux de réussite ne soit pas élevé.

La concurrence sociale entre les régions de notre pays est une réalité. La Commission européenne est bien consciente du danger des disparités en matière d'emploi. Elle vient d'ailleurs de tirer la sonnette d'alarme.

Par offre d'emploi, il y a 4 chômeurs en Flandre tandis qu'il y en a 30 en Wallonie et 29 à Bruxelles. La Commission européenne s'inquiète de ces importantes disparités régionales et accuse la Belgique de ne pas agir suffisamment pour réduire les différences régionales. Elle pointe le manque de collaboration entre les instances nationales et régionales chargées de l'emploi. Or, s'il est une matière où une synergie est indispensable, c'est bien l'emploi, et en premier lieu dans sa dimension fiscale.

La meilleure politique possible de l'emploi doit se poursuivre au niveau fédéral par la réduction des cotisations patronales et la réduc-

tion des cotisations sociales personnelles pour les bas salaires, ainsi que l'augmentation du salaire minimum. Il faut également repenser la législation sociale et fiscale permettant une prolongation de la vie active, même à temps partiel. Pour augmenter le taux d'activité de la population en âge de travailler, il faut à la fois réduire les freins à l'embauche, c'est-à-dire les charges pesant sur les entreprises, et supprimer les pièges à l'emploi, c'est-à-dire le fait qu'un travail ne soit pas suffisamment attirant par rapport aux revenus de remplacement offerts par notre système social. Aujourd'hui, on dénombre 10 actifs pour 8,4 inactifs.

A cet égard, il convient de noter la poursuite de l'action du gouvernement fédéral dans la foulée des réformes fiscales, s'attaquant à la parafiscalité par les trois mesures suivantes :

1. Pour les exercices fiscaux 2002 à 2004, les bénéficiaires des indépendants et des PME qui auront créé de nouveaux emplois en 2001, 2002 ou 2003 seront fiscalement exonérés pour un montant de 3.718,40 EUR par membre de personnel.
2. La réduction des cotisations patronales de 11 %.
3. La participation des travailleurs au capital ou aux bénéficiaires des sociétés.

Dans le cadre des compétences régionales, il faut instaurer une politique volontariste en faveur des PME et des indépendants, ainsi que stimuler les investissements intensifs en main-d'œuvre.

En Région wallonne, l'action du ministre Serge Kubla démontre l'importance d'un soutien à la croissance économique pour contribuer à une politique globale de l'emploi. A Bruxelles aussi, il est temps de reconnaître que la dynamique économique est largement soutenue par l'activité de PME, viviers stables d'emplois. En Région bruxelloise, les PME doivent non seulement trouver un terrain d'accueil favorable et une main-d'œuvre qualifiée mais aussi des aides adaptées. C'est pourquoi le groupe MR plaide pour la mise en œuvre de lois d'expansion économique spécifiques pour les PME.

Il faut oser le pari d'affirmer que là où les grandes entreprises ne créent pas d'emploi, les PME locales vont en créer. Ce pari est fondé sur la bonne connaissance du terrain et de la situation locale. Il s'appuie sur un allègement du coût des entreprises, tant au niveau de la charge fiscale que parafiscale, sur une priorité, en termes de budget, à la recherche, à la formation, aux infrastructures et au développement économique.

Pour terminer, je voudrais revenir à la démarche volontariste de mise en place de stimuli économiques pour créer de l'emploi. Nous songeons particulièrement au dispositif des zones franches urbaines tel qu'il est pratiqué en France. En 1996, fut votée une loi portant « relance du Pacte pour la ville » qui a permis à quarante-quatre municipalités de désigner des sites qualifiés pudiquement de « difficiles » (grand nombre de jeunes peu qualifiés, fort taux de chômage, faible base imposable locale, ...). Les entreprises comptant moins de 50 salariés qui sont venues s'y installer entre 1997 et 2002 ont bénéficié d'une exonération totale ou partielle de certains impôts d'Etat (impôt sur les bénéficiaires, droits de mutation) ou locaux (taxe d'habitation, taxe foncière ...) ainsi que des charges sociales.

Dans le cadre d'un récent déplacement du groupe MR du Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale, nous avons voulu nous assurer *de visu* des résultats de cette politique en visitant la zone franche urbaine de Meaux. Cette ville de Seine-et-Marne est littéralement coupée en deux, dans la mesure où coexistent quartiers résidentiels et bourgeois et parcelles en difficulté, celles-ci comptant 54 % d'habitations sociales.

Associée à une politique urbanistique volontariste et à la sécurisation de la municipalité, l'opération a connu un succès spectaculaire en matière de développement économique : dans la zone franche melloise, 1.335 chômeurs ont été remis au travail ces cinq dernières années alors que 70 % étaient à la base peu ou pas qualifiés du tout, 50 % des emplois créés à Meaux ces cinq dernières années l'ont été sur la zone franche et le taux de chômage a chuté de 17 à 7 % pour l'ensemble de la ville. Dans leur écrasante majorité, les emplois créés l'ont été dans le secteur privé : services aux entreprises, commerce, transport et industriel. Il est notable que les délocalisations ont été négligeables : l'effet d'aubaine n'a pour ainsi dire guère joué, infligeant un démenti à ceux qui estimaient que l'Etat français aurait consenti des « cadeaux au patronat » ...

Quelles leçons en tirer pour notre ville-région ? Bien évidemment, il existe des spécificités belges et bruxelloises, notamment en ce qui concerne les relations entre l'Etat central et les collectivités locales ou l'éclatement de la fiscalité entre les différents niveaux de pouvoir. Mais c'est précisément pour pallier cette situation que le travail du ministre fédéral de la Politique des Grandes Villes devrait prendre tout son sens dans une meilleure articulation avec votre politique, Monsieur le Ministre.

Nous pensons que plutôt que de soutenir à son niveau des projets différant en définitive peu de ceux réalisés par les régions, le membre du gouvernement fédéral en charge du renouveau urbain devrait à l'avenir jouer un véritable rôle d'interface entre les différents niveaux de pouvoir et devenir pour ainsi dire le « lobbyiste » du développement économique des quartiers. Nous en appelons donc à une véritable coordination, bien trop faible pour l'instant, entre le gouvernement fédéral, dans le cadre de sa politique des Grandes Villes, et notre gouvernement.

Le principe d'exonérer largement en matière fiscale et parafiscale les entreprises venant s'installer dans des quartiers urbains en crise nous semble donc pertinent en vue de revitaliser ceux-ci. Bien évidemment, l'action sociale, publique ou associative a sa légitimité.

Nous ne la contesterons certainement pas. Nous sommes néanmoins convaincus qu'en vue de faciliter l'intégration économique des Bruxellois — et par là même en finir avec une certaine forme de désespérance et donc mieux vivre ensemble dans notre ville-région — il est vital de renforcer l'attractivité fiscale et commerciale de nos zones urbaines fragilisées ! (*Applaudissements sur divers bancs.*)

Mme la Présidente. — Chers Collègues, je vous rappelle que dans le cadre des interpellations, chaque groupe dispose de dix minutes.

La parole est à M. Eric Tomas, ministre.

M. Eric Tomas, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de l'Emploi, de l'Economie, de l'Energie et du

Logement. — Madame la Présidente, en réponse aux différentes questions soulevées par les interpellations, je voudrais tout d'abord introduire ma réponse en recadrant l'évolution du marché de l'emploi bruxellois par quelques éléments statistiques pertinents qui sont déterminants dans l'analyse des politiques menées en la matière.

