



**BRUSSELSE  
HOOFDSTEDELIJKE  
RAAD**

**Integraal verslag**

**Plenaire vergadering van**  
**VRIJDAG 29 OKTOBER 2004**  
(ochtendvergadering)

**CONSEIL  
DE LA RÉGION DE  
BRUXELLES-CAPITALE**

**Compte rendu intégral**

**Séance plénière du**  
**VENDREDI 29 OCTOBRE 2004**  
(séance du matin)

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

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

<b>INHOUD</b>		<b>SOMMAIRE</b>	
<b>VERONTSCHULDIGD</b>	3	<b>EXCUSÉS</b>	3
<b>MEDEDELINGEN AAN DE RAAD</b>	3	<b>COMMUNICATIONS FAITES AU CONSEIL</b>	3
- Arbitragehof	3	- Cour d'arbitrage	3
- Parlement de la Communauté française	3	- Parlement de la Communauté française	3
- Assemblée de la Commission communautaire française	3	- Assemblée de la Commission communautaire française	3
- Raad van de Vlaamse gemeenschapscommissie	4	- Raad van de Vlaamse gemeenschapscommissie	4
<b>VOORSTELLEN VAN ORDONNANTIE</b>	4	<b>PROPOSITIONS D'ORDONNANCE</b>	4
- Inoverwegingen	4	- Prises en considération	4
- Verzending naar een commissie	4	- Renvoi en commission	4
<b>INTERPELLATIES</b>	7	<b>INTERPELLATIONS</b>	7
- Van mevrouw Céline Delforge tot de heer Pascal Smet, Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken, betreffende “het conflict tussen de vakbonden en de directie van de MIVB”;	7	- De Mme Céline Delforge à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics, concernant «le conflit opposant les syndicats représentant les travailleurs de la STIB et la direction de la STIB» ;	7
Toegevoegde interpellatie van de heer Hervé Doyen betreffende “de verschillende plannen voor de MIVB”;	7	Interpellation jointe de M. Hervé Doyen concernant «les différents projets pour la STIB» ;	7
Toegevoegde interpellatie van mevrouw Caroline Persoons betreffende “een reeks van ongevallen met trams en de veiligheidsmaatregelen die moeten worden genomen”;	7	Interpellation jointe de Mme Caroline Persoons concernant «la série d'accidents dus au passage de tramways et les mesures de sécurité à prendre» ;	7
Toegevoegde interpellatie van mevrouw Adelheid Byttebier betreffende “de staking van 22 oktober 2004”;	7	Interpellation jointe de Mme Adelheid Byttebier concernant «la grève du 22 octobre 2004» ;	7

Toegevoegde interpellatie van mevrouw Céline Fremault betreffende “het tramongeval in Woluwe”;	8	Interpellation jointe de Mme Céline Fremault concernant «l'accident de trams à Woluwe» ;	8
Toegevoegde interpellatie van de heer Joseph Parmentier betreffende “de tegenstrijdige houding van de algemene directie van de MIVB ten aanzien van de regeringsverklaring in verband met een beter aanbod van openbaar vervoer”;	8	Interpellation jointe de M. Joseph Parmentier concernant «l'attitude contradictoire de la direction générale de la STIB par rapport à la déclaration gouvernementale pour ce qui concerne une meilleure offre des transports en commun» ;	8
Toegevoegde interpellatie van de heer Mahfoudh Romdhani betreffende “het sociaal klimaat bij de MIVB”;	8	Interpellation jointe de M. Mahfoudh Romdhani concernant «le climat social à la STIB» ;	8
Toegevoegde interpellatie van de heer Rachid Madrane betreffende “de staat van de biljettenautomaten en het feit dat er weinig personeel aanwezig is in de metrostations”;	8	Interpellation jointe de M. Rachid Madrane concernant «l'état des appareils automatiques de ventes de billets et le manque de personnel visible dans les stations de métro» ;	8
Toegevoegde interpellatie van de heer Serge de Patoul betreffende “de staking bij de MIVB op 21 en 22 oktober 2004”;	8	Interpellation jointe de M. Serge de Patoul concernant «la grève à la STIB des 21 et 22 octobre 2004» ;	8
Toegevoegde interpellatie van de heer Denis Grimberghs betreffende “het gratis openbaar vervoer voor -12-jarigen op het net van de MIVB”.	8	Interpellation jointe de M. Denis Grimberghs concernant «la gratuité pour les moins de douze ans sur le réseau de la STIB».	8
Algemene besprekking – Sprekers : Mevr. Céline Delforge, de heer Hervé Doyen, Mevr. Caroline Persoons, Mevr. Adelheid Byttebier, Mevr. Céline Fremault, de heer Joseph Parmentier, de heer Mahfoudh Romdhani, de heer Rachid Madrane, de heer Serge de Patoul, de heer Rudi Vervoort, de heer Denis Grimberghs, Mevr. Carla Dejonghe, de heer André du Bus de Warnaffe, Mevr. Marie-Paule Quix, Mevr. Brigitte De Pauw, Mevr. Els Ampe, de heer Pascal Smet, minister.	8	Discussion générale – Orateurs : Mme Céline Delforge, M. Hervé Doyen, Mme Caroline Persoons, Mme Adelheid Byttebier, Mme Céline Fremault, M. Joseph Parmentier, M. Mahfoudh Romdhani, M. Rachid Madrane, M. Serge de Patoul, M. Rudi Vervoort, M. Denis Grimberghs, Mme Carla Dejonghe, M. André du Bus de Warnaffe, Mme Marie-Paule Quix, Mme Brigitte De Pauw, Mme Els Ampe, M. Pascal Smet, ministre.	8
Moties – Indiening	66	Ordres du jour - Dépôt	66

**VOORZITTERSCHAP VAN DE HEER ÉRIC TOMAS, VOORZITTER**  
**PRÉSIDENCE DE M. ERIC TOMAS, PRÉSIDENT**

---

**De voorzitter.-** Ik verklaar de plenaire vergadering van de Brusselse Hoofdstedelijke Raad van vrijdag 29 oktober 2004 geopend.

- *De vergadering wordt geopend om 9.34 uur.*

**VERONTSCHULDIGD**

**De voorzitter.-** Zijn verontschuldigd: de heer François Roelants du Vivier, in het buitenland; mevrouw Véronique Jamoule, op buitenlandse missie voor het parlement van de Franse Gemeenschap; de heren Béa Diallo, Dominiek Lootens-Stael, mevrouw Isabelle Molemburg en de heer Eric André om gezondheidsredenen.

**MEDEDELINGEN AAN DE RAAD**

*Arbitragehof*

Verscheidene mededelingen werden door het Arbitragehof aan de Raad gedaan. Zij zullen in het integraal verslag van deze vergadering worden opgenomen. (Zie bijlagen)

*Parlement de la Communauté française*

Bij brief van 19 oktober 2004 brengt het “Parlement de la Communauté française” ons ter kennis dat hij zich ter vergadering van die dag heeft geconstitueerd.

*Assemblée de la Commission communautaire française*

Bij brief van 22 oktober 2004 brengt de “Assemblée de la Commission communautaire française” ons ter kennis dat zij zich ter vergadering van die dag heeft geconstitueerd.

**M. le président.-** Je déclare ouverte la séance plénière du Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale du vendredi 29 octobre 2004.

- *La séance est ouverte à 9h34.*

**EXCUSÉS**

**M. le président.-** Sont excusés : M. François Roelants du Vivier, à l'étranger ; Mme Véronique Jamoule, en mission à l'étranger pour le parlement de la Communauté française; MM. Béa Diallo, Dominiek Lootens-Stael, Mme Isabelle Molemburg et M. Eric André pour raison médicale.

**COMMUNICATIONS FAITES AU CONSEIL**

*Cour d'arbitrage*

Diverses communications ont été faites au Conseil par la Cour d'Arbitrage. Elles figureront au compte rendu intégral de cette séance. (Voir annexes)

*Parlement de la Communauté française*

Par lettre du 19 octobre 2004, le Parlement de la Communauté française fait connaître qu'il s'est constitué en sa séance de ce jour.

*Assemblée de la Commission communautaire française*

Par lettre du 22 octobre 2004, l'Assemblée de la Commission communautaire française fait connaître qu'elle s'est constituée en sa séance de ce jour.

### Raad van de Vlaamse Gemeenschapscommissie

Bij brief van 22 oktober 2004 brengt de Raad van de Vlaamse Gemeenschapscommissie ons ter kennis dat hij zich ter vergadering van die dag heeft geconstitueerd.

### VOORSTELLEN VAN ORDONNANTIE

#### *Inoverwegningnemingen*

Aan de orde is de inoverwegningneming van het voorstel van ordonnantie (van de heren Didier Gosuin en Jacques Simonet) tot vaststelling van een kader voor het waterbeleid (nr. A-31/1 – G.Z. 2004).

Geen bezwaar?

Mijnheer Peszat heeft het woord.

**De heer Yaron Peszat (in het Frans).-** *Deze ordonnatie is exact dezelfde als de ordonnantie die de heer Gosuin verdedigde toen hij nog minister was. Hij heeft die onmiddellijk opnieuw ingediend, op 16 juli als ik me niet vergis. Als mijnheer Gosuin denkt het deze keer beter te zullen doen, dan betekent dat dat hij beter in de oppositie blijft! Zijn methode is nogal ongepast. Hij had op zijn minst kunnen wachten tot de regering gevormd was en de bevoegde minister en de regering kennis hadden genomen van het dossier.*

**De voorzitter (in het Frans).-** *We zijn de ontvankelijkheid nagegaan. Het voorstel is wel degelijk ontvankelijk en wordt dus verzonden naar de Commissie voor Leefmilieu, Natuurbehoud en Waterbeleid.*

Aan de orde is de inoverwegningneming van het voorstel van ordonnantie (van de heren Jacques

### Raad van de Vlaamse Gemeenschapscommissie

Par lettre du 22 octobre 2004, le "Raad van de Vlaamse Gemeenschaps commissie" fait connaître qu'il s'est constitué en sa séance de ce jour.

### PROPOSITIONS D'ORDONNANCE

#### *Prises en considération*

**M. le président.-** L'ordre du jour appelle la prise en considération de la proposition d'ordonnance (de MM.Didier Gosuin et Jacques Simonet) établissant un cadre pour la politique de l'eau (n° A-31/1 - S.O. 2004).

Pas d'observation ?

M. Peszat.

**M. Yaron Peszat.-** M. le président, je voudrais me permettre une petite observation.

En fait, cette ordonnance est un copier-coller de celle que M. Gosuin a tenté de défendre lorsqu'il était ministre et qu'il a redéposée sans tarder, le 16 juillet je crois.

Je trouve la méthode un peu curieuse, mais si M. Gosuin espère, dans l'opposition, faire mieux que lorsqu'il était ministre, tant mieux pour lui ! J'en tirerai alors la conclusion qu'il vaut mieux qu'il reste dans l'opposition. En tout cas, je trouve que la moindre des choses eût été d'attendre un peu, de telle sorte que le gouvernement soit en place et que la ministre concernée ainsi que le gouvernement en général puissent prendre connaissance du dossier. Déposer un tel texte le 16 juillet, alors que M. Gosuin avait échoué à le faire passer lorsqu'il était ministre... Je trouve qu'il s'agit là d'une méthode un peu cavalière.

**M. le président.-** Nous avons vérifié la recevabilité. La proposition est recevable. Elle est donc renvoyée à la commission de l'Environnement, de la Conservation de la Nature et de la Politique de l'Eau, où vous ferez les remarques que vous souhaitez.

L'ordre du jour appelle la prise en considération de

Simonet en Didier Gosuin) tot wijziging van artikel 71 van de nieuwe gemeentewet (nr. A-37/1 – G.Z. 2004).

Geen bezwaar ?

- Verzonden naar de Commissie voor Binnenlandse Zaken, belast met de Lokale Besturen en de Agglomeratiebevoegdheden.

Aan de orde is de inoverwegingneming van het voorstel van ordonnantie (van de heren Jacques Simonet en Didier Gosuin) betreffende de voordracht van de burgemeesters (nr. A-39/1 – G.Z. 2004).

Geen bezwaar ?

- Verzonden naar de Commissie voor Binnenlandse Zaken, belast met de Lokale Besturen en de Agglomeratiebevoegdheden.