En 2002, la Région bruxelloise compte 54.969 chômeurs complets indemnisés. En ce qui concerne le taux de chômage, celui-ci s'établit à 19 % pour l'année considérée. Ce taux de chômage élevé peut s'expliquer par différents facteurs. Nonobstant l'effet Sabena, on ne peut négliger le fait que le ralentissement international de l'économie a aussi atteint la Région bruxelloise. Cette conjoncture économique instable s'est également marquée par un recul des offres d'emploi reçues à l'ORBEm de 23,7 % par rapport à l'année précédente. Cette évolution du chômage dans la Région de Bruxelles-Capitale s'inscrit dans l'évolution générale du chômage en Belgique, qui connaît un ralentissement de la décroissance du chômage, dès le début de l'année 2001, et une croissance au milieu de l'année 2002. En outre, on observe que l'ensemble des grandes villes (Région de Bruxelles-Capitale, Anvers, Gand, Charleroi et Liège) est plus fortement touchée par le chômage que le reste du pays. Néanmoins, sur une période de cinq ans, le nombre de chômeurs complets indemnisés a diminué en Région bruxelloise de 4,2 %.

Pour ce qui concerne l'évolution de l'emploi salarié, la Région bruxelloise connaît une progression continue depuis 1997, et voit le volume de l'emploi salarié s'accroître de 36.276 unités en cinq ans, pour s'établir, en 2001, à 599.193 personnes. C'est la raison pour laquelle je souhaite particulièrement insister sur le fait que la région ne connaît pas de dégradation du volume d'emplois sur son territoire, sous réserve des chiffres 2002 de l'ONSS. Quant à la part d'emplois relevant d'activités de type non marchand ou public, celle-ci s'élève à 49,2 % du total des emplois salariés comptabilisés en 2001.

La question sous-jacente est celle de l'occupation de ces emplois salariés par des Bruxellois. Il m'importe, en effet, de soutenir à la fois le développement économique des entreprises, et le non-marchand qui permet de satisfaire de nombreux besoins des Bruxellois, non rencontrés par l'économie marchande.

C'est dans ce contexte que je me suis particulièrement attelé en 2002 à la conclusion d'un Pacte social pour l'emploi des Bruxellois avec les interlocuteurs sociaux. C'est une première ! Ce Pacte a pour objectif premier d'accroître le taux d'emploi des Bruxellois *via* l'engagement des interlocuteurs sociaux et des pouvoirs publics bruxellois dans la mise en œuvre de protocoles sectoriels qui sont prioritairement axés sur les problématiques relatives à la contractualisation et au ciblage des aides d'expansion économique, à la lutte contre les pratiques de discrimination à l'embauche, à la création de centres de références professionnelles et enfin au développement de filières de formation en alternance, en collaboration avec les secteurs professionnels.

C'est aussi à cette fin que j'ai particulièrement encouragé le développement d'emplois subventionnés dans le secteur non marchand, puisque ces emplois sont exclusivement destinés aux Bruxellois. Vous constaterez que j'ai à ce titre dégagé sur la période 1999-2003 des moyens additionnels, dans le cadre du programme II de la divi-

sion 13 dont le montant s'élève à près de 52 millions EUR, afin de développer ces gisements d'emplois.

Ces moyens financiers supplémentaires m'ont, entre autres, permis depuis le début de la législature, de créer un millier d'emplois ACS dans le non-marchand comme l'a souligné Mme Emmery, et j'en suis fier.

Dat brengt mij tot de vragen van de heer Béghin. De programma's voor gesubsidieerde contractuelen en de doorstromingsprogramma's hebben duidelijk onderscheiden doelstellingen. De banen van de gesubsidieerde contractuelen zijn banen van openbaar nut die gecreëerd en geconsolideerd werden in het kader van een duurzaam werkgelegenheidsbeleid in de non-profitsector. Zij beogen de wedertewerking van niet-werkende werkzoekenden. Dat wedertewerkingprogramma houdt tevens rekening met de realiteit van de arbeidsmarkt en de specifieke kenmerken van de werkzoekende. Ik herinner eraan dat dankzij het sluiten van de non-profitakkoorden in 2002 de opwaardering van de werkgelegenheid met ruim 20.000 sociale werkers, de inrichting van de einde-loopbaan en de ontwikkeling van de voortgezette opleiding voor werknemers werden gerealiseerd. De banen worden toegekend aan verenigingen die onder de gemeenschaps- of gewestbevoegdheden vallen.

Het doorstromingsprogramma daarentegen is een pilootproject dat gestoeld is op de filosofie van de beroepsdoorstroming. Die verloopt via de socialisatie, de integratie en de opleiding naar tewerking. Het doorstromingsprogramma heeft dus als doelstelling de laaggeschoolde werkzoekende al werkend op te leiden vanuit een inschakelingsoogpunt, zodat hij of zij een regulier arbeidscontract verkrijgt. Aldus worden de werkzoekenden zonder diploma, attest of getuigschrift van het hoger secundair onderwijs beoogd. Het betreft dus een maatregel tot activering van de werkloosheidsuitkeringen of van de sociale uitkeringen. De werknemers worden ingezet voor activiteiten van sociaal nut die beantwoorden aan de collectieve maatschappelijke behoeften die onvoldoende door het regulier arbeidscircuit werden ingevuld.

De regering van het Brussels Gewest hechtte in 2002 haar goedkeuring aan 97 doorstromingsprogramma's, goed voor in totaal 910 banen of 726 voltijdse equivalenten.

Uit het door de diensten van de BGDA gevoerd onderzoek is gebleken dat de omkadering van de projecten die via de doorstromingsprogramma's werd verzorgd, moet worden versterkt. Het voorontwerp van ordonnantie PIO, dat thans voor advies bij de Raad van State is, wil een kader opstellen voor de erkenning en de financiering van de operatoren die onder andere projecten leiden met gunstigere aanweringsvoorwaarden voor de kwetsbare doelgroepen op de arbeidsmarkt vanuit het streven om de sociale economie en de non-profitsector in de ruime zin van het woord te ontwikkelen.

Ter herinnering, na beëindiging van het arbeidscontract onder het statuut van een doorstromingsprogramma blijft de doelstelling de integratie van de personen die via het programma tot de klassieke arbeidsmarkt doorstromen.

Ik ben trouwens geen voorstander van systemen die automatisch bepaalde categorieën werkzoekenden gelijkstellen met zogenaamde sociaal gehandicapten die de overheid niet meer wenst te integreren in het normaal economisch circuit door de oprichting van een nieuw

type beschermde werkplaats. De moeilijkheden die zij ondervinden bij hun herinschakeling, kan inderdaad het gevolg zijn van de bestaande verslechterde sociale mechanismen of zelfs van de hoogst ongunstige conjunctuur van de arbeidsmarkt.

En ce qui concerne les questions de M. Grimberghs relatives au programme Rosetta, je m'en référerai aux éléments de réponse que j'avais déjà fournis à M. Joël Riguelle lors de la commission des Affaires économiques du 13 mars 2002. Rappelons que l'application, la gestion et le suivi de la mesure « Conventions de premier emploi » relèvent du Service public fédéral Emploi, Travail et Concertation sociale (ex-MET), exception faite des conventions « projets globaux de société », relevant d'un accord de coopération Etat/Région, directement gérées par l'ORBEM et qui concernent quelque 120 personnes.

Parmi les plus récentes données statistiques qui m'ont été communiquées, je peux dégager les éléments suivants :

Au 5 mars 2003, le nombre de Rosetta en activité s'élève pour le pays à 31.805 emplois.

Au 31 décembre 2002, on recense 6.698 conventions de premier emploi actives ou terminées à Bruxelles, soit 26,95 % des conventions du pays. Parmi ces conventions conclues sur le territoire bruxellois, 2.886 ont été conclues par des jeunes bruxellois, soit 8 % du total national, ce qui correspond à une stabilisation par rapport à l'année précédente. La part des jeunes de moins de 25 ans est restée relativement stable et s'établit aux alentours de 68 %. Parmi les Bruxellois occupés en Région de Bruxelles-Capitale, le pourcentage de peu qualifiés est de 34 %, alors que ce même pourcentage de peu qualifiés est de 34 %, alors que ce même pourcentage est de 18 % pour les non-résidents bruxellois. En comparaison avec le dispositif antérieur du stage des jeunes, il apparaît clairement que cette mesure concerne aujourd'hui plus de jeunes, et surtout des jeunes d'un niveau de qualification moindre.