Aan de orde is de inoverwegingneming van het voorstel van ordonnantie (van de heer Stéphane de Lobkowicz en mevrouw Céline Fremault) ertoe strekkende de handelaars, traiteurs en restauranthouders toe te staan alle wild te verpakken, op te slaan, te verwerken en in de handel te brengen voor zover zij de herkomst kunnen aantonen en kunnen bewijzen dat ze het regelmatig in hun bezit hebben (nr. A-51/1 – G.Z. 2004).

Geen bezwaar ?

- Verzonden naar de Commissie voor Leefmilieu, Natuurbehoud en Waterbeleid.

Aan de orde is de inoverwegingneming van het voorstel van resolutie (van de heren Yaron Pesztat, Mohamed Azzouzi, mevrouw Céline Fremault, mevrouw Marie-Paule Quix en de heer Jean-Luc Vanraes) betreffende de organisatie van architectuur- en stedenbouwwedstrijden voor grote overheidsprojecten (nr. A-52/1 - G.Z. 2004).

Geen bezwaar ?

- Verzonden naar de Commissie voor de Ruimtelijke Ordening, de Stedenbouw en het Grondbeleid.

la proposition d'ordonnance (de MM. Jacques Simonet et Didier Gosuin) modifiant l'article 71 de la Nouvelle loi communale (n° A-37/1 - S.O. 2004).

Pas d'observation ?

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

L'ordre du jour appelle la prise en considération de la proposition d'ordonnance (de MM. Jacques Simonet et Didier Gosuin) relative à la présentation des bourgmestres (n° A-39/1 - S.O. 2004).

Pas d'observation ?

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

L'ordre du jour appelle la prise en considération de la proposition d'ordonnance (de M. Stéphane de Lobkowicz et Mme Céline Fremault) visant à autoriser les commerçants, traiteurs et restaurateurs à conditionner, stocker, traiter et commercialiser tout gibier, pour autant qu'ils puissent en établir la provenance et en prouver la détention régulière (n° A-51/1 - S.O. 2004).

Pas d'observation ?

- Renvoi à la Commission de l'Environnement, de la Conservation de la Nature et de la Politique de l'Eau.

L'ordre du jour appelle la prise en considération de la proposition de resolution (de MM. Yaron Pesztat, Mohamed Azzouzi, Mmes Céline Fremault, Marie-Paule Quix et M. Jean-Luc Vanraes) relative à l'organisation de concours d'architecture et d'urbanisme pour les grands projets publics (n° A-52/1 - S.O. 2004).

Pas d'observation ?

- 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 mevrouw Dominique Braeckman, de heren Joseph Parmentier, Denis Grimberghs en mevrouw Marie-Paule Quix) met betrekking tot het subsidiëren van verenigingen en projecten ter bevordering van de ecologisch verantwoorde stadsontwikkeling (nr. A-53/1 - G.Z. 2004).

Geen bezwaar ?

- Verzonden naar de Verenigde Commissies voor de Financiën, Begroting, Openbaar Ambt, Externe Betrekkingen en Algemene Zaken en voor Leefmilieu, Natuurbehoud en Waterbeleid.

Aan de orde is de inoverwegingneming van het voorstel van ordonnantie (van de heer Denis Grimberghs, mevrouw Julie Fiszman, de heer Josy Dubié, mevrouw Marie-Paule Quix en de heer Jean-Luc Vanraes) tot wijziging van artikel 6 van de ordonnantie van 30 maart 1995 betreffende de openbaarheid van bestuur (nr. A-55/1 - G.Z. 2004).

Geen bezwaar ?

- Verzonden naar de Commissie voor de Financiën, Begroting, Openbaar Ambt, Externe Betrekkingen en Algemene Zaken.

Aan de orde is de inoverwegingneming van het voorstel van ordonnantie (van mevrouw Isabelle Emmery, de heren Alain Daems en Jean-Luc Vanraes) betreffende de toekenning van subsidies voor de bouw van buurtsportaccommodaties (nr. A-56/1 - G.Z. 2004).

Geen bezwaar ?

- Verzonden naar de Commissie voor Binnenlandse Zaken, belast met de Lokale Besturen en de Agglomeratiebevoegdheden.

Aan de orde is de inoverwegingneming van het voorstel van ordonnantie (van de heren Mohamed Azzouzi, Alain Daems en mevrouw Marie-Paule Quix) tot wijziging van de ordonnantie van 14 mei 1998 houdende regeling van het administratief toezicht op de gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in verband met de termijnen voor het toezicht die van toepassing zijn

L'ordre du jour appelle la prise en considération de la proposition d'ordonnance (de Mme Dominique Braeckman, MM. Joseph Parmentier, Denis Grimberghs et Mme Marie-Paule Quix) relative au subventionnement des associations et des projets en vue de la promotion de l'écodéveloppement urbain (n° A-53/1 - S.O. 2004).

Pas d'observation ?

- Renvoi aux Commissions réunies des Finances, du Budget, de la Fonction publique, des Relations extérieures et des Affaires générales et de l'Environnement, de la Conservation de la Nature et de la Politique de l'Eau.

L'ordre du jour appelle la prise en considération de la proposition d'ordonnance (de M. Denis Grimberghs, Mme Julie Fiszman, M. Josy Dubié, Mme Marie-Paule Quix et M. Jean-Luc Vanraes) modifiant l'article 6 de l'ordonnance du 30 mars 1995 relative à la publicité de l'administration (n° A-55/1 - S.O. 2004).

Pas d'observation ?

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

L'ordre du jour appelle la prise en considération de la proposition d'ordonnance (de Mme Isabelle Emmery, MM. Alain Daems et Jean-Luc Vanraes) relative à l'octroi de subsides destinés à encourager la réalisation d'infrastructures sportives de proximité (n° A-56/1 - S.O. 2004).

Pas d'observation ?

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

L'ordre du jour appelle la prise en considération de la proposition d'ordonnance (de MM. Mohamed Azzouzi, Alain Daems et Mme Marie-Paule Quix) modifiant l'ordonnance du 14 mai 1998 organisant la tutelle administrative sur les communes de la Région de Bruxelles-Capitale en ce qui concerne les délais de tutelle applicables aux actes des autorités communales pris dans le cadre de

op de akten van de gemeenteoverheden vastgesteld in het kader van de ordonnantie van 7 oktober 1993 houdende organisatie van de herwaardering van de wijken (nr. A-57/1 - G.Z. 2004).

Geen bezwaar ?

- Verzonden naar de Commissie voor Binnenlandse Zaken, belast met de Lokale Besturen en de Agglomeratiebevoegdheden.

## **INTERPELLATIES**

**De voorzitter.-** Aan de orde zijn de interpellaties.

**INTERPELLATIE VAN MEVROUW CELINE DELFORGE TOT DE HEER PASCAL SMET, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN, BETREFFENDE “HET CONFLICT TUSSEN DE VAKBONDEN EN DE DIRECTIE VAN DE MIVB”;**

**TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER HERVE DOYEN BETREFFENDE “DE VERSCHILLENDEN PLANNEN VOOR DE MIVB”;**

**TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN MEVROUW CAROLINE PERSOONS BETREFFENDE “EEN REEKSEN VAN ONGEVALLEN MET TRAMS EN DE VEILIGHEIDSMAATREGELEN DIE MOETEN WORDEN GENOMEN”;**

**TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN MEVROUW ADELHEID BYTTEBIER BETREFFENDE “DE STAKING VAN 22 OKTOBER 2004”;**

**TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN MEVROUW CELINE FREMAULT BETREFFENDE “HET TRAMONGEVAL**

l'ordonnance du 7 octobre 1993 organique de la revitalisation des quartiers (n° A-57/1 - S.O. 2004).

Pas d'observation ?

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

## **INTERPELLATIONS**

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

**INTERPELLATION DE MME CÉLINE DELFORGE À M. PASCAL SMET, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE LA MOBILITÉ ET DES TRAVAUX PUBLICS, CONCERNANT «LE CONFLIT OPPOSANT LES SYNDICATS PRÉSENTANT LES TRAVAILLEURS DE LA STIB ET LA DIRECTION DE LA STIB» ;**

**INTERPELLATION JOINTE DE M. HERVÉ DOYEN CONCERNANT «LES DIFFÉRENTS PROJETS POUR LA STIB»;**

**INTERPELLATION JOINTE DE MME CAROLINE PERSOONS CONCERNANT «LA SÉRIE D'ACCIDENTS DUS AU PASSAGE DE TRAMWAYS ET LES MESURES DE SÉCURITÉ À PRENDRE» ;**

**INTERPELLATION JOINTE DE MME ADELHEID BYTTEBIER CONCERNANT «LA GRÈVE DU 22 OCTOBRE 2004» ;**

**INTERPELLATION JOINTE DE MME CÉLINE FREMAULT CONCERNANT «L'ACCIDENT DE TRAMS À**

IN WOLUWE”;

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER JOSEPH PARMENTIER BETREFFENDE “DE TEGENSTRIJDIGE HOUDING VAN DE ALGEMENE DIRECTIE VAN DE MIVB TEN AANZIEN VAN DE REGERINGSVERKLARING IN VERBAND MET EEN BETER AANBOD VAN OPENBAAR VERVOER”;

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER MAHFOUDH ROMDHANI BETREFFENDE “HET SOCIAAL KLIMAAT BIJ DE MIVB”;

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER RACHID MADRANE BETREFFENDE “DE STAAT VAN DE BILJETTENAUTOMATEN EN HET FEIT DAT ER WEINIG PERSONEEL AANWEZIG IS IN DE METROSTATIONS”;

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER SERGE DE PATOUL BETREFFENDE “DE STAKING BIJ DE MIVB OP 21 EN 22 OKTOBER 2004”;

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER DENIS GRIMBERGHS BETREFFENDE “HET GRATIS OPENBAAR VERVOER VOOR -12-JARIGEN OP HET NET VAN DE MIVB”.

**De voorzitter.-** Het woord is aan mevrouw Céline Delforge.

**Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).-** Vorige vrijdag hebben de vakbonden van de MIVB een gezamenlijke staking georganiseerd die gisteren spontaan werd herhaald, evenals vandaag na beslissing van twee vakbonden.

*Ik krijg de indruk dat de directie van de MIVB zich achter het Gewest verschuilt. Ze liet de vakbonden weten dat aan de vooravond van de onderhandelingen over het beheerscontract, een stakingsdag wel eens bijzonder gevallen zou kunnen zijn, omdat de MIVB zich hierdoor het ongenoegen van het gewest op de hals zou kunnen halen. Met een dergelijk argument wordt de oorzaak van het probleem evenwel niet aangepakt.*

WOLUWE» ;

INTERPELLATION JOINTE DE M. JOSEPH PARMENTIER CONCERNANT «L'ATTITUDE CONTRADICTOIRE DE LA DIRECTION GÉNÉRALE DE LA STIB PAR RAPPORT À LA DÉCLARATION GOUVERNEMENTALE POUR CE QUI CONCERNE UNE MEILLEURE OFFRE DES TRANSPORTS EN COMMUN» ;

INTERPELLATION JOINTE DE M. MAHFOUDH ROMDHANI CONCERNANT «LE CLIMAT SOCIAL À LA STIB» ;

INTERPELLATION JOINTE DE M. RACHID MADRANE CONCERNANT «L'ÉTAT DES APPAREILS AUTOMATIQUES DE VENTES DE BILLETS ET LE MANQUE DE PERSONNEL VISIBLE DANS LES STATIONS DE MÉTRO» ;

INTERPELLATION JOINTE DE M. SERGE DE PATOUL CONCERNANT «LA GRÈVE À LA STIB DES 21 ET 22 OCTOBRE 2004» ;

INTERPELLATION JOINTE DE M. DENIS GRIMBERGHS CONCERNANT «LA GRATUITÉ POUR LES MOINS DE DOUZE ANS SUR LE RÉSEAU DE LA STIB».

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

**Mme Céline Delforge.-** Vendredi dernier, les syndicats représentant les travailleurs de la STIB ont mené en front commun une action de grève qui s'est répétée spontanément hier et sur décision de deux syndicats aujourd'hui.

Avant d'en venir au contenu des revendications, permettez-moi tout d'abord de m'étonner de l'attitude de la direction de la STIB dans le cadre de ce conflit.

Il me revient que la direction de la STIB s'est retranchée derrière la Région pour calmer les velléités d'action des travailleurs. En effet, elle a laissé entendre aux syndicats que, à la veille des

*Het Gewest wordt voorgesteld als de grote boze wolf. Het Gewest is echter geen raad van bestuur van een bedrijf dat enkel winst nastreeft, maar een overheid die het collectief belang moet betrachten, met name het recht op mobiliteit voor allen en bevredigende werkomstandigheden voor de werknemers van de MIVB.*

*Het zou nuttig zijn dat de regering verduidelijkt dat de vakbondsacties geen koerswijziging kunnen veroorzaken ten opzichte van de regeringsverklaring. Het Gewest heeft trouwens niet als opdracht om sociale acties te breken, maar wel om de problemen op te lossen die aan de basis van die acties liggen.*

*Zo wil de regering volgens haar verklaring de mobiliteitsproblemen aanpakken door het openbaar vervoer te versterken en meer gebruikers aan te trekken. Dat kan enkel met de participatie van de werknemers en de reizigers.*

*De vakbonden willen meer menselijke werkomstandigheden, of het nu gaat om de tijdsschema's, het eerbiedigen van de pauzes, evenwichtig verdeelde diensten of de vermindering van het aantal onderbroken diensten.*

*Dit heeft ook belang voor de veiligheid. Het recente tramongeluk heeft aangetoond dat slechte werkomstandigheden voor iedereen gevaarlijk kunnen zijn.*

*De recente "shivatisering"- met het vooraan instappen - van een aantal buslijnen lijkt ook bij te dragen tot een verslechtering van de werkomstandigheden. Tot nu heeft de MIVB altijd beweerd dat de chauffeurs tevreden waren over deze maatregel, al lieten sommigen weliswaar een ander geluid horen.*

*Nochtans heeft de directie, bij het overleg met de vakbonden, het vooraan instappen bestempeld als een toegeving van het personeel. Het vooraan instappen wordt ook met de vinger gewezen als het gaat over de agressie tegen chauffeurs. Is het wel verstandig om de chauffeurs, die ook tickets moeten verkopen en nu al klagen over een teveel aan stress, de transportbewijzen te laten controleren? Deze maatregel moet dringend opnieuw worden bekeken en eventueel aangepast.*

*Het personeeltekort en de gevolgen daarvan verergeren de slechte arbeidsomstandigheden en*

négociations relatives au contrat de gestion, une journée de grève serait extrêmement dangereuse, car elle risquerait de voir la STIB se mettre la Région à dos. Outre le fait que ce type d'argument ne résout en rien les racines du malaise existant, la direction de la STIB semble vouloir se servir de la Région, désormais dirigée par une majorité progressiste, faut-il le rappeler, comme d'une espèce de grand méchant loup. La Région n'est pas le conseil d'administration d'une entreprise ayant le profit pour unique vocation, mais bien un pouvoir public qui a pour objectif de rencontrer l'intérêt collectif. Ce dernier comprend tout autant le droit à la mobilité pour tous que des conditions de travail satisfaisantes pour les travailleurs de la STIB.

Dans ce contexte, il serait peut-être utile, M. le ministre, que la Région clarifie sa position en rassurant tant la direction que les travailleurs quant au fait que les actions syndicales ne sauraient provoquer un changement de cap par rapport à la déclaration du gouvernement. Il n'entre d'ailleurs pas dans les missions de la Région de casser d'éventuels mouvements sociaux mais, plutôt, de résoudre les problèmes qui en sont à l'origine.

Dans cet esprit, rappelons que la déclaration du gouvernement votée par ce parlement prévoit de s'attaquer aux problèmes de mobilité, notamment en renforçant le transport public collectif afin d'augmenter sa part dans les modes de déplacement des utilisateurs de la ville, ce qui ne pourrait se concevoir sans la participation des travailleurs et des voyageurs.

Venons-en maintenant aux revendications des syndicats. Au niveau de l'exploitation, ils réclament une humanisation des conditions de travail, que ce soit en termes de temps de parcours ou de temps de régulation, de respect du 'break', d'équilibrage des services ou de diminution du nombre de services coupé en deux prestations.

Il semble que ces demandes rencontrent non seulement des exigences relatives aux conditions de travail mais également des objectifs évidents de sécurité, tant pour les chauffeurs que pour les passagers et les autres usagers de la voirie.

Le récent accident de tram qui s'est produit la semaine dernière est la preuve que de mauvaises conditions de travail sont extrêmement dangereuses pour tout le monde. Par ailleurs, la

*de stress van de chauffeurs nog. Het tekort aan geschikte kandidaten zou daarvan de oorzaak zijn.*

*De meeste kandidaten vallen af na het sollicitatiegesprek met de personeelsdienst, terwijl dat net het meest subjectieve gedeelte van het aanwervingsproces is. Er zou geen stof tot discussie zijn als de meeste kandidaten geweigerd werden op grond van technische of lichamelijke tests.*

*De voorlopige oplossing van de MIVB bestaat erin om uitzendkrachten te werk te stellen als chauffeurs. Dat zou betekenen dat er chauffeurs beschikbaar zijn op de arbeidsmarkt die een onzeker statuut verkiezen boven een vast contract. Hoe komt het dat die chauffeurs niet rechtstreeks worden aangeworven door de MIVB ?*

*De vakbonden wijzen ook op een tekort aan materieel. Oorspronkelijk zou de firma Bombardier de trams van het type "2000" onderhouden en herstellen. Het privé-bedrijf zou dat werk tegenwoordig uitbesteden aan personeel van de MIVB. Als dat klopt, heb ik mijn twijfels bij dergelijke praktijken, zeker in het licht van het personeelstekort. Bovendien zou dat erop wijzen dat het personeel van de MIVB minstens even bekwaam is als dat van een privé-firma.*

*Het personeel wil dat de diensten weer zouden worden gecentraliseerd. De versnippering van de diensten leidt tot absurde situaties. Soms kan een personeelslid dat ter plaatse wordt geroepen om een probleem op te lossen, niets doen. Dat is inefficiënt en leidt tot frustratie bij het personeel. Nochtans kan het probleem opgelost worden zonder bijkomende financiële middelen.*

*Volgens de vakbonden zijn de taken en profielen niet duidelijk genoeg afgebakend en schept de alsmaar toenemende specialisering van de taken onzekerheid bij de werknemers. De afschaffing van het mezzaninepersoneel in de metrostations - die overigens regelrecht tegen de regeringsverklaring indruist - beperkt aanzienlijk de mogelijkheid om werknemers een andere taak te geven wanneer ze niet langer geschikt zijn voor hun vorige taak. De specialisering van het werk vermindert de motivatie en het waardegevoel, doet het absentieïsme toenemen, leidt tot een gebrek aan geschoolde werkkrachten, een toenemende turnover, tot sociale conflicten en stakingen.*

récente " shivatisation " d'un certain nombre de lignes de bus paraît participer également à la détérioration des conditions de travail des chauffeurs, à l'augmentation de leur stress et, corolairement, de celui des voyageurs. Jusqu'à présent, la direction de la STIB affirmait à qui voulait l'entendre que les chauffeurs sont contents de cette mesure et ce, bien que certains d'entre eux exprimaient un avis divergent.

Pourtant, dans ses contacts avec les syndicats, la direction classe la montée à l'avant parmi les efforts du personnel. On peut donc s'interroger sur l'excellence de cette mesure et si, en tout cas, elle est appliquée de façon correcte. Cette montée à l'avant a d'ailleurs été, une fois encore, pointée du doigt dans le débat sur les agressions dont sont victimes les chauffeurs. Est-il dès lors judicieux d'ajouter un rôle de contrôleur de titres de transport, alors que le personnel se plaint d'un excès de stress, à des chauffeurs qui doivent également assurer la vente des tickets ? Il serait non seulement temps d'évaluer sérieusement cette mesure, mais aussi peut-être de la revoir et, à tout le moins, de la réaménager.

Toujours au niveau de l'exploitation, le manque d'effectifs et ses corollaires (refus de congé, services ouverts...) ne font qu'aggraver la médiocrité des conditions de travail et le stress des chauffeurs. A ce problème, il est répondu qu'il manque de candidats remplissant les conditions pour être embauchés.

C'est cependant lors de la phase d'entretien avec le service du personnel que la plupart des candidats se font recalé. S'il y a bien un moment du processus d'embauche qui revêt un caractère subjectif, c'est celui-là. Si la majorité des cas de refus d'engagements résidait dans des échecs lors des tests d'aptitude technique ou physique, il n'y aurait pas matière à discussion, mais on peut s'interroger sur l'opportunité de revoir les critères de refus ou d'acceptation des candidats lors de l'entretien avec le service du personnel.

La solution d'urgence proposée par la direction de la STIB consiste à engager des chauffeurs intérimaires. Cela voudrait dire qu'il y a des chauffeurs disponibles sur le marché du travail précaire, mais pas sur le marché du travail stable. Comment se fait-il que ces chauffeurs ne puissent être directement embauchés par la STIB ?

*Er bestaat ook ongerustheid over de lonen en de loopbanen. De werknemers die vóór oktober 2003 in dienst zijn genomen, vrezen dat zij de nieuwe weddeschalen zullen moeten aanvaarden, die minder voordeelig zijn. Het moet toch mogelijk zijn om binnen de begroting van de MIVB aan een aantal eisen van het gemeenschappelijk vakbondsfront tegemoet te komen? Dat zou niet alleen het lot van de werknemers van de MIVB, maar ook dat van de reizigers verbeteren, wat in de lijn ligt van de regeringsdoelstellingen.*

*De MIVB moet een gezond financieel beheer voeren, maar dat mag niet de enige factor zijn die bij het bestuur van deze maatschappij in aanmerking wordt genomen. Zo lijkt een heroriëntering van de werkorganisatie onvermijdelijk.*

*Heeft de minister de directie van de MIVB hierover geïnterpelleerd? Welke antwoorden heeft hij gekregen? Heeft hij maatregelen voorgesteld om het sociaal klimaat te verbeteren? Heeft hij gewezen op de krachtlijnen van het meerderheidsakkoord?*

*(Applaus bij de meerderheid)*

En ce qui concerne le volet technique, un manque de matériel est pointé du doigt par les syndicats. Il s'accompagne d'un manque de moyens humains, causé entre autres par le non remplacement du personnel des services concernés.

Il était prévu initialement que la firme Bombardier serait en charge de l'entretien et des réparations des trams 2000, suite à un problème récurrent de bougies. Aujourd'hui, cette entreprise privée sous-traiterait du personnel de la STIB pour effectuer ces tâches. Si cela s'avérait exact, on pourrait légitimement s'interroger sur l'opportunité de telles pratiques s'il manque du personnel par ailleurs. D'autant plus que la sous-traitance du personnel d'une entreprise de service public par une entreprise privée pose quelques questions. Cela tendrait d'ailleurs à prouver que le personnel de la STIB est au moins aussi performant que celui d'une entreprise privée.

Au sujet de l'organisation des services, des travailleurs suggèrent un décloisonnement ou une réunification de l'exploitation, tant pour des motifs de satisfaction au travail que pour des motifs d'efficacité. Le cloisonnement des services conduit à des situations absurdes, où un membre du service d'intervention qui constate un besoin d'intervention sur un autre mode que celui auquel il est affecté, ne peut rien faire. Ce type de situation engendre à la fois un manque d'efficacité et une frustration dans le chef du personnel. Le problème pourrait être résolu sans moyens financiers supplémentaires. Un décloisonnement des modes pourrait donc être étudié.

Par ailleurs, les syndicats dénoncent un flou au niveau des définitions des tâches et des profils de fonctions, par exemple dans le cas de travailleurs "dégradés", ainsi qu'une tendance à la spécialisation des tâches, qui crée l'insécurité dans le chef des travailleurs. La suppression du personnel dans les mezzanines des stations de métro, en contradiction totale avec la déclaration gouvernementale, limite drastiquement les possibilités de reclassement des travailleurs qui ne sont plus aptes à exercer leur fonction antérieure. Il est pourtant connu depuis le fordisme que la spécialisation du travail entraîne une baisse de motivation, un sentiment de dévalorisation, un développement de l'absentéisme, un manque de main-d'œuvre qualifiée, l'apparition d'un phénomène de "turn-over", ainsi que de conflits sociaux et grèves.