Pour rappel, en 2002, le bénéfice de la mesure a été élargi à tous les jeunes âgés de moins de 30 ans, ce qui a permis d'aligner Bruxelles sur les deux autres régions. Néanmoins, la part proportionnellement plus faible de Bruxellois dans les conventions comptabilisées en Région bruxelloise peut s'expliquer par trois phénomènes qui se conjuguent : Bruxelles concentre beaucoup de sièges sociaux de grandes sociétés qui possèdent des sièges d'exploitation en Flandre et Wallonie : Belgacom, Glaverbel, ...

Pour ces sociétés, l'ensemble des conventions engagées sont comptabilisées au siège social en Région bruxelloise, alors que beaucoup de postes de travail sont effectivement occupés dans des sièges d'exploitation localisés au nord et sud du pays. On peut penser que ces postes sont, pour diverses raisons — proximité, barrière linguistique, ... — occupés par des jeunes wallons ou flamands. Ce premier phénomène était, jusqu'en mai 2001, encore renforcé par le fait que Bruxelles subissait une sorte de « concurrence déloyale » par l'entremise du phénomène de cascade, puisque les employeurs bruxellois pouvaient engager des personnes appartenant au troisième groupe des jeunes de moins de 30 ans, soit des demandeurs d'emploi plus âgés et donc plus qualifiés, résidant en Flandre et dans certaines régions de Wallonie.

Enfin, on rappellera que, eu égard au bassin d'emplois, que représente la Région bruxelloise, une tension concurrentielle s'exerce toujours à l'encontre des jeunes bruxellois. Ce phénomène est bien connu.

Momenteel werk ik aan de integratie van het ministerie van Tewerkstelling en Arbeid, die zich in de afrondingsfase bevindt en die de tendensen van vorig jaar zal bevestigen of ontcrachten.

Ten slotte wordt de inbreng van de BGDA, die helemaal niet meer intervenueert in het administratief beheer van de startbaanovereenkomsten, beperkt tot het beheer van de werkaanbiedingen voor de overeenkomsten die haar bekend zijn. Het invullingspercentage van de door de BGDA beheerde aanbiedingen is uitmuntend, aangezien die 80 % bedroeg in 2002. Net zoals de privé-onderneming doen de gewestelijke openbare besturen een beroep op de diensten van de BGDA voor de invulling van hun jobaanbieding in het kader van het Rosetta-plan naar gelang van de omstandigheden. In vele gevallen blijkt inderdaad dat de werkgevers reeds een kandidaat hebben gevonden en dat zij de diensten van de BGDA niet meer behoeven. Het is evenwel betreurenswaardig dat de privé-werkgevers op dat vlak hun plicht met betrekking tot de overlegging van hun jobaanbiedingen aan de openbare dienst voor arbeidsbemiddeling niet nakomen.

Er dient te worden opgemerkt dat een overeenkomst werd gesloten met de federale minister van Transport en van Werkgelegenheid en de openbare werkgelegenheidsdiensten, teneinde de NMBS te ondersteunen bij het vervullen van haar verplichtingen inzake de startbaanovereenkomsten.

Ik kom nog even terug op het sociaal pact waarbij de werkgevers zich er uitdrukkelijk toe verbonden hebben zich vaker te wenden tot de openbare werkgelegenheidsdienst en zich te verenigen om sociaal-professionele inschakelingsmechanismen en systemen voor het alternerend leren en werken te ontwikkelen.

En ce qui concerne l'objectif de promouvoir l'emploi allochtone dans le cadre de la mesure Rosetta, il relève d'une disposition de l'accord interprofessionnel 2003-2004. Il s'agit donc d'un engagement des interlocuteurs sociaux, pour lequel un projet d'arrêté royal en exécution du point 4.2 de l'accord interprofessionnel 2003-2004 est inscrit à l'ordre du jour du gouvernement fédéral de ce vendredi 14 mars. La réglementation prévoit que « le recrutement d'un travailleur d'origine étrangère de moins de 30 ans ou d'un travailleur d'origine étrangère de moins de 30 ans remplaçant un prépensionné comptera dorénavant pour deux unités dans la vérification des quotas imposés. Cette règle est également applicable pour les handicapés. L'article 2 du projet d'arrêté royal fixe la date d'entrée en vigueur de la mesure au 1^{er} juillet 2003.

Cette question a également été débattue lors de la conclusion du Pacte social en Région bruxelloise. Au niveau bruxellois, les interlocuteurs sociaux ainsi que les pouvoirs publics ne privilégient pas la piste des quotas à l'embauche ou en formation et des mesures instaurant des discriminations positives, qui réserveraient l'avantage de certaines mesures à des personnes que d'aucuns dénomment de manière un peu barbare les Belges allochtones. Au contraire, afin de préserver l'un des principes fondateurs de notre société démocratique qu'est l'égalité des droits individuels, ils ont opté pour le développement d'actions de lutte contre les discriminations « négatives » et la poursuite d'actions positives destinées à lever les obstacles à l'embauche. Cette option a été retenue, en regard des recommanda-

tions du Parlement en matière de discriminations à l'embauche qui écartent l'approche de type ethnique ou communautariste, pour laquelle j'émet également des réserves. Je ne suis, en effet, pas favorable à une approche qui privilégie la mise en place de dispositifs d'emploi et de formation financés par les pouvoirs publics qui s'adresseraient de manière exclusive aux personnes appartenant à une seule et même communauté urbaine.

Passons enfin à l'interpellation de M. Sven Gatz.

La concertation des organismes communautaires compétents en matière d'enseignement est organisée de manière structurelle, en ce qui concerne l'enseignement technique à Bruxelles, au travers de la Commission consultative Formation-Emploi-Enseignement, CCFEE, et du *Brussels Nederlandstalig Comitee voor Tewerkstelling en Opleiding*, BNCTO, notamment en matière d'alternance. Le Pacte social vise en outre, au travers du dispositif de centres de référence, à associer les réseaux d'enseignement afin de promouvoir la formation professionnelle des Bruxellois aux divers métiers porteurs de l'économie urbaine. Pour rappel, ces centres ont pour objectif de réunir dans un même espace un ensemble d'équipement de formation professionnelle de pointe pouvant à la fois servir à la formation initiale des jeunes en enseignement technique et professionnel, à la formation en alternance, à l'insertion professionnelle des demandeurs d'emploi et à la formation continuée des travailleurs. Un appel à projets est aujourd'hui lancé auprès des secteurs et se clôture le 31 mars 2003.

Elke werkzoekende die zich bij de BGDA inschrijft, krijgt een inschakelingstraject aangeboden waarvan de eerste etappe bestaat uit een sociaal-professionele balans. Die balans geeft een nauwkeurig beeld van de werkzoekende, dat aan de hand van een gesprek met de arbeidsconsulent wordt opgesteld. Op grond daarvan kan de werkzoekende worden doorverwezen naar acties voor professionele doorstroming in de eigenlijke zin van het woord. De verwijzing naar de beroepsopleidingen maakt deel uit van het inschakelingstraject en gebeurt op basis van de balans. Elk jaar worden er samen met de opleidingscentra waarmee een overeenkomst is gesloten, concrete acties ondernomen voor bepaalde sectoren en categorieën werkzoekenden. Er worden selectieproeven en informatiesessies georganiseerd met het oog op nieuwe opleidingen die door de cel Vorming en de VDAB worden ingericht.

Bovendien leggen de arbeidsconsulenten geregeld contact met de opleidingscentra. Bij de opleidingsaanvragen die in 2002 bij de BGDA zijn opgetekend, waren er 7.175 gericht tot de cel Vorming en 313 tot de VDAB. De beroepsopleidingen worden nooit aan de werkzoekenden opgedrongen. Er wordt een maximale inspanning geleverd om de werkzoekende te informeren over de bestaande mogelijkheden en om opleidingen te organiseren die zich op een specifieke doelgroep richten, en dit in het kader van het inschakelingstraject van de werkzoekenden.