A propos de la politique des rémunérations et des carrières, des inquiétudes se font sentir également. Les travailleurs engagés sous le régime qui prévalait avant le premier octobre 2003 craignent de devoir accepter les nouveaux barèmes en vigueur, qui sont moins avantageux. Il serait utile que la direction de la STIB lève ce doute. Si l'on peut comprendre que la direction de la STIB est, comme la Région, tributaire de moyens financiers qui ne sont pas extensibles à l'infini, il apparaît clairement qu'au moins une partie des revendications du front commun syndical pourrait être rencontrée sans pour autant poser de problèmes budgétaires. Une réponse à ces demandes serait d'autant plus opportune qu'elle améliorerait non seulement le sort des travailleurs de la STIB, mais également celui des voyageurs, ce qui permettrait d'aller dans le sens des objectifs fixés par la déclaration du gouvernement.

Parmi ces modifications, une réorientation de la philosophie de l'organisation du travail semble être une piste incontournable. Si la STIB est tenue d'adopter une gestion saine d'un point de vue financier, une gestion avec des euros à la place des yeux ne peut être rentable qu'à très court terme, comme nous pouvons le voir aujourd'hui. M. le ministre peut-il me dire s'il a interrogé la direction de la STIB sur ces questions et, le cas échéant, quelles sont les réponses qu'il a obtenues ? A-t-il suggéré des mesures que pourrait prendre la direction pour améliorer le climat social de cette entreprise ? A-t-il rappelé les lignes conductrices de l'accord de majorité ?

*(Applaudissements sur les bancs de la majorité)*

**M. le président.-** La parole est à M. Hervé Doyen pour développer son interpellation jointe.

**De voorzitter.-** Het woord is aan de heer Hervé Doyen voor zijn toegevoegde interpellatie.

**De heer Hervé Doyen (in het Frans).-** *In het regeerakkoord staat een hoofdstuk over mobiliteit. Hieruit blijkt dat men de Brusselaars een beter openbaar vervoer wil aanbieden en het netwerk van de MIVB wil uitbreiden.*

*De plannen voor het netwerk van trams en bussen worden voor het einde van het eerste semester 2005 vastgesteld. Zij streven een betere bediening na.*

*Men kan betreuren dat de plannen van de regering niet duidelijker zijn. Ik verkies echter een regering die zich bewust is van het belang van het*

**M. Hervé Doyen.-** L'accord de gouvernement "Un avenir et une ambition pour Bruxelles" comporte un chapitre consacré à la mobilité : "Bouger dans la ville". On peut y lire un réel souci de proposer aux Bruxellois une meilleure offre de transports en commun, visant la satisfaction des besoins de l'ensemble de la population bruxelloise par une densification du réseau de la STIB.

Pour concrétiser ces propos, on peut lire que les plans de réseaux tram et bus seront arrêtés avant la fin du premier semestre 2005. Ces plans devront garantir une meilleure desserte au bénéfice des Bruxellois.

*mobiliteitsprobleem en die de tijd neemt om het probleem te bestuderen en te analyseren, dan een regering die zonder overleg projecten naar voor schuift.*

*Ik neem als voorbeeld de snelle verbinding tussen Simonis en AZ-VUB. Die verbinding stond sinds 1989 in elk regeerakkoord. Bij aanvang van de uitvoering van deze bepaling, bleek dit project absoluut niet te beantwoorden aan de noden van de bevolking.*

*In Jette bleek uit een enquête dat 66,5% van de bevolking deze snelle verbinding een slecht idee vond.*

*De gemeenteraden van Ganshoren en Jette keurden elk eenparig een motie goed waarbij de regering om een effectenstudie werd gevraagd. Hierop heeft de regering nooit officieel geantwoord. De indruk bestaat dat er geen dialoog is tussen de gemeenten en het gewest wanneer het over de MIVB gaat.*

*Deze effectenstudie zou het mogelijk maken op basis van sociaal-economische noden alternatieven te bestuderen voor de bediening van het noorden van Brussel. Bij een dergelijk project moet zoveel mogelijk overleg worden gepleegd en is een duidelijke en objectieve analyse van de echte noden absoluut noodzakelijk.*

*Het ontbreken van dit project in het regeerakkoord is voor mij een stap in de goede richting. Ik heb echter vragen bij andere standpunten.*

*Heel wat leden van deze vergadering hebben deelgenomen aan de vijftigste verjaardag van de MIVB. Daar konden we in een brochure kennismaken met de toekomstvisie van de MIVB. In deze brochure werden niet minder dan acht nieuwe lijnen voor de tram en drie voor de metro voorgesteld. Wat is het standpunt van de regering hierover ?*

*Ik stel vast dat de studiediensten van de MIVB voor deze projecten uitgaan van grondige demografische en sociaal-economische analyses. De geplande uitbreidingen vinden echter wel plaats in de straten en de wijken waar de Brusselaars leven die wij vertegenwoordigen.*

*Hoe vernieuwend en ambitieus deze projecten ook zijn, er is nooit over gedebatteerd. Dat schijnt voor*

On pourrait s'inquiéter que les intentions du gouvernement en la matière n'aient pas été plus précises. Pour ma part, je préfère me réjouir de voir un gouvernement, conscient de l'enjeu que représente la politique de mobilité en ville, prendre le temps de la réflexion et de l'analyse plutôt que d'avancer des projets parfois peu concertés.

Je me permettrai de prendre pour exemple le dossier de la liaison rapide entre la station Simonis et l'AZ-VUB qui, sous la précédente législature, a fait couler beaucoup d'encre. Cette liaison était, si ma mémoire est bonne, systématiquement reprise dans les accords de gouvernement régionaux depuis 1989. Quand il s'est agi de mettre cette disposition en oeuvre, force a été de constater que l'on était loin d'un objectif de satisfaction des besoins de la population. Pétitions et enquêtes locales nous ont montré que les Bruxellois du nord de Bruxelles, qu'ils soient riverains ou non du tracé imaginé, ne comprenaient pas le fondement de ce projet.

Je tiens à la disposition du ministre l'enquête réalisée à ce propos par la commune de Jette. Il constatera que 66,5% des citoyens interrogés trouvent le projet d'une liaison rapide entre la station Simonis et l'AZ-VUB une très mauvaise ou assez mauvaise idée, soit 2.228 réponses sur 7.019 personnes interrogées.

Les conseils communaux de Ganshoren et de Jette se sont fait l'écho de cette incompréhension en adoptant chacun une motion demandant à la Région d'approcher ce projet de manière plus concertée dans le cadre d'une étude d'incidence. Nous n'avons malheureusement eu aucune réaction officielle du gouvernement précédent à ces motions, qui avaient pourtant été adoptées à l'unanimité des conseils communaux. Ceci renforce considérablement l'impression d'une absence de dialogue entre les communes et la Région dès que l'on se trouve sur le terrain de la STIB.

Cette étude d'incidence permettrait pourtant d'étudier, sur la base des besoins socio-économiques, l'ensemble des alternatives pour une meilleure desserte du nord de Bruxelles. Car ce qui me semble important de souligner avant tout, c'est que dans tout projet de ce type, il est impératif d'avoir une concertation la plus large possible, conjointe à une analyse précise et objective des besoins réels.

*de MIVB een normale zaak te zijn. De meeste gemeenten zouden echter al te graag deelnemen aan een overleg over de ontwikkeling en de uitbreiding van het openbaar vervoer te Brussel.*

*Uit ervaring blijkt dat voor elk nieuw project een pedagogische benadering van de bevolking noodzakelijk is. Dat past volledig in de opdracht van de gemeente om dicht bij de bevolking te staan. Een effectenstudie waarbij de bevolking in een eerste fase wordt geraadpleegd over de doelstellingen en in een tweede fase over de middelen, lijkt mij zeker aangewezen.*

*Wat is het standpunt van de regering over de folder "MIVB 2020 - toekomstvisie voor het stedelijk openbaar vervoer te Brussel", die momenteel in omloop is ? Was ze vóór de publicatie van de folder op de hoogte van de inhoud ? Vindt ze het positief voor de democratische werking van ons gewest dat de MIVB - als de eerste de beste drukkingsgroep - haar projecten publiek bekendmaakt, hoewel ze op 13 juni 2004 een memorandum aan de regering heeft gericht en daarover nog geen parlementair debat werd gevoerd ?*

*Beschouwt de regering een effectenstudie voor een nieuwe bus- of tramlijn als een geschikt werkinstrument voor het overleg met de bevolking ? Zo ja, kan ze verzekeren dat de MIVB dit zal gebruiken ?*

*In het regeerakkoord staat niets concreets over tramlijnen. Beteekt dat er geen enkele nieuwe lijn gepland is, dus ook niet de verbinding tussen Simonis en AZ-VUB ?*

*Wilt u nog steeds, zoals u dat op het einde van de vorige zittingsperiode bevestigde, het gewestelijk vervoersplan IRIS actualiseren? Wanneer zal u dat doen ?*

*(Applaus bij de meerderheid)*

Je considère l'absence singulière du projet liaison rapide Simonis / AZ-VUB de l'accord de gouvernement d'aujourd'hui comme un pas dans cette voie. Cependant, d'autres prises de position me posent question.

Bon nombre des membres de notre Assemblée ont pu prendre part à l'évènement marquant le cinquantième anniversaire de la STIB. A cette occasion, nous avons pu prendre connaissance d'une brochure "STIB 2020 - Visions d'avenir pour le transport public urbain à Bruxelles". Dans le chapitre 10 de cette brochure, intitulé "Etendre le réseau de manière à mieux couvrir la demande", ce ne sont pas moins de huit nouveaux tracés pour tram et trois tracés pour métro qui y sont exposés. Je n'évoquerai pas ici l'aspect réaliste de ce chapitre en regard des investissements qu'il implique pour les quinze années à venir. Cependant, je m'interroge sur le statut de ce document et sur la position du gouvernement à son égard.

Par ailleurs, je peux constater que les services d'études de la STIB, pour avancer ces projets, se fondent sur des analyses démographiques et socio-économiques très pointues. Mais je ne peux m'empêcher de penser que ces extensions passent quand même dans les quartiers et les rues où vivent les Bruxellois que nous représentons ici.

Enfin, ces projets, aussi novateurs et ambitieux soient-ils, n'ont à ma connaissance jamais fait l'objet de débats relativement larges, ce qui semble devenir le comportement habituel de notre opérateur régional en matière de transport public. Or, je crois pouvoir affirmer que la plupart des autorités communales seraient prêtes et heureuses d'être parties prenantes d'une réflexion de la Région et de la STIB sur le développement et la densification du réseau de transport public à Bruxelles.

En effet, l'expérience nous montre que tout nouveau projet nécessite une approche pédagogique vis-à-vis de la population. Cette approche me semble rentrer parfaitement dans les missions de proximité dévolues aux communes. Dans ce cadre, l'outil que représente une étude d'incidence, avec une procédure de consultations successives de la population sur les objectifs dans un premier temps, et sur les moyens dans un deuxième temps, me semble particulièrement adapté.

Ces considérations m'amènent à poser au ministre les questions suivantes :

Quelle est la position du gouvernement face à la brochure " STIB 2020 - visions d'avenir pour le transport public urbain à Bruxelles ", largement diffusée à ce jour ? Etait-il au courant de son contenu avant sa parution ? Trouve-t-il sain pour le fonctionnement démocratique de notre Région qu'après avoir diffusé très largement le 13 juin 2004 un mémorandum au gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, comme le premier des groupes de pression venu, la STIB fasse publiquement état de ses projets avant que tout débat sur la politique de mobilité urbaine n'ait eu lieu dans notre assemblée ?

Le gouvernement pourrait-il considérer à l'avenir la réalisation d'études d'incidences pour tout projet de nouveau tracé de tram ou de métro comme un outil pertinent de concertation et de consultation de la population ? Dans l'affirmative, peut-il s'engager à contraindre la STIB à y avoir recours ?

L'absence, dans l'accord de gouvernement, de tracés de tram précis indique-t-elle qu'aucun nouveau tracé n'est à ses yeux à l'ordre du jour, en ce compris la liaison entre la station Simonis et l'AZ-VUB ?

M. le ministre, pouvez-vous enfin m'indiquer si vous confirmez, comme vous l'aviez annoncé à la fin de la législature précédente, votre volonté d'actualiser le plan régional de déplacement IRIS, et ce dans quel délai ?

*(Applaudissements sur les bancs de la majorité)*

**De voorzitter.-** Mevrouw Caroline Persoons heeft het woord.

**Mevrouw Caroline Persoons (in het Frans).-** *Het openbaar vervoer is van essentieel belang omdat het de sleutel is om de verkeersdruk in Brussel te verminderen.*

*Die openbare dienst moet echter ook het nodige vertrouwen inboezemen. Daarom heb ik enkele vragen over de tramongelukken die op de Tervurenlaan plaatsvonden en waarbij een aantal mensen gewond raakten.*

*Het eerste ongeluk op 12 oktober is verbazingwekkend. De trams reden in eigen baan*

**M. le président .-** La parole est à Mme Caroline Persoons pour son interpellation jointe.

**Mme Caroline Persoons .-** M. le ministre, je vais vous questionner sur les derniers accidents qui ont eu lieu avenue de Tervuren. Tout à l'heure, M. Serge de Patoul vous interpellera sur les grèves et les relations sociales et M. Willem Draps sur les projets à développer ou en développement à la STIB.

Les services de transports publics sont essentiels pour tous les habitants de Bruxelles et pour notre ville, parce que c'est aussi la condition du désengorgement de Bruxelles, envahi tous les jours par une horde de voitures. Les services

*de helling op en de tweede tram is gewoon op de eerste ingereden. Een van de zwaargewonde slachtoffers zou nog steeds in het ziekenhuis liggen. Kunt u ons hierover meer informatie geven?*

*Wat waren de oorzaken? Het was droog weer en er lagen geen bladeren op de rails. Zorgen de opeenvolging van de trams en de kruising van lijn 39 en 44 voor problemen? Die belangrijke lijn werkt nochtans al jaren goed en is een aanzet tot het GEN, aangezien het een van de enige lijnen is die tot buiten Brussel gaat.*

*Bij het tweede ongeluk, op 22 oktober, zijn de veiligheidsdiensten massaal uitgerukt. Ik zou graag willen weten of de oorzaken al geanalyseerd zijn. De bestuurster was naar verluidt erg jong; is dat de verklaring? De veiligheid op deze lijnen - en op andere lijnen - moet worden onderzocht. Waarom zijn er plots twee ongelukken na elkaar? Onvoorzichtigheid, een verkeersprobleem, toeval...? Welke zijn de procedures om de oorzaken van een dergelijk ongeluk te onderzoeken? Worden er externe experts bij betrokken? Wat zijn uw eerste conclusies?*

*Ik zie chauffeurs soms met een walkman op, of een GSM gebruiken. Is dat toegelaten? Bestaan hiervoor sancties? Ik weet niet of het ongeval met dit probleem te maken had, maar ik zou toch graag de stand van zaken kennen.*

*Vervolgens wil ik het hebben over de opleiding van de chauffeurs. Vindt u dat die verlengd of verbeterd moet worden, gezien de recente ongevallen? Moeten de stageperiodes worden verlengd? Dit lijkt mij een belangrijke kwestie.*

*Wat de veiligheid van de trams betreft: de ongevallen leken op basis van het beeldmateriaal tamelijk ernstig, hoewel de trams niet zo snel reden. Moeten er in de trams geen maatregelen worden genomen om de veiligheid te bevorderen, zoals meer handgrepen voor de passagiers?*

*Naast deze ongevallen zijn er op dezelfde plaats ook al meerdere mensen aangereden. Er vielen daarbij zelfs doden. De laatste kerent ging het telkens om bejaarden die de tramposten overstaken. Moet er geen betere signalisatie komen en meer oversteekplaatsen voor voetgangers?*

publics de transports sont essentiels pour le public. C'est un service au public qui doit être aussi un service de confiance. C'est pour cela que je vous interroge sur les accidents qui se sont passés ces derniers jours.

J'aimerais analyser les deux accidents qui ont eu lieu avenue de Tervuren. Ces accidents ont fait des blessés — et causé des blessures graves chez certaines personnes —, mais pas de morts, heureusement. Je voudrais connaître les causes de ces accidents. Je ne sais pas si vous disposez des premiers résultats d'analyse.

Le premier accident du 12 octobre est assez surprenant. Ces trams circulaient sur un site propre. Ils étaient dans le sens d'une montée, et, d'après ce que j'ai pu lire, le premier tram roulait assez doucement. Un deuxième tram est arrivé plus rapidement et a foncé dans le premier, ce qui a provoqué l'accident. Il paraît qu'une personne gravement atteinte soit toujours en clinique. Peut-être pourrez-vous nous informer à ce sujet ?

Quelles sont les causes exactes de cet accident, alors que le temps était sec et qu'il n'y avait pas de feuilles sur les rails ? Est-ce le rythme des trams et du croisement du 39 et du 44 qui posent problème ? Cette ligne — importante — fonctionne bien depuis tellement d'années. Elle constitue l'ébauche du RER, puisque c'est une des seules lignes qui conduit en dehors de Bruxelles jusqu'à Tervueren.

Le deuxième accident, qui a eu lieu le 22 octobre, donc récemment, a fait l'objet d'un grand déploiement de forces de sécurité et j'aimerais — bien que cela soit peut-être un peu tôt — savoir s'il existe aussi une analyse des causes. Il semblerait que la conductrice était très jeune ; cela explique-t-il cet accident ? Il s'agit à nouveau d'un choc quelque peu inexplicable. La clarté doit être faite sur la sécurité sur cette ligne, et évidemment aussi sur les autres lignes. Y a-t-il des dysfonctionnements mécaniques ou des distractions de chauffeurs ? Cela peut arriver. Pourquoi y a-t-il soudain deux accidents à la suite l'un de l'autre ? S'agit-il d'imprudence, d'un problème de trafic, d'un coup du sort ? Quelles sont les procédures mises en place pour connaître les causes d'un accident lorsqu'il survient ? Fait-on appel à des experts extérieurs ou l'enquête se fait-elle au sein de la STIB ? Quelles sont vos

*Ingevolge die ongelukken hebben de vakbonden en de werknemers van de MIVB gewezen op de moeilijke werkstandigheden en rijschema's.*

*Wat is uw standpunt over die twee ongelukken en de werkstandigheden op die lijn ? Hebt u contact opgenomen met de betrokken gemeenten om de trajecten van de trams veiliger te maken en afspraken te maken inzake de kruissnelheid ?*

*(Applaus bij de MR)*

premières conclusions ?

J'ai pu remarquer quelquefois des chauffeurs utilisant un walkman ou un GSM. Cela est-il permis ? Sinon, quelles sont les sanctions ? J'ignore cependant s'il s'agissait de pareil cas en l'espèce. Cependant, ce problème est également connu pour les conducteurs de voitures et j'aimerais connaître la situation dans le domaine du transport public.

J'aimerais ensuite vous interroger sur les mesures prises ou à prendre en termes de formation des chauffeurs. Ce point est essentiel. Vous semble-t-il que, vu ces deux accidents récents, la formation devrait être allongée ou améliorée ? Les stages devraient-ils être prolongés, afin de retarder le moment où l'on confie un tram ou un bus ayant à son bord un nombre important de passagers à de jeunes conducteurs ? Il est important que vous fassiez le point sur ces formations. Certaines suggestions pourraient suivre.

Il m'importe aussi de vous interroger à propos de la sécurité dans les trams. D'après les images que nous avons pu voir, les chocs semblent importants, bien que les trams ne semblaient pas rouler à vive allure, surtout dans le deuxième cas, où le tram venait de redémarrer après un arrêt. Vu le nombre de blessés, n'y a-t-il pas des mesures à prendre à l'intérieur des trams en matière de sécurité, comme prévoir davantage de prises où les usagers pourraient se tenir ? Je ne parle pas de ceintures de sécurité —surtout quand les passagers sont debout !— mais certaines informations doivent peut-être être données dans les trams.

En dehors des accidents récents, également avenue de Tervueren, plusieurs personnes ont déjà été écrasées et il y a même eu des morts ; les deux ou trois dernières fois, il s'agissait de personnes âgées qui traversaient les rails. N'y a-t-il pas moyen d'améliorer la signalisation et d'augmenter le nombre de passages pour piétons bien indiqués ?

Voilà pour mes questions sur la formation des chauffeurs et la sécurité.

Evidemment, à la suite de ces deux accidents, qui se situent de surcroît dans ce contexte de préavis de grève, les syndicats et les employés de la STIB ont mis en avant les conditions de travail difficiles avec, par exemple, les cadences à respecter. Je voudrais entendre votre point de vue sur le lien

**De voorzitter.-** Mevrouw Adelheid Byttebier heeft het woord.

**Mevrouw Adelheid Byttebier.-** Ik moet eigenlijk dezelfde vragen stellen die vorige week al door mijn hoofd spookten. Vorige week werd een vraag gesteld over de staking en u heeft ons toen gerustgesteld. Ik zou graag weten van de minister waarom er deze week dan plots een nieuwe staking is. Misschien komen er volgende week en de weken daarop nog. Vorige week heeft u letterlijk gezegd "Le climat s'améliore" en "mijn kabinetschef is nog bij de vakbonden geweest" en ik hoor mijn collega Denis Grimberghs nog herhalen "M. le ministre, je suis content d'entendre que le climat s'améliore". Toen ik dat hoorde was ik eigenlijk verbaasd. Hoe konden er zo ineens op de ene plaats pakweg 1.200 dagen en op de andere 4.000 dagen verlof als sneeuw voor de zon verdwenen zijn? Ik heb dan nog niet eens de hele rekensom gemaakt.

Een oplossing voor de verlofdagen was één van de grote pijnpunten die de vakbonden hebben aangebracht. Als alle werknemers van de MIVB hun rechtmatig verlof tegelijk zouden opnemen, zitten we zeventien volle dagen zonder openbaar vervoer, in plaats van één dag door een staking. Ik heb altijd gehoord dat u het openbaar vervoer een warm hart toedraagt. U vond het ook belangrijk om eens de oefening en een hele maand met het openbaar vervoer te reizen.

entre ces deux accidents et des conditions de travail sur cette ligne de l'avenue de Tervueren, qui a été mis en avant par certains.

Enfin, pour améliorer les trajets des trams et leur vitesse de croisière, je souhaiterais savoir si, depuis votre entrée en fonction — dans ces compétences-là, car cela fait quand même un certain temps que vous êtes ministre —, des contacts précis ont été pris avec les communes concernées. Au conseil communal de Woluwe-St-Pierre, nous avons évidemment parlé des deux accidents. Il faudrait donc voir quels engagements peuvent être pris avec les communes pour améliorer surtout la sécurité, et, j'insiste, la vitesse de croisière.

Je vous remercie pour vos réponses.

*(Applaudissements sur les bancs du MR)*

**M. le président .-** La parole est à Mme Adelheid Byttebier.

**Mme Adelheid Byttebier (en néerlandais).-** *La semaine dernière, une question sur la grève a été posée. Vous nous avez alors rassurés. Pouvez-vous nous expliquer pourquoi il y a encore une grève ? Il y en aura peut-être encore d'autres dans les semaines à venir. La semaine dernière, vous avez pourtant dit que le climat s'améliorait. Cela m'a étonnée.*

*Les syndicats demandent instamment une solution pour les jours de congé. Si tous les employés de la STIB prenaient leurs congés simultanément, nous passerions dix-sept jours sans transports en commun, au lieu d'avoir un jour de grève.*

*Dans un conflit social, la méfiance est un élément crucial. Or, cette méfiance est bien réelle chez les travailleurs de la STIB. Les questions que je me pose sont certainement les leurs. Pourquoi ne trouve-t-on pas de chauffeurs ? Où le bât blesse en matière de recrutement ? Va-t-il y avoir privatisation ou non ?*

*Peut-être serons-nous éclairés sur certains points. Cependant, nombre de questions restent sans réponse. La STIB a déjà présenté ses plans pour 2020. Mais la confusion demeure sur sa politique sociale et sur la question de savoir si les transports en commun seront toujours un service public en 2020.*

Ik was verbaasd.