De samenwerking tussen de BGDA en de regionale dienst voor Beroepsopleiding Brussel verloopt vlot. Zo heeft de BGDA bijvoorbeeld ingestemd met het beginsel om Franstalige werkzoekenden die het Nederlands machtig zijn, op vrijwillige basis opleiding te laten volgen die door de VDAB georganiseerd worden. Er werden in die zin overeenkomsten gesloten met de RDBB en er werd een procedure uitgewerkt die bepaalt in welke gevallen een Franstalige werkzoekende voor een Nederlandstalige opleiding in aanmerking komt.

In het kader van de programma's voor het onthaal van nieuwkomers is er een protocol gesloten tussen de vzw Tracé en Compas, enerzijds en de begeleidingsdienst voor de BGDA, anderzijds.

In samenwerking met de VDAB loopt er een Nederlandstalig programma voor sociaal-professionele inschakeling dat bestaat uit een cursus Nederlands, gevolgd door een beroepsopleiding. De begeleidingsdienst van de BGDA staat in voor de arbeidsbegeleiding van de kandidaten. Tweemaal per maand vindt er een evaluatie plaats om na te gaan of een Nederlandstalig inschakelingstraject de meest aangewezen keuze vormt voor de kandidaat.

Het akkoord over de ontwikkeling van werkgelegenheidsplatforms te Brussel met behulp van financiële middelen die door de Vlaamse regering worden vrijgemaakt, verwijst naar het debat over de toekomst van de vzw Tracé dat op het ogenblik wordt gevoerd in het BNCTO.

Er worden twee denksporen ontwikkeld, enerzijds de oprichting op gemeentelijk niveau van plaatselijke missies, als tegenhanger van de *Missions locales* aan Franstalige zijde, en anderzijds, de oprichting van een Nederlandstalig equivalent van Carrefour emploi-formation, het Franstalig uitwisselingspunt voor tewerkstelling en opleiding.

Le chèque-langue est une expérience-pilote que j'ai initiée depuis le 27 mai 2002, visant à financer la formation en langues de travailleurs dès leur engagement sous contrat de travail. Je suis aujourd'hui en mesure de vous communiquer des résultats en ce qui concerne cette mesure.

Au terme de l'année 2002, le service Conseil Emploi a délivré des bons à valoir à 269 chercheurs d'emploi pour 13.700 heures de cours. Des chèques-langues ont été octroyés pour un total de 3.380 heures à 66 chercheurs d'emploi. Deux tiers des formations concernent l'apprentissage du néerlandais.

En 2003, l'accent sera porté sur la publicité de la mesure auprès des partenaires — ALE, missions locales, opérateurs d'insertion ... —, auprès des services internes de l'ORBEM, auprès des écoles et des entreprises. Cette action de diffusion utilisera à la fois l'information directe à ces publics sous forme de séances d'information et de brochures explicatives et l'information plus générale par le biais de l'affichage informatif. Le service gérant la mesure procèdera également à une évaluation auprès des bénéficiaires chercheurs d'emploi sous la forme d'un questionnaire à compléter.

Après évaluation relative à la mise en œuvre de cet incitant à l'embauche, la mesure sera également développée au travers du Pacte social dans le cadre du soutien apporté par les pouvoirs publics bruxellois à la promotion des initiatives en matière de formation à l'embauche et aux dispositifs d'insertion des demandeurs d'emploi. Le budget 2003 prévoit des moyens complémentaires pour un montant de 323.000 EUR destinés à renforcer les primes aux employeurs, à savoir la prime de transition professionnelle et le chèque-langue en remplacement de l'ancienne prime à l'embauche.

En ce qui concerne les actions spécifiques menées en faveur des allochtones, plusieurs projets et/ou expériences ont été adoptés ou sont en cours de développement.

Conformément aux priorités énoncées dans le PRD et dans le PARE 2002, un vaste plan bruxellois d'alphabétisation a été adopté par le gouvernement régional le 23 mai 2002, visant le développement des dispositifs d'alphabétisation et d'apprentissage d'une des deux langues nationales. Cette action répond à plusieurs impératifs, à la fois en termes d'insertion socioprofessionnelle, d'accueil des primo-arrivants, d'amélioration des systèmes d'éducation et de formation, d'amélioration de l'accès aux nouvelles technologies de l'information et de la communication et, enfin, d'insertion sociale et de cohabitation harmonieuse des communautés locales. Le réseau Lire & Ecrire Bruxelles qui accueille plus de 4.000 personnes verra ses capacités d'accueil s'accroître de plus de 2.000 unités d'ici 2004, afin de pouvoir répondre à l'accroissement de la demande à laquelle le réseau fait face. Si l'alphabétisation de personnes peu ou pas scolarisées représente le champ d'action prioritaire de ce plan, ce dernier s'étendra également à la formation de base et à l'apprentissage du français ou du néerlandais comme seconde langue. La mise en œuvre repose sur l'octroi de 90 postes subventionnés répartis sur trois ans, dont plus de 63 postes sont tout au mieux diplômés de l'enseignement secondaire. Des moyens complémentaires sont également alloués par la Commission communautaire française et la Communauté française. La première phase de ce plan a démarré le 1^{er} septembre 2002 par le recrutement de 15 formateurs destinés à trois nouveaux lieux d'accueil des personnes analphabètes.

Een Nederlandstalig plan zal het plan NT2 voor het aanleren van de Nederlandse taal als tweede taal, dat ten uitvoering werd gelegd door de Vlaamse Gemeenschap in het kader van het decreet basiseducatie, aanvullen en versterken. 18 gesco-banen werden tevens toegekend voor de tenuitvoerlegging van het Nederlandstalige alfabetiseringsplan.

Er werden tevens verscheidene experimenten verricht in het kader van het territoriaal pact voor de werkgelegenheid. Naar aanleiding van het in 1997 door het Internationaal Arbeidsbureau gevoerde onderzoek heeft het gewest specifieke begrotingsmiddelen vrijgemaakt voor campagnes tot sensibilisering van de Brusselse ondernemingen voor de bestrijding van discriminatoire praktijken en voor het voeren van een *human resources*beheer in de diversiteit.

Sinds 1999 worden in de diverse Brusselse sectoren opleidingsseminaries georganiseerd : de bediendensector, de transport- en verhuissector, de metaalverwerkende nijverheid, de rusthuizen en de horeca. In 2003 zullen daar nog de sector van de grootdistributie en de verzekeringssector bijkomen.

Er werd een pedagogische gids samengesteld voor *human resources managers* en arbeidsbemiddelaars. Thans zijn er al 1.500 exemplaren verspreid van de gids. In 2002 werd een grootschalige informatiecampaagne gevoerd met als doel de Brusselse bevolking bewust te maken van het multiculturele karakter van de arbeidsmarkt in Brussel.

Le Service d'Intervention Directe sur l'Emploi SIDE a pour rôle de favoriser l'insertion professionnelle à long terme d'un public primo-arrivant, caractérisé par une situation sociale et économique précaire. En collaboration avec le Centre pour l'Egalité des Chances qui est à l'origine de l'initiative, ce service fonctionne avec un réseau de partenaires spécialisés dans la problématique de ce groupe cible, partenaires qui, après avoir réalisé un travail de détermination et d'orientation, adressent le cas échéant les chercheurs d'emploi vers

le service. Cette mesure a été mise en place en juin 2001. L'originalité de cette initiative réside en la méthode développée, dont l'objectif est de faire se rencontrer les attentes et besoins des entreprises et des chercheurs d'emploi sur la base d'une description détaillée du poste de travail et de l'environnement de travail, d'une part, et du profil et du projet du chercheur d'emploi, d'autre part. Par ce biais, le service agit très directement sur les exigences d'embauche des entreprises afin de les rendre plus objectives. A ce jour, on estime que 268 entreprises ont été contactées et que 55 postes de travail ont été décrits avec un taux d'insertion de 47 %. Cependant, ces données sont à manipuler avec prudence étant donné qu'il s'agit d'un projet pilote en phase expérimentale.