De zaak kon onmogelijk opgelost worden door een simpel bezoek van uw kabinetschef aan de vakbonden. De wantoestanden zijn al lang bezig. En in een sociaal conflict is vooral het wantrouwen een cruciaal punt. Bij de mensen van de MIVB is dat wantrouwen heel reëel. De vragen die ik mij stel als parlementslid op de banken zal zeer zeker ook in het hoofd van MIVB-werknemers spelen: Waarom zijn er geen chauffeurs te vinden? Wat loopt er fout bij de rekrutering? En gaan er nu wel of niet geprivatiseerd worden? Die kwestie hangt de werknemers als het zwaard van Damocles boven het hoofd.

Misschien krijgen we alvast op dat laatste punt een beter zicht. Misschien werpt het antwoord op de interpellatie over de automatische ticketverdeling en de problemen daarmee een licht op de plannen van de MIVB. Maar we blijven vooral met vragen zitten. De MIVB heeft haar plannen voor 2020 al gepresenteerd en u zat daarbij op de eerste rij. Maar het blijft onduidelijk hoe het sociaal beleid eruit zal zien, en of het openbaar vervoer tegen 2020 nog wel een openbare dienst zal zijn. Hangt de MIVB inderdaad het zwaard van Damocles boven het hoofd?

Ik vind het als Brusselaar nochtans heel belangrijk om het openbaar vervoer een warm hart toe te dragen. We kunnen als Brusselaar trots zijn op ons openbaar vervoer, dat een fijnmazig netwerk vormt. Het is voor mij het meest milieuvriendelijke gemotoriseerde vervoermiddel. Maar wat mij het naast aan het hart ligt, is het sociale aspect. Het openbaar vervoer in Brussel is een ontmoetingsplaats. Het is voor veel Brusselaars ook een garantie om zich zelfstandig te kunnen verplaatsen. Ik ben vandaag met de auto gekomen en niet met de fiets omdat mijn zoon en andere kinderen naar school moesten worden gebracht.

Het openbaar vervoer moet de zelfstandigheid en de veilige verplaatsing van ouderen en jongeren garanderen. Wij verwachten dat zowel de gebruikers van het openbaar vervoer als de andere weggebruikers zich veilig kunnen verplaatsen. Wij verwachten dat het openbaar vervoer het algemeen belang en de sociale dimensie dient. Maar omgekeerd vind ik ook dat het personeel van de MIVB van ons — de politiek verantwoordelijken — mag verwachten dat hun werkcomstandigheden

*Les Bruxellois peuvent être fiers de leurs transports en commun et de leur réseau bien quadrillé. C'est le moyen de transport motorisé le plus écologique. Mais ce qui me tient le plus à cœur est l'aspect social. Les transports en commun sont un lieu de rencontre et offrent la garantie de se déplacer en toute autonomie et en toute sécurité.*

*Ils doivent servir l'intérêt général et la dimension sociale. Mais, inversement, les responsables politiques doivent garantir au personnel de la STIB la prise en considération de leurs conditions de travail. Leur tâche est déjà assez pénible sans l'accabler de relations de travail difficiles et de conflits sociaux.*

*Vous avez reçu mes questions sur papier et j'attends des réponses précises. Quelles sont les causes du manque de personnel et comment allez-vous attaquer ce problème à court et à long terme ? Quelles propositions allez-vous faire pour donner au personnel concerné la possibilité de bénéficier des jours de congés légaux ?*

*Concernant la question des engagements, vous nous avez déclaré : "Le problème du recrutement, c'est incroyable". Pouvez-vous nous indiquer les causes du problème et les solutions que vous proposez ? En tant que responsable politique, vous devez vous situer dans le conflit social qui entoure DHL, qui a trait à l'intérêt général et pas à la question de savoir si l'on est ou non que "titulaire".*

*(Applaudissements)*

ons ter harte gaan.

Ik denk daarbij zowel aan de chauffeurs als aan de bedienden. Wij moeten hun werk minder stresserend maken. Hun job is op zich al belastend genoeg, hij mag niet worden verzwaard door moeilijke arbeidsverhoudingen en sociale conflicten. We willen zelf zo veilig mogelijk vervoerd worden. Laten we er dan voor zorgen dat degenen die voor ons vervoer instaan, ook in alle veiligheid kunnen werken.

Vandaar mijn vragen. U heeft ze al op papier gekregen, dus ik verwacht straks puntsgewijze antwoorden. Wat zijn de oorzaken van het personeelstekort en hoe is het kunnen escaleren? Welke voorstellen zal u doen om het betrokken personeel de kans te geven de wettelijke verlofdagen effectief op te nemen? En hoe zal u zowel op korte als op lange termijn het hoogdringend personeelstekort aanpakken?

U heeft ons vorige week het volgende gezegd over de kwestie van de aanwervingen: "Le problème de recrutement, c'est incroyable." U heeft er een week over kunnen nadenken. Ik hoop dat u nu concreet kunt aangeven wat volgens u de oorzaken van dit probleem zijn en welke oplossingen u voorstelt. Het volstaat niet om twee keer te zeggen dat u slechts "titulaire" bent. Ik vraag explicet aan de politiek verantwoordelijke hoe hij zich opstelt in een sociaal conflict. Een conflict rond DHL heeft te maken met het algemeen belang en niet met de vraag of men al dan niet titularis is. Iedereen hoort zich rekenschap te geven van zijn verantwoordelijkheden. Ik hoop dat u mij niet met een kluitje in het riet stuurt. Als politiek verantwoordelijke moet u de mouwen opstropen en ons de antwoorden geven waar wij op wachten.

(Applaus)

**De voorzitter.-** Mevrouw Céline Fremault heeft het woord.

**Mevrouw Céline Fremault (in het Frans).-** *Kent u de exacte oorzaak van de recente ongelukken op lijn 39-44 ter hoogte van de Tervurenlaan ?*

*Welke maatregelen gaat u nemen om dergelijke botsingen te voorkomen ?*

*Met het oog op de verhoging van de commerciële snelheid van het openbaar vervoer in Brussel moet*

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

**Mme Céline Fremault.-** Connaissez-vous les causes précises des deux accidents survenus ces derniers jours avenue de Tervueren sur la ligne 39-44 ?

Quelles mesures de sécurité comptez-vous prendre pour éviter que ce type de collision ne se reproduise à l'avenir, mettant en danger la vie des usagers des transports en commun et celle des

*het traject van de lijnen 39 en 44 sinds enige tijd vijf minuten sneller worden afgelegd. De druk voor de trambestuurders neemt dus alsmaar toe, aangezien zij nu acht in plaats van zeven keer het traject moeten afleggen. Hebt u hierover een bezinning op gang gebracht binnen de MIVB of bent u van plan dat te doen ?*

**De voorzitter.**- De heer Joseph Parmentier heeft het woord.

**De heer Joseph Parmentier (in het Frans).**- Zoals de meeste van mijn collega's werd ik op 8 oktober 2004 geconfronteerd met een charmeoffensief van de MIVB. Ik heb toen een hele resem documenten ontvangen.

*Wat daarin opgetekent staat, staat haaks op de ideeën over een beter openbaar vervoer uit de regeringsverklaring.*

*Als ik de heer Flausch mag geloven, zit uw regering er volledig naast met haar ideeën over sociale tarivering en gratis openbaar vervoer. Hij schermt met de resultaten van een enquête om te bewijzen dat de mensen weinig belang zouden hechten aan gratis openbaar vervoer. Als je automobilisten vraagt wat hen ertoe zou kunnen overhalen om het openbaar vervoer te gebruiken, antwoorden ze uiteraard dat de prijs hen niet veel kan schelen. Stel de vraag aan een Brusselaar die geen wagen heeft, en hij zal antwoorden dat hij de prijs heel belangrijk vindt en dat parkeerplaatsen in de buurt van metrostations hem absoluut niet interesseren.*

*De heer Flausch wilt een publiek opvrijen dat mooi in zijn investeringsplan past. Hij wilt vooral meer inkomsten binnenhalen, terwijl het welzijn van zijn personeel slechts op de tweede plaats komt. Zijn enquête getuigt van vooringenomenheid en geeft absoluut geen waarheidsgetrouw beeld van de reële situatie in ons Gewest.*

*Wij, socialisten, blijven hameren op een openbare dienstverlening, maar met deze directeur dreigt het rampscenario van een liberalisering. Hij zwaait met een toekomstige Europese richtlijn waardoor de overheidstoelage zou verminderen en de markt zou worden opengesteld voor*

conducteurs de la STIB ?

Pour augmenter la vitesse dite commerciale des transports en commun à Bruxelles, le temps de parcours des lignes 39 et 44 a été réduit de cinq minutes. La pression est de plus en plus forte pour les conducteurs puisque le nombre de parcours à effectuer est passé de sept à huit. Une réflexion à propos de cette réduction de parcours a-t-elle pu être initiée ou le sera-t-elle, à votre initiative, au sein de la STIB ?

**M. le Président.**- La parole est à M. Joseph Parmentier.

**M. Joseph Parmentier.**- Comme l'ensemble de mes collègues, j'ai été, le 8 octobre 2004, la cible d'une opération de marketing ou de lobbying de la part de la direction générale de la STIB. J'ai en effet reçu ce jour-là un ensemble de documents présentés très luxueusement et comportant notamment une plaquette éditée en décembre 2003 intitulée "Les stations du futur", un mémorandum 2004-2009 au gouvernement de la Région daté du 13 juin 2004 et une brochure de cent vingt-huit pages publiée également en juin 2004 et intitulée "STIB 2020 : Vision d'avenir pour le transport public urbain à Bruxelles".

Ces divers documents prennent quasi systématiquement le contre-pied de la déclaration gouvernementale pour ce qui concerne le chapitre consacré à une meilleure offre de transports en commun.

Selon M. Alain Flausch, votre gouvernement aurait tout faux pour ce qui a trait à la politique de tarification sociale et au passage progressif vers la gratuité. Sous des dehors très scientifiques, on relègue cette attente de tarif social au dernier rang d'une enquête prospective. Je suis certain que la réponse aurait été toute autre si le public-cible de cette enquête avait été différent. Il est clair que lorsqu'une enquête s'adresse à certains automobilistes-cibles — déjà peu enclins à se défaire de leur voiture — à qui on demande "Quelles incitations vous motiveraient à utiliser les transports publics ?", ils répondent bien évidemment que le prix leur importe peu. Mais posez la question à un résident bruxellois dépourvu de moyens de locomotion personnel, il vous répondra que le moindre cent est important pour sa bourse et qu'il ne se préoccupe certainement pas de la possibilité de trouver du

concurrerende vervoersmaatschappijen. Hij wilt de publiek-private samenwerking verder ontwikkelen als nieuwe financieringsmethode. Blijkbaar stuurt hij zelf op een liberalisering aan door zo veel mogelijk uit te besteden.

We weten dat werken met onderaannemers het begin betekent van privatisering. Nochtans is het voor een openbare dienst gemakkelijker weinig gekwalificeerd personeel in dienst te nemen, hen te laten groeien in hun job om uiteindelijk van hun ervaring gebruik te maken.

De heer Flausch kan ons als manager heel precies vertellen wat er de komende jaren moet gebeuren. Maar de verdichting van het netwerk die hij voorstelt is geconcentreerd rond de luchthaven en de NAVO en laat bijvoorbeeld de noord-oostelijke kant van Brussel, met al zijn mogelijkheden, helemaal links liggen.

In het regeerakkoord is sprake van agenten in de "mezzanines" in alle stations, maar de heer Flausch wil ze beperken tot enkele drukke stations. Stations in minder bedeelde wijken blijven in de kou staan. Het is nochtans de bedoeling het veiligheidsgevoel overal te versterken en agenten aan het einde van hun loopbaan verstandig in te zetten.

Wij hebben vaak aangedrongen op een nachtelijk netwerk, opdat iedereen zou kunnen deelnemen aan het culturele en economische leven in ons gewest. De regeringsverklaring is daarover heel duidelijk, maar de heer Flausch zwijgt in alle talen.

De MIVB moet zijn dienstverlening niet enkel verbeteren op plaatsen en tijdstippen waar de vraag groot is, maar moet het aanbod verbeteren voor heel de Brusselse bevolking. Ik vraag me af of de MIVB uw initiatieven en de wensen van het parlement bewust tegenwerkt. De heer Flausch gedraagt zich alsof hij nog steeds met dezelfde minister te doen heeft.

Denk ook aan de essentiële kenmerken van de openbare dienstverlening : gelijke behandeling van alle gebruikers, bediening van geïsoleerde wijken, minder overladen tijdsschema's en luisterbereidheid tegenover het personeel. Het managementplan van de MIVB houdt enkel rekening met de economische rentabiliteit en niet met de sociale leefbaarheid.

parking à proximité de la station de métro.

M. Alain Flausch courtise un public qui répond au mieux à son plan d'entreprise, axé essentiellement sur la croissance dynamique des recettes, en reléguant au second rang le bien-être du personnel. Ce choix de M. Alain Flausch aboutit à un échantillonnage biaisé et artificiel qui ne correspond pas à la réalité sociale de notre Région.

J'en veux pour preuve que pendant que nous, socialistes, affirmons notre attachement au service public, l'administrateur-directeur général brandit le risque d'une éventuelle libéralisation du secteur, agitant le spectre d'une future directive européenne qui imposerait une diminution des dotations publiques et une remise en concurrence des opérateurs. Par ailleurs, il propose de développer le partenariat privé-public afin d'assurer un nouveau mode de financement. On se demande si l'intéressé n'appelle pas lui-même cette libéralisation en sous-traitant à tours de bras.

Or, nous savons que la sous-traitance est la voie royale vers la privatisation et l'abandon d'un rôle de formateur joué par le service public qui permet à ses agents de progresser dans la carrière. Le service public permet non seulement de recruter du personnel peu qualifié, mais aussi, au fil des années, de le former et de bénéficier de son expérience professionnelle.

Du haut de sa supériorité de manager, M. Alain Flausch nous indique très précisément ce que nous devrions impérativement faire dans les années à venir. Mais la densification du réseau qu'il propose oublie par exemple complètement la pointe Nord-Est de Bruxelles pour privilégier les transports vers l'aéroport et l'OTAN. Or cette zone Nord-Est est pleine de potentialités urbanistiques qu'il faut soutenir, en application de la déclaration gouvernementale.

D'autre part, le programme de gouvernement prévoit des agents dits "de mezzanines" dans toutes les stations et M. Alain Flausch les cantonne à un nombre limité dans des stations très fréquentées et commerçantes. Les stations situées dans les quartiers défavorisés ne semblent pas mériter autant d'intérêt que d'autres plus prestigieuses. Or l'objectif poursuivi est d'améliorer le sentiment de sécurité partout sur le réseau et de reclasser judicieusement des agents en fin de carrière.

*Het verbaast mij dat de openbare financiering van de MIVB gebruikt wordt om "visies" te verkondigen die niet overeenstemmen met de politieke wil van de burgers en hun vertegenwoordigers.*

*Overheidsdiensten hebben de plicht politici te adviseren, maar mogen zich niet in hun plaats stellen. De toon van het memorandum van de MIVB dat gericht is aan de regering is bijzonder onhandig en aanmatigend. Wie is de heer Flausch om ons lessen in toekomstleer te geven ? In haar brochure "A Streetcar named Desire" belooft de MIVB ons prachtige trams, met een doortocht om de drie minuten op bepaalde tracés, terwijl er nog geen enkele formele beslissing over het nieuwe Tramplan is genomen.*

*Ik heb dus de indruk dat men een oude toestand tracht te bestendigen, waarbij noch de politieke partners, noch het personeel van de MIVB, noch de reizigers zich prettig voelen. Frustratie schept een onrustig klimaat.*

*Ik weet dat u voorstander bent van een constructieve dialoog met alle actoren die beseffen dat mobiliteit een cruciale uitdaging voor ons gewest is. Het idee van een "Streetcar named Desire" is mooi, maar iedereen moet in het plezier delen.*

*Ik had ook graag geweten hoeveel de publicatie van die brochures heeft gekost, met inbegrip van indirecte kosten zoals studies, consultancy en eventuele reizen in het buitenland !*

*(Applaus)*

Nous avons souvent insisté sur la nécessité d'établir un réseau de nuit, pour favoriser la participation de tous à la vie culturelle et économique de notre Région. M. Alain Flausch ne mentionne pas ce sujet, alors que la déclaration gouvernementale est très précise en cette matière.

L'amélioration des services de la STIB ne doit se limiter ni aux endroits ni aux moments où la demande est la plus forte, mais doit viser la satisfaction de l'ensemble de la population bruxelloise. Je me demande si ce manque de clairvoyance quant aux attentes du monde politique est concerté, ou si la direction générale de la STIB a délibérément choisi de contrer vos initiatives et les desiderata de notre parlement. Par son attitude, M. Alain Flausch multiplie les provocations et continue à s'enferrer dans un raisonnement comme si son ministre n'avait pas changé.

Rappelons aussi à ceux qui sont censés servir le service public quelles en sont les caractéristiques essentielles : uniformité, traitement équitable des usagers, desserte des quartiers isolés, des plages horaires moins chargées et surtout écoute du personnel qui est sur le terrain au jour le jour. Le plan de management de la STIB, partant du principe de bonne gestion, ne prend en considération que la rentabilité économique, mais il occulte la "rentabilité sociale" liée aux missions de service public et au bien-être des travailleurs.

Enfin, je m'étonne que les fonds publics alloués à la STIB soient utilisés pour publier à grands frais des "visions" qui ne correspondent pas à la volonté politique des citoyens exprimée par le biais de leurs représentants.

Dans la fonction publique, en effet, on a un devoir de conseiller les politiques, mais on ne peut s'y substituer. Au demeurant, le ton adopté par le mémorandum adressé au gouvernement par la STIB est particulièrement maladroit et prétentieux, quand il affirme : "Aucune vision n'a encore émergé pour définir une ambition à long terme pour la mobilité durable dans notre Région." Qui est donc M. Flausch pour nous donner des leçons de prospective ? Dans la brochure intitulée "Un Tramway nommé plaisir", la STIB nous promet des trams magnifiques, toutes les trois minutes sur certains tronçons, alors qu'aucune décision formelle n'a encore été prise sur le nouveau Plan

tram. Par ailleurs, quels managers M. Flausch va-t-il engager pour conduire ses motrices ?

Comme vous le voyez, M. le ministre, j'ai comme l'impression, sinon la certitude, que l'on essaie de perpétuer une situation antérieure qui met tout le monde mal à l'aise : les acteurs politiques, le personnel de la STIB, et le public. La frustration n'engendre pas un climat serein, ce que les collègues de mon groupe ne manqueront pas de souligner à cette tribune.

Je sais que votre vision s'inscrit dans un dialogue constructif, en partenariat avec l'ensemble des acteurs qui savent que la mobilité est un enjeu crucial pour notre Région. L'idée du "Tramway nommé plaisir" est belle, mais à condition que le plaisir soit partagé.

Enfin, je voudrais quand même que vous me donniez quelques informations concernant le budget qui a été consacré à toutes ces publications. Je vous serais reconnaissant de m'informer du budget pour la publication de ces brochures qui ont été distribuées le 8 octobre, mais aussi des coûts indirects : c'est-à-dire les études, la consultance, et éventuellement les voyages à l'étranger.

(Applaudissements)

**De voorzitter.-** De heer Mahfoudh Romdhani heeft het woord voor zijn toegevoegde interpellatie.

**De heer Mahfoudh Romdhani (in het Frans).-** *Ons systeem van sociaal overleg, gebaseerd op dialoog tussen alle partners, is een van de meest performante ter wereld.*

*Deze dialoog, gebaseerd op wederzijds respect, blijft bij de MIVB al een tijdje achterwege. Dat heeft geleid tot de recente stakingen en zonder koerswijziging zal de situatie de komende dagen nog verergeren.*

*Hoe is het zover kunnen komen ? Om te beginnen zijn de werkomstandigheden alsmaar verslechterd. De bestuurders van bussen, trams en metro's staan onder een onhoudbare druk. Daar bovenop komen de provocaties van de directeur-generaal, die spreekt over een "stakingscultuur" en enkele "opgewonden vakbondsafgevaardigden".*

*De werknemers halen doorgaans drie redenen aan*

**M. Mahfoudh Romdhani.-** Faut-il rappeler, en toute modestie, que notre système de concertation sociale est l'un des plus performants au monde ? Ce système est basé sur le dialogue de tous les partenaires. Dialogue et non diktat, que ce soit du côté du patronat ou des représentants des travailleurs.

Cette richesse du dialogue dans le respect mutuel est à l'arrêt depuis un certain temps à la STIB. Un arrêt qui a conduit à la grève du vendredi 22 octobre, à la grève d'hier et d'avant-hier ainsi qu'à la grève d'aujourd'hui et s'il n'y a pas de volonté de changer de cap, la situation sera encore plus grave dans les prochains jours.

Comment en est-on arrivé là ? D'abord, les conditions de travail sont devenues de plus en plus mauvaises. Les conducteurs de bus, mais aussi les conducteurs de trams et de métros sont soumis à

*voor de verslechtering van de werkomstandigheden :*

- slechte berekening van de rij- en regeltijden ;
- vermindering van de commerciële snelheid door het vooraan instappen ;
- gebrek aan personeel bij zowel de bestuurders als de onderhoudsdiensten.

*Om de werktijd te optimaliseren, past men per lijn het theoretische tijdsschema toe. Maar de rijtijd en de pauzes zijn vaak te krap bemeten. Een goed management moet toch rekening houden met onverwachte vertragingen en moet zich toch afvragen welke gevolgen een beslissing heeft voor de werkomstandigheden.*

*Neem nu het vooraan instappen, waarover mevrouw Delforge het had. Dit kan inderdaad zorgen voor meer inkomsten en een groter veiligheidsgevoel. Maar voor de bestuurder verhoogt het de stress en vermindert het de tussenpoos.*

*De bestuurder vervult nu drie functies: chauffeur, verkoper van tickets en veiligheidsagent. Dat is te veel voor één persoon! Computerberekeningen zijn goed voor het bedrijf, maar niet noodzakelijk goed voor de werknemer. Er zou een alternatief systeem moeten komen voor de belangrijke haltes.*

*De vakbonden stellen vast dat er in het personeelsbestand van de MIVB een tekort is aan 80 chauffeurs en dat dit aantal nog zal toenemen. Waarom wordt die ontbrekende mankracht niet snel aangeworven? Bij gebrek aan kandidaten? Werd reeds contact opgenomen met de BGDA?*

*De voorlopige afschaffing van sommige buslijnen is het enige voorstel van de directie om de werkomstandigheden te verbeteren. Dat is niet alleen ontoelaatbaar, maar ook parodoxaal voor een bedrijf dat zijn aanbod wil vergroten.*

*De socialistische fractie meent dat de directeur-generaal van de MIVB, de heer Alain Flausch, het sociaal overleg dwarsboomt. Hij spreekt over een "stakingscultuur" en voegt eraan toe "dat zijn deur altijd openstaat, maar dat hij niet inzet wat hij voor de vakbonden kan doen". In de praktijk gaat hij de dialoog niet aan en toont hij geen respect voor de sociale partners.*

une pression insupportable. Ensuite surtout, il faut épinglez les provocations du directeur général, qui parle de "gréviculture" et de quelques "délégués excités".

Trois causes sont généralement citées par les travailleurs pour expliquer la dégradation de leurs conditions de travail :

- un : le calcul des temps de parcours et de régulation effectué par des ordinateurs peu performants ;
- deux : le manque de gain en vitesse commerciale dû notamment à la montée à l'avant ;
- trois : le manque d'effectifs, tant chez les conducteurs qu'au service d'entretien.

Afin d'optimiser le temps de travail, on applique l'horaire théorique prévu pour chaque ligne. Les temps de parcours et de pauses sont souvent trop courts, car les calculs ne prennent pas en considération la réalité sur le terrain. Comment un bon management ne tient-il pas compte des retards indépendants de la volonté des conducteurs ? Un bon management ne devrait-il pas se poser des questions sur les conséquences que peut avoir une décision sur les conditions de travail ?