Pour terminer, un groupe de travail émanant du comité de concertation économique et social, comprenant les représentants du gouvernement bruxellois, de l'Union des Entreprises de Bruxelles, des Classes Moyennes et des trois grandes organisations syndicales ont adopté le 5 février 2003 un plan d'action pour lequel j'ai mobilisé 600.000 EUR pour cette année, dans le cadre des actions de lutte contre les discriminations à l'embauche prévues par le Pacte social.

Enfin, la question de l'intégration des primo-arrivants par le biais d'actions positives est particulièrement au cœur de l'actualité puisque j'examine aujourd'hui même, dans le cadre d'un colloque organisé en collaboration avec la Communauté subsaharienne, l'idée relative à la mise en place d'un guichet multi-services destiné aux populations primo-arrivantes traitant à la fois de la problématique de l'accès aux formations de ces populations, des régularisations nécessaires en termes de permis de travail et, enfin, de la question de l'équivalence de diplômes. Ce séminaire traite globalement de la question des discriminations à l'embauche d'ordre racial qui frappent de façon très aiguë les travailleurs d'origine étrangère et qui constitue l'une de mes préoccupations majeures.

(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 arrive aux questions de Mme Riquet. Dans le cadre de la mise en œuvre du ciblage et de la contractualisation des aides à l'expansion économique prévues par les partenaires sociaux et le gouvernement bruxellois dans le Pacte social, il est prévu une majoration de l'aide d'expansion économique via la mise à l'emploi au travers de l'ORBEM. En d'autres termes, il sera vérifié auprès des entreprises demandant l'aide si l'emploi créé durant les deux dernières années a permis de mettre au travail un chômeur inscrit à l'ORBEM. Si tel est le cas, la prime sera majorée. De même, si l'entreprise investit tout en envisageant un développement en terme d'emplois dans le futur, il lui sera demandé de solliciter les services de l'ORBEM pour bénéficier d'un taux plus élevé de prime à l'expansion économique. La question de l'obligation par rapport à cette démarche n'a cependant pas encore été tranchée à ce jour.

Au niveau de la SDRB, dans le cadre de la réforme des critères relatifs à l'occupation des terrains, l'analyse du cadre contractuel de l'entreprise en terme d'emplois fait partie des éléments d'apprécia-

tion quant à l'obtention du terrain pour l'implantation de l'entreprise. Le nombre d'emplois par hectare occupé est un des facteurs dont il sera tenu compte dans le cadre d'un dossier introduit auprès de la SDRB. Parmi les nouveautés, il est également prévu qu'une entreprise s'installant sur un site de la SDRB soit tenue d'en informer l'ORBEm.

En ce qui concerne les discriminations ethniques, linguistiques ou de tout autre nature, l'ORBEm travaille actuellement activement à la mise en place d'un service d'accueil des personnes discriminées en son sein, en collaboration avec le Centre pour l'Égalité des Chances dans le cadre du plan d'action défini pour l'année 2003 en matière de lutte contre les discriminations à l'embauche au sein du Pacte social. Un recensement systématique des différents types de discriminations auxquels sont confrontés les demandeurs d'emploi sera organisé et relayé le cas échéant vers le Centre pour l'Égalité des Chances, qui sera alors à même d'intervenir. L'installation à l'ORBEm de ce guichet d'informations sur les discriminations à l'embauche et d'une permanence juridique du Centre pour l'Égalité des Chances, permettra d'informer les chercheurs d'emploi quant à leurs droits et devoirs et d'offrir aux victimes de telles pratiques la possibilité de poursuites judiciaires. Enfin, un important projet d'ordonnance, actuellement en discussion au Parlement, porte d'ailleurs sur la création d'une véritable police régionale de l'emploi. Police, qui sera chargée d'inspecter et de poursuivre, le cas échéant, les bureaux de placement privés et les agences de travail intérimaire, qui, comme on l'a vu dans l'affaire des « blancs bleus belges » peuvent être l'auteur de pratiques raciales éhontées.

Enfin, pour en revenir au plan Rosetta, dans la réponse, que j'avais fournie à M. Riguelle il y a un an, il ressortait que près de 9 % et non 22 % comme vous le citez dans votre intervention, des conventions ont été conclues en 2001 au bénéfice de jeunes Bruxellois. Récession économique oblige, je m'en réfère aux chiffres cités plus hauts, nous comptabilisons pour l'année 2002, 8 % des conventions Rosetta en faveur de jeunes Bruxellois. Je vous renvoie également aux explications concernant ce résultat, que j'ai fournies à M. Grimberghs. Néanmoins, je peux vous confirmer que tout jeune demandeur d'emploi de moins de 30 ans, inscrit à l'ORBEm, fait l'objet d'une convocation par les services compétents dans les trois mois de son inscription stipulant le caractère obligatoire de leur participation au parcours d'insertion. Le service chargé de la mise en œuvre du dispositif organise en outre des séances collectives à destination de tous les demandeurs d'emploi qui répondent aux conditions du parcours afin de les informer sur l'objet, les modalités et le déroulement du parcours et de susciter leur participation active à la réalisation de l'objectif visé. Parmi les activités collectives mises en place, je pointerai également la mise sur pied d'activités thématiques visant à mieux outiller ces jeunes dans leur recherche d'emploi par l'acquisition d'une ou plusieurs techniques et méthodes de recherche portant entre autres sur le *curriculum vitae*, l'entretien d'embauche, le ciblage des annonces, les mesures d'aides à l'emploi auxquelles ils ont accès, une présentation des services de l'Office qui peuvent leur être utiles, etc.

Dans ce cadre, et en dépit des quelques critiques que j'ai entendues, je remercie les services de l'ORBEm qui déploient, à ce niveau-là, une énergie sans faille afin de lutter contre le fléau du chômage dans notre région.

Enfin, je tiens à dire à Mme Lemesre que des zones où la fiscalité devrait être diminuée pour favoriser l'établissement d'entreprises, sont en effet un des dispositifs étudiés au niveau fédéral. J'ajouterai que pour nous, cela n'a de sens que si par la suite les personnes qui sont engagées dans ces zones, sont des habitants de notre région.

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

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

En conclusion, Madame la Présidente, je voudrais souligner le fait que le projet d'ordonnance relatif à la gestion mixte du marché de l'emploi, actuellement en discussion au sein de ce Parlement, constitue un des éléments clés de la politique régionale de l'emploi. L'adaptation des outils d'intervention publics aux nouvelles réalités du marché est plus que jamais indispensable pour relever le défi de l'emploi des Bruxellois et combattre le chômage des plus faibles sur le marché du travail. Il est impératif que les nouvelles règles d'application prévues par l'ordonnance soient fixées au plus vite et que les différentes parties prenantes à cette question puissent s'organiser en conséquence.

Je plaide donc pour cette discussion soit constructive mais ne prenne pas trop de temps si possible. *(Applaudissements sur divers bancs.)*

De Voorzitter. — Het woord is aan de heer Sven Gatz.

De heer Sven Gatz. — Mevrouw de Voorzitter, ik zal zeker niet te lang uitweiden.

Mijnheer de Minister, ik heb met aandacht geluisterd naar uw uiteenzetting over uw beleidsinstrumentarium ten aanzien van allochtonen als doelgroep. Ik vond het ook interessant kennis te kunnen nemen van de eerste resultaten van de implementatie van de taalcheques. We zullen de komende jaren nagaan of dat instrument voort moet worden uitgebouwd. Het is misschien nog iets te vroeg om daar nu al op in te gaan.

Ik heb nog twee vragen, die niet volledig werden beantwoord.

Ten eerste, u hebt gezegd dat er een bepaalde procedure is overengekomen in geval dat een niet-Nederlandstalige werkzoekende via de BGDA een beroep doet op de VDAB. Graag kreeg ik daar wat meer uitleg over, eventueel schriftelijk. Hoe wordt een en ander in de praktijk geregeld ?

Ten tweede, u hebt twee denksporen voorgesteld in verband met de Nederlandstalige werkgelegenheidsplatforms. Ofwel worden het Nederlandstalige tegenhangers van de *Missions locales* ofwel wordt een centraal *dispatching* centrum voor werk en opleiding opgericht, vergelijkbaar met het Franstalige Carrefour-model. Blijkbaar zijn de besprekingen nog steeds aan de gang, wat het goede nieuws is. Het slechte nieuws is dan wel dat het nu al bijna drie jaar duurt en dat er nog steeds geen resultaat kan worden genoteerd. Waaraan ligt dat ? Voorziet u dat men tot resultaten kan komen, Mijnheer de Minister ?

Mevrouw de Voorzitter. — De heer Eric Tomas, minister, heeft het woord.

De heer Eric Tomas, minister van de Brusselse hoofdstedelijke regering, belast met Tewerkstelling, Economie, Energie en Huisvesting. — Mijnheer Gatz, ik zal schriftelijk op uw eerste vraag antwoorden.

Wat uw tweede vraag betreft, het is natuurlijk de bedoeling om in de komende maanden tot een akkoord te komen. We moeten wel onze bevoegdheden beschermen en er is een discussie wat dat betreft tussen ons geweest en het Vlaams Gewest.

Mevrouw de Voorzitter. — De heer Jan Béghin, heeft het woord.

De heer Jan Béghin. — Mijnheer de Minister, ik blijf erbij dat drierivierde van de middelen niet gebruikt wordt om een actief werkgelegenheidsbeleid te voeren. Het is natuurlijk prettig om vele personen te werk te stellen in het geco-statuuat en u bent daar fier op. Intussen hebben die personen zich evenwel geïnstalleerd in een alternatief ministerie. Ik geeft toe dat ze daar nuttig werk verrichten, daarover gaat het niet, maar het probleem is dat ze daar blijven zitten en dat niemand van hen zich op de privé-markt aanbiedt. Vandaar dat Vlamingen en Walen uiteraard die plaatsen innemen. Bovendien krijgen andere personen geen kans om ervaring op te doen, aangezien de functies permanent door dezelfde werknemers worden ingenomen. Dat was nochtans niet de bedoeling van het hele systeem.

Kortom, drierivierde van de middelen wordt gewoon niet op een actieve manier ingezet en ondertussen nemen anderen de vrije plaatsen op de privé-arbeidsmarkt in.

De heer Eric Tomas, minister van de Brusselse hoofdstedelijke regering, belast met Tewerkstelling, Economie, Energie en Huisvesting. — Ik begrijp niet wat u bedoelt met een actief beleid.

De heer Jan Béghin. — Actief betekent dat men zich niet nescelt in alternatieve tewerkstellingsprojecten, maar dat kandidaat-werknemers met capaciteiten begeleid worden naar de reguliere arbeidsmarkt.

Aangezien drierivierde van uw middelen niet wordt besteed aan de verwezenlijking van die doelstelling, is het evident dat de jobs worden ingenomen door Vlamingen en Walen.

De heer Eric Tomas, minister van de Brusselse hoofdstedelijke regering, belast met Tewerkstelling, Economie, Energie en Huisvesting. — Doelt u op de premies aan de werkzoekenden of aan de ondernemingen?

De heer Jan Béghin. — Ik heb het niet over premies, maar over het alternatief ministerie dat u hebt geïnstalleerd.

De heer Eric Tomas, minister van de Brusselse hoofdstedelijke regering, belast met Tewerkstelling, Economie, Energie en Huisvesting. — Er is geen alternatief ministerie. De gesco's worden allemaal tewerkgesteld in vzw's.

De heer Jan Béghin. — Ik noem het een alternatief ministerie bij manier van spreken. Het gaat om een alternatief tewerkstellings-

circuit waarin werknemers permanent in genesteld zijn en waarbij er geen doorstroming is naar de privé-arbeidsmarkt. Die werknemers worden op geen enkele manier meer aangemoedigd om de overstap te wagen en er komt dus evenmin een plaats vrij voor de werklozen, die nieuwe kansen moeten krijgen.

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

M. Denis Grimberghs. — Madame la Présidente, j'ai cru percevoir, de temps en temps, dans les interventions des uns et des autres, un peu d'irritation.

D'une part, il serait indécent, compte tenu du niveau d'emploi et de chômage dans notre région, que nous n'ayons pas ici, régulièrement, au Parlement, des débats sur ces questions. Même si cela vous met toujours dans des situations un peu difficiles, je ne pense pas que cela soit le but du jeu. Il me semble légitime que l'on s'interroge sur l'efficacité des mesures prises en la matière; la situation est suffisamment grave pour que ce soit le cas.

Je suis assez d'accord sur beaucoup de points contenus dans votre réponse. Ne croyez pas qu'en vous interrogeant, l'on veuille critiquer l'ORBEm. On voudrait qu'il soit plus efficace. Cela ne veut pas dire que ce qu'il fait est mal fait, mais qu'il faut organiser les choses pour que cela fonctionne encore mieux. On ne veut donc pas moins de service public mais un service public qui assure effectivement l'accès à l'emploi. Ce n'est pas une question de nombre d'emplois publics ici; je veux que le service public qui s'occupe du placement donne le maximum de chances aux jeunes Bruxellois d'avoir accès à ces emplois.

Je vous entends dire à propos du plan Rosetta — y compris la mesure concernant la discrimination à l'embauche, prévue et débattue actuellement au niveau fédéral — que notre rôle est limité. J'en entends d'autres dire — et à mon avis, ils n'ont pas tout à fait tort — qu'il faudrait, en matière de politique de l'emploi, davantage de concertations entre le fédéral, les régions et mêmes les communautés. Vous avez sans doute plus de chances que moi de croiser Mme Onkelinx, la ministre régionale wallonne de l'Emploi, et peut-être même son homologue flamand. Tous ceux-là ont siégé au boulevard de l'Empereur, certains y sont encore.

Ils sont peut-être tous sur les marchés actuellement, mais ils ont eu l'occasion de se rencontrer de temps en temps. On pourrait donc s'attendre à plus de concertation, d'articulation entre les dispositifs pour que cela soit plus efficace pour les jeunes Bruxellois. Il est de notre rôle ici de constater que, pour l'instant — et si je vous comprends bien, vous faites le même constat que nous — l'optimum n'est pas atteint en la matière.

Mme la Présidente. — La parole est à M. Eric Tomas, ministre.

M. Eric Tomas, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de l'Emploi, de l'Economie, de l'Energie et du Logement. — Ces concertations ont lieu, et de manière régulière.

Par ailleurs, dans cette région, quels que soient les dispositifs que l'on met en place, il va subsister chez un nombre important d'employeurs une forme de discrimination à l'embauche par le fait de ne pas s'adresser aux dispositifs existants et d'aller chercher le type de

main-d'œuvre qui leur convient, éventuellement et souvent hors de notre région.

M. Denis Grimberghs. — Le dernier mot étant à l'Assemblée, je voudrais dire qu'il faut donner l'exemple dans les outils régionaux et dans les entreprises publiques régionales. Je vous demande de faire de votre côté — je le ferai du mien également — la vérification de l'augmentation du volume de l'emploi bruxellois ces dernières années à la STIB, qui est tout de même l'un des plus grands employeurs de la région. Est-on certain qu'il y a aujourd'hui plus de Bruxellois employés à la STIB ? Si ce n'est pas le cas, arrêtons de dire que c'est la faute du privé !

Mme la Présidente. — M. Grimberghs ayant eu le dernier mot, je voudrais souligner qu'il y a une ordonnance de M. Delathouwer sur l'ouverture de la fonction publique ...

M. Denis Grimberghs. — Il ne s'agit même pas de l'emploi public.

Mme la Présidente. — Il n'y a pas qu'une grande usine d'automobiles, dans une commune que je connais bien, qui est quelque peu « incivique » dans les recrutements, Monsieur Grimberghs.

— Les incidents sont clos.

De incidenten zijn gesloten.

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

De vergadering van de Brusselse Hoofdstedelijke Raad is gesloten.

— Prochaine séance plénière cet après-midi à 14 h 30.

Volgende plenaire vergadering deze namiddag om 14.30 uur.

— *La séance plénière est levée à 13 h 35.*

De plenaire vergadering wordt om 13.35 uur gesloten.

ANNEXES

COUR D'ARBITRAGE

En application de l'article 76 de la loi spéciale du 6 janvier 1989 sur la Cour d'arbitrage, la Cour d'arbitrage notifie :

— le recours en annulation de la loi du 28 mai 2002 relative à l'euthanasie, introduit par l'ASBL Jurivie et l'ASBL Provita (n° 2587 du rôle);

— les recours en annulation totale ou partielle de la loi du 10 juin 2002 instaurant une cotisation unique à charge du secteur pétrolier, introduits par l'ASBL Fédération pétrolière belge et autres (n°s 2589, 2590, 2597 et 2604 du rôle – affaires jointes);

— les recours en annulation totale ou partielle et les demandes de suspension totale ou partielle de la loi du 13 décembre 2002 modifiant le Code électoral ainsi que son annexe et de la loi du 13 décembre 2002 portant diverses modifications en matière de législation électorale, introduits par H. Vandenberghe et autres, par G. Annemans et autres, par B. Laeremans et H. Goyvaerts, par R. Duchatelet, par l'ASBL *Nieuw-Vlaamse Alliantie* et autres et par J. Van den Driessche (n°s 2598, 2600, 2602, 2603, 2605, 2617 et 2621 du rôle – affaires jointes);

— le recours en annulation de l'article 2 de l'ordonnance de la Région de Bruxelles-Capitale du 11 juillet 2002 élargissant les conditions de nationalité pour l'accès aux emplois de la fonction publique régionale, introduit par l'ASBL GERFA (n° 2607 du rôle);

— le recours en annulation de l'article 18 du décret du Conseil flamand du 8 mai 2002 relatif à la participation proportionnelle sur le marché de l'emploi, introduit par le Conseil des ministres (n° 2613 du rôle);

— le recours en annulation totale ou partielle de la loi du 26 mai 2002 concernant le droit à l'intégration sociale, introduit par l'ASBL Ligue des droits de l'homme (n° 2618 du rôle);

— le recours en annulation de l'article 157 de la loi-programme du 2 août 2002 (non-indexation temporaire des suppléments de traitements, des allocations et des indemnités octroyés aux membres du personnel de la police intégrée), introduit par R. Harnie et J. Vandebussche (n° 2623 du rôle);

— le recours en annulation des articles 9, 10, 12, 13 et 15 de la loi du 7 juillet 2002 modifiant la deuxième partie, livre II, titre V du Code judiciaire relatif à la discipline et rapportant la loi du 7 mai 1999 modifiant le Code judiciaire en ce qui concerne le régime disciplinaire applicable aux membres de l'Ordre judiciaire, introduit par l'ASBL Ceneger et A. Crabbe (n° 2632 du rôle).

BIJLAGEN

ARBITRAGEHOF

In uitvoering van artikel 76 van de bijzondere wet van 6 januari 1989 op het Arbitragehof, geeft het Arbitragehof kennis van :

— het beroep tot vernietiging van de wet van 28 mei 2002 betreffende de euthanasie, ingesteld door de vzw Jurivie en de vzw Provita (nr. 2587 van de rol);

— de beroepen tot gehele of gedeeltelijke vernietiging van de wet van 10 juni 2002 ter invoering van een eenmalige bijdrage ten laste van de petroleumsector, ingesteld door de vzw Belgische Petroleum Federatie en anderen (nrs. 2589, 2590, 2597 en 2604 van de rol – samengevoegde zaken);

— de beroepen tot gehele of gedeeltelijke vernietiging van de wet van 13 december 2002 tot wijziging van het Kieswetboek evenals zijn bijlage en van de wet van 13 december 2002 houdende verschillende wijzigingen van de kieswetgeving, ingesteld door H. Vandenberghe en anderen, door G. Annemans en anderen, door B. Laeremans en H. Goyvaerts, door R. Duchatelet, door de vzw Nieuw-Vlaamse Alliantie en anderen en door J. Van den Driessche (nrs. 2598, 2600, 2602, 2603, 2605, 2617 en 2621 – van de rol);

— het beroep tot vernietiging van artikel 2 van de ordonnantie van het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest van 11 juli 2002 tot veruiming van de nationaliteitsvoorwaarden voor de toegang tot betrekkingen in het gewestelijk openbaar ambt, ingesteld door de vzw GERFA (nr. 2607 van de rol);

— het beroep tot vernietiging van artikel 18 van het decreet van de Vlaamse Gemeenschap van 8 mei 2002 houdende de evenredige participatie op de arbeidsmarkt, ingesteld door de Ministerraad (nr. 2613 van de rol);

— het beroep tot gehele of gedeeltelijke vernietiging van de wet van 26 mei 2002 betreffende het recht op maatschappelijke integratie, ingesteld door de vzw *Ligue des droits de l'homme* (nr. 2618 van de rol);

— het beroep tot vernietiging van artikel 157 van de programma-wet van 2 augustus 2002 (tijdelijke niet-indexering van weddebijlagen, toelagen en vergoedingen toegekend aan de personeelsleden van de geïntegreerde politie), ingesteld door R. Harnie en J. Vandebussche (nr. 2623 van de rol);

— het beroep tot vernietiging van de artikelen 9, 10, 12, 13 en 15 van de wet van 7 juli 2002 tot wijziging van deel II, boek II, titel V, van het Gerechtelijk Wetboek betreffende de tucht en tot intrekking van de wet van 7 mei 1999 tot wijziging, wat het tuchtrecht voor de leden van de Rechterlijke Orde betreft, van het Gerechtelijk Wetboek, ingesteld door de vzw Ceneger en A. Crabbe (nr. 2632 van de rol).

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

— la question préjudicielle concernant l'article 28, § 5, alinéa 1^{er}, de la loi du 13 mars 1973 relative à l'indemnité en cas de détention préventive inopérante, posée par la commission relative à l'indemnité en cas de détention préventive inopérante (n° 2592 du rôle);

— les questions préjudicielles relatives à l'article 82 de la loi du 8 août 1997 sur les faillites, tel qu'il a été remplacé par l'article 29 de la loi du 4 septembre 2002, posées par le tribunal du travail de Malines, le tribunal de première instance de Louvain, le tribunal de première instance de Gand et la cour d'appel de Gand (nos 2593, 2595, 2608 et 2628 du rôle – affaires jointes);

— la question préjudicielle concernant les articles 2 et 4 de la loi du 22 décembre 1999 relative à la régularisation de séjour de certaines catégories d'étrangers séjournant sur le territoire du Royaume, posée par le Conseil d'Etat (n° 2609 du rôle);

— la question préjudicielle concernant l'article 55, § 1^{er}, 1^o, du Code wallon de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme et du patrimoine, tel qu'il était en vigueur avant le 1^{er} mars 1998, posée par le Conseil d'Etat (n° 2611 du rôle);

— la question préjudicielle concernant l'article 59, § 2, 2^o, a), de la loi de redressement du 31 juillet 1984, posée par la cour d'appel de Mons (nos 2630 et 2631 du rôle – affaires jointes);

— les questions préjudicielles relatives à l'article 151 du décret de la Région flamande du 18 mai 1999 portant organisation de l'aménagement du territoire, posées par le tribunal de première instance d'Ypres (n° 2637 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° 26/2003 rendu le 19 février 2003, en cause :

– la question préjudicielle relative à l'article 97 de la loi du 9 août 1963 instituant et organisant un régime d'assurance obligatoire soins de santé et indemnités, posée par le tribunal du travail de Verviers (n° 2340 du rôle);

— arrêt n° 27/2003 rendu le 19 février 2003, en cause :

– les questions préjudicielles relatives à l'article 11 de la loi du 10 juin 1998 modifiant certaines dispositions en matière de prescription, posées par le tribunal du travail de Nivelles (n° 2341 du rôle);

— arrêt n° 28/2003 rendu le 19 février 2003, en cause :

– la question préjudicielle relative à l'article 132 du Code des impôts sur les revenus 1964 et à l'article 33, § 1^{er}, de la loi du 7 décembre 1988 portant réforme de l'impôt sur les revenus et mo-

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

— de prejudiciële vraag over artikel 28, § 5, eerste lid, van de wet van 13 maart 1973 betreffende de vergoeding voor onwerkzame voorlopige hechtenis, gesteld door de commissie betreffende de vergoeding voor onwerkzame voorlopige hechtenis (nr. 2592 van de rol);

— de prejudiciële vragen betreffende de artikelen 80 en 82 van de faillissementswet van 8 augustus 1997, gesteld door de arbeidsrechtbank te Mechelen, de rechtbank van eerste aanleg te Leuven, de rechtbank van eerste aanleg te Gent en het hof van beroep te Antwerpen (nrs. 2593, 2595, 2608 en 2628 van de rol – samengevoegde zaken);

— de prejudiciële vraag over de artikelen 2 en 4 van de wet van 22 december 1999 betreffende de regularisatie van het verblijf van bepaalde categorieën van vreemdelingen verblijvend op het grondgebied van het Rijk, gesteld door de Raad van State (nr. 2609 van de rol);

— de prejudiciële vraag betreffende artikel 55, § 1, 1^o, van het Waalse Wetboek van Ruimtelijke Ordening, Stedenbouw en Patrimonium, zoals van kracht voor 1 maart 1998, gesteld door de Raad van State (nr. 2611 van de rol);

— de prejudiciële vraag over artikel 59, § 2, 2^o, a), van de herstellwet van 31 juli 1984, gesteld door het hof van beroep te Bergen (nrs. 2630 en 2631 van de rol – samengevoegde zaken);

— de prejudiciële vragen betreffende artikel 151 van het decreet van het Vlaamse Gewest van 18 mei 1999 houdende de organisatie van de ruimtelijke ordening, gesteld door de rechtbank van eerste aanleg te Leper (nr. 2637 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. 26/2003 uitgesproken op 19 februari 2003, inzake :

– de prejudiciële vraag betreffende artikel 97 van de wet van 9 augustus 1963 tot instelling en organisatie van een regeling voor verplichte verzekering voor geneeskundige verzorging en uitkeringen, gesteld door de arbeidsrechtbank te Verviers (nr. 2340 van de rol);

— arrest nr. 27/2003 uitgesproken op 19 februari 2003, inzake :

– de prejudiciële vragen over artikel 11 van de wet van 10 juni 1998 tot wijziging van sommige bepalingen betreffende de verjaring, gesteld door de arbeidsrechtbank te Nijvel (nr. 2341 van de rol);

— arrest nr. 28/2003 uitgesproken op 19 februari 2003, inzake :

– de prejudiciële vraag betreffende artikel 132 van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1964 en artikel 33, § 1, van de wet van 7 december 1988 houdende hervorming van de inkomstenbelasting

dification des taxes assimilées au timbre, posée par la cour d'appel de Gand (n° 2364 du rôle);

— arrêt n° 29/2003 rendu le 19 février 2003, en cause :

— le recours en annulation des articles 4, 7, 8, 11 et 17 de la loi spéciale du 13 juillet 2001 portant transfert de diverses compétences aux régions et communautés, introduit par Y. della Faille de Leverghem (n° 2315 du rôle);

— arrêt n° 30/2003 rendu le 26 février 2003, en cause :

— les demandes de suspension totale ou partielle de la loi du 13 décembre 2002 modifiant le Code électoral ainsi que son annexe et de la loi du 13 décembre 2002 portant diverses modifications en matière de législation électorale, introduites par H. Vandenberghe et autres, par G. Annemans et autres, par B. Laeremans et H. Goyvaerts, par R. Duchatelet, par l'ASBL *Nieuw-Vlaamse Alliantie* et autres, et par J. Van den Driessche (n°s 2598, 2600, 2602, 2603, 2605, 2617 et 2621 du rôle).

DELIBERATIONS BUDGETAIRES

— Par lettre du 13 février 2003, le gouvernement transmet, en exécution de l'article 15 des lois coordonnées du 17 juillet 1991 sur la comptabilité de l'Etat, une copie de l'arrêté ministériel du 11 février 2003 modifiant le budget général des dépenses de la Région de Bruxelles-Capitale pour l'année budgétaire 2003 par transfert de crédits entre allocations de base du programme 1 de la division 14.

— Par lettre du 13 février 2003, le gouvernement transmet, en exécution de l'article 15 des lois coordonnées du 17 juillet 1991 sur la comptabilité de l'Etat, une copie de l'arrêté ministériel du 7 février 2003 modifiant le budget général des dépenses de la Région de Bruxelles-Capitale pour l'année budgétaire 2003 par transfert de crédits entre allocations de base du programme 3 de la division 11.

— Par lettre du 3 mars 2003, le gouvernement transmet, en exécution de l'article 15 des lois coordonnées du 17 juillet 1991 sur la comptabilité de l'Etat, une copie de l'arrêté ministériel du 28 février 2003 modifiant le budget général des dépenses de la Région de Bruxelles-Capitale pour l'année budgétaire 2003 par transfert de crédits entre allocations de base du programme 0 de la division 10.

en wijziging van de met het zegel gelijkgestelde taksen, gesteld door het hof van beroep te Gent (nr. 2364 van de rol);

— arrest nr. 29/2003 uitgesproken op 19 februari 2003, inzake :

— het beroep tot vernietiging van de artikelen 4, 7, 8, 11 en 17 van de bijzondere wet van 13 juli 2001 houdende overdracht van diverse bevoegdheden aan de gewesten en de gemeenschappen, ingesteld door Y. della Faille de Leverghem (nr. 2315 de rol);

— arrest nr. 30/2003 uitgesproken op 26 februari 2003, inzake :

— de vorderingen tot gehele of gedeeltelijke schorsing van de wet van 13 december 2002 tot wijziging van het Kieswetboek evenals zijn bijlage en van de wet van 13 december 2002 houdende verschillende wijzigingen van de kieswetgeving, ingesteld door H. Vandenberghe en anderen, door G. Annemans en anderen, door B. Laeremans en H. Goyvaerts, door R. Duchatelet, door de vzw *Nieuw-Vlaamse Alliantie* en anderen en door J. Van den Driessche (nrs. 2598, 2600, 2602, 2603, 2605, 2617 en 2621 van de rol).

BEGROTINGSBERAADSLAGINGEN

— Bij brief van 13 februari 2003, zendt de regering, in uitvoering van artikel 15 van de gecoördineerde wetten van 17 juli 1991 op de Rijkscomptabiliteit, een afschrift van het ministerieel besluit van 11 februari 2003 tot wijziging van de algemene uitgavenbegroting van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voor het begrotingsjaar 2003 door overdracht van kredieten tussen de basisallocaties van programma 1 van afdeling 14.

— Bij brief van 13 februari 2003, zendt de regering, in uitvoering van artikel 15 van de gecoördineerde wetten van 17 juli 1991 op de Rijkscomptabiliteit, een afschrift van het ministerieel besluit van 7 februari 2003 tot wijziging van de algemene uitgavenbegroting van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voor het begrotingsjaar 2003 door overdracht van kredieten tussen de basisallocaties van programma 3 van afdeling 11.

— Bij brief van 3 maart 2003, zendt de regering, in uitvoering van artikel 15 van de gecoördineerde wetten van 17 juli 1991 op de Rijkscomptabiliteit, een afschrift van het ministerieel besluit van 28 februari 2003 tot wijziging van de algemene uitgavenbegroting van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voor het begrotingsjaar 2003 door overdracht van kredieten tussen de basisallocaties van programma 0 van afdeling 10.