Prenez l'exemple, signalé tout à l'heure par Mme Delforge, de l'instauration de la montée à l'avant. Il est vrai que ce système de contrôle permet de créer un sentiment de sécurité auprès des usagers et d'augmenter les recettes perçues. Mais il est également vrai que les conséquences directes de cette mesure pour le conducteur sont une augmentation du stress et une diminution des temps de battement.

On le voit, le conducteur remplit trois fonctions. Il est chauffeur, c'est sa première responsabilité. Il est aussi vendeur de tickets, c'est sa seconde tâche. Et enfin, il est agent de sécurité. Nous avons donc bien trois fonctions en une. C'est trop pour un seul homme, c'est trop pour une seule femme !

L'ordinateur n'a pas compris que ce qui est bon pour l'entreprise n'est pas toujours bon pour le travailleur, ni pour le client qui désire arriver à l'heure. Il faudrait trouver un système alternatif aux arrêts importants.

Les syndicats constatent qu'il manque 80

*Vandaag, op de dag van de staking, toont hij al even weinig bezorgdheid voor de problemen van de werknemers. Hij verkondigt zelfs dat de staking een vorm van protest is tegen de files !*

*Dient een goede manager geen rekening te houden met deze files, opdat zijn werknemers in gunstige omstandigheden zouden kunnen werken? De heer Flausch is een creatieve publiciteitsjongen en een gladde manager die de oorzaken en de gevolgen van de gebeurtenissen in enkele provocerende 'oneliners' vertaalt. Zo drijft hij het conflict tussen werknemers en directie op de spits en stelt alle gewestelijke actoren in een slecht daglicht. Hij maakt denigrerende opmerkingen over de stakers en vergeet dat in de loop van de laatste vijf jaar slechts één maal is gestaakt. Hij heeft zich ook niet van zijn sterkste zijde getoond in de onderhandelingen met de vakbonden. Er gaapt een diepe kloof tussen de publiciteit die hij voert en de werkelijkheid. Dat blijkt ook uit de titel van zijn laatste brochure.*

*(Gelach)*

*Ook uit het feit dat hij de MIVB in een slogan als "sexy" benoemt, blijkt niet meteen veel respect voor zijn werknemers.*

*Is het nog mogelijk initiatieven te nemen zodat er opnieuw een dialoog en wederzijds respect mogelijk is tussen de directeur-generaal en de vakbonden ? Zijn het sociaal overleg bij de MIVB en de bekwaamheid van de algemene directie om dat te beheren niet aan een evaluatie toe ?*

*Tot slot heb ik dezelfde vragen als mijn collega's bij de ongevallen op lijn 39 en 44, maar ik heb er een andere visie op. Wat zijn de oorzaken : onervaren bestuurders, stress ingevolge de slechte werkomstandigheden, of gebrek aan onderhoudspersoneel en goed onderhouden voertuigen ? Welke opmerkingen heeft het Comité voor Preventie en Bescherming op het Werk (CPBW) ?*

*Er is ook het probleem van de loyaliteit van de heer Flausch ten opzichte van de instellingen.*

*Ik dank u voor uw antwoorden en ik hoop dat er een leefbaar klimaat tot stand komt. Ik weet dat u een man van de dialoog bent.*

*(Applaus)*

conducteurs au cadre prévu par la direction de la STIB, et que ce nombre risque encore d'augmenter. Pourquoi tarde-t-on l'engagement de 80 travailleurs manquant au cadre ? Est-ce par manque de candidats ? C'était la question de notre collègue Grimberghs la semaine passée.

Quelles sont les démarches effectuées par la direction générale, notamment auprès de l'Orbem, en vue de remplir le cadre ? La culture régnante à la direction générale de la STIB veut peut-être que tout demandeur d'emploi inscrit à l'Orbem ne convient pas à l'image de la STIB. Il est inadmissible que la seule réponse à l'amélioration des conditions de travail que le directeur général ait proposé aux syndicats consiste à supprimer temporairement certaines lignes de bus. C'est paradoxal et incohérent de la part d'une société qui vise à accroître son offre.

Pour le groupe socialiste, la direction de la STIB, plus précisément son directeur général, M. Alain Flausch, semble mettre à mal la concertation sociale par ses déclarations et ses actes. M. Flausch s'ingénie à mettre de l'huile sur le feu en parlant de "gréviculture" et il ajoute :"Ma porte est toujours ouverte, mais vu les doléances des syndicats, je ne vois pas ce que je peux faire pour eux." Il s'adresse ainsi aux représentants des travailleurs qui servent tous les Bruxellois. Sa porte est ouverte en théorie, mais dans la pratique elle reste fermée au dialogue et au respect des partenaires sociaux.

On pouvait espérer que, en ce jour de grève, le directeur général se montre plus attentif aux problèmes des travailleurs et renonce à son langage provocateur. Bien au contraire. Le jour de la grève, M. Alain Flausch se moque des syndicats en déclarant que cette grève est pour lui une manifestation contre les embouteillages ! Il demandera bientôt que l'on organise une grève contre le mauvais temps à Bruxelles, sous prétexte que cela provoque une baisse de rendement.

Un bon manager ne devrait-il pas tenir compte de la réalité et de ces problèmes d'embouteillages pour que ses employés bénéficient de conditions de travail convenables ? Il faut rendre à César ce qui est à César. Je reconnaiss que M. Flausch est un manager très créatif, un homme de pub qui transforme en quelques mots-chocs les causes et les conséquences des événements. N'est-ce pas là une manière d'envenimer les conflits entre les

travailleurs et la direction de la STIB, mais aussi de porter préjudice à l'ensemble des acteurs régionaux ? Il oublie que ceux qu'il qualifie de "gréviculteurs" et "d'excités" n'ont eu recours à la grève qu'une seule fois au cours des cinq dernières années ! Hélas, rappelez-vous, il nous avait déjà montré ses faiblesses dans la négociation avec les syndicats. Permettez-moi, M. le ministre, avant de conclure, de vous expliquer mon impression concernant le décalage, voire le fossé, entre la pub de M. Flausch et la réalité.

M. Parmentier vient de le rappeler, mais je vais prendre à ma façon un seul point de ce que nous avons reçu comme littérature et comme publicité, si j'ose dire. Je reconnaissais que le titre du dernier dépliant de M. Flausch, "Un Tramway nommé plaisir", est beau, un peu idéaliste, utopique, un peu poétique, un rien érotique.

*(Rires)*

Cela me rappelle le slogan, dont vous vous souvenez tous, de la "STIB sexy". Que peuvent faire ces mots pour améliorer les conditions de travail et le respect des travailleurs ? Mais ce rêve de "Tram nommé plaisir" est irréaliste et irréalisable, si M. Flausch continue à traiter les travailleurs et leurs représentants comme il vient de le faire. Ce "Tram nommé plaisir" risque de ne jamais trouver un conducteur pour le faire sortir de sa gare.

Est-il encore possible de prendre des initiatives pour que le dialogue et le respect mutuel s'instaurent entre le directeur général et les syndicats ? N'est-il pas temps d'évaluer la concertation sociale au sein de la STIB, ainsi que la capacité de la direction générale à la gérer ?

Enfin, je ne peux m'empêcher de revenir — beaucoup de collègues en ont parlé — sur les accidents survenus sur la ligne 39 et 44. Je me pose les mêmes questions, mais j'en ai une autre vision. Quelles en sont les causes : l'inexpérience des conducteurs, le stress dû à la dégradation des conditions de travail, ou encore le manque de personnel d'entretien et de voitures en bon état ? Quelles ont été les remarques émises par le Comité de prévention et de protection au travail (CPPT) ?

Un autre problème se pose : celui de la loyauté de M. Flausch vis-à-vis des institutions bruxelloises.

**De voorzitter.-** De heer Rachid Madrane heeft het woord.

**De heer Rachid Madrane (in het Frans).-** *Ons Gewest telt bijna zeventig metrostations. De voorbije weken heb ik er een aantal bezocht en overal is het mezzaninepersoneel vervangen door biljetautomaten. Die worden hetzij uit Spanje ingevoerd, hetzij door de MIVB zelf vervaardigd.*

*Als die machines buiten gebruik zijn, wat vaak voorkomt, en er geen mezzaninepersoneel meer is, wordt de reiziger een zwartrijder.*

*In de regeringsverklaring staat nochtans uitdrukkelijk dat "de regering erop zal aandringen dat de MIVB de aanwezigheid van haar personeel in al de metrostations in stand houdt en opvoert. Zo zal het zogenaamde "mezzanine"-personeel opnieuw aangesteld worden."*

*Ik vraag mij soms af of de directeur-generaal van de MIVB de regeringsverklaring wel heeft gelezen en heeft gemerkt dat de er een nieuwe regeringsmeerderheid is.*

*Wanneer gaat de MIVB de betrouwbaarheid van de biljetautomaten verbeteren ? De machines zijn van slechte kwaliteit en naar verluidt zouden de machines die door de MIVB zijn ontworpen, veruit de slechtste zijn. Is het niet hoog tijd dat er opnieuw personeel in de metrostations wordt geplaatst om de reizigers te helpen ?*

*In de toekomstvisie voor 2020 konden wij lezen dat menselijke aanwezigheid de beste remedie is tegen onveiligheid. Er is een plan uitgewerk en de MIVB-agenten, met name het voormalig mezzaninepersoneel, zouden in de metrostations moeten rondlopen.*

*Ik heb twintig minuten in het metrostation COOVI gewacht maar niemand gezien. Zijn het geheime agenten ? Zou het niet beter zijn hen een duidelijk*

Je vous remercie pour vos réponses et j'espère qu'un climat convenable s'installera. Je sais que vous êtes un homme de dialogue.

(Applaudissements)

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

Pendant l'interpellation de M. Madrane, je clos la liste des intervenants. Actuellement, cinq orateurs se sont inscrits.

**M. Rachid Madrane.-** Notre Région compte près de septante stations de métro. Cette semaine et le week-end passé, je me suis promené dans certaines d'entre elles. J'ai pu y constater que dans toutes ces stations des appareils automatiques de ventes de billets ont été installés en remplacement du personnel dit "de mezzanine" qui vendait il y a quelques mois encore les billets à l'entrée des stations.

Pour votre information, ce matériel est soit importé d'Espagne (de la marque INDRA), soit fabriqué au sein même de la STIB.

Force est de constater que, si l'on veut acheter un titre de transport, il arrive fréquemment que les deux machines installées dans les stations de métro soient en panne.

Si j'étais un voyageur ordinaire — par ordinaire, j'entend "un voyageur ne bénéficiant pas du libre parcours parlementaire" — je serais un fraudeur.

Je serais un fraudeur puisqu'il m'est impossible d'acheter un titre de transport, faute de machine en état de fonctionnement et surtout faute de personnel pour les vendre, alors que les syndicats parlent d'un manque de quatre-vingts unités.

Or, l'accord de gouvernement est clair sur ce point. Je cite : "Le gouvernement insistera pour que la STIB conserve et accroisse la présence physique de ses agents dans les stations de métro. Ainsi, les agents dits 'de mezzanine' seront maintenus en place."

J'en viens parfois à me demander si le directeur général de la STIB a lu la déclaration gouvernementale. S'est-il aperçu que la majorité gouvernementale avait changé ?

*zichtbaar uniform te laten dragen en zo het veiligheidsgevoel te bevorderen ?*

*Tijdens de vorige plenaire vergadering heb ik vernomen dat u de bevoegdheden van de veiligheidsagenten wilt uitbreiden door hen hetzelfde statuut te geven als de agenten van Securail bij de NMBS.*

*De socialistische fractie begrijpt de vraag van de agenten, maar wij vinden dat de meeste aandacht uit moet gaan naar de opleiding en het profiel van de kandidaten. Welke maatregelen worden er genomen inzake vorming en begeleiding van deze veiligheidsagenten ?*

*(Applaus)*

Dès lors, M. le ministre, permettez-moi de vous poser trois questions.

Quand la STIB va-t-elle améliorer la fiabilité de ses appareils qui sont souvent en panne, principalement le week-end ?

Ces appareils sont de mauvaise qualité et, selon certains au sein même de la STIB, ceux conçus par la STIB sont parmi les plus mauvais. Ne serait-il pas grand temps de remettre du personnel réellement présent dans les stations pour aider les voyageurs ?

Il y a quelque temps, on nous remettait une superbe brochure intitulée "STIB 2020". Dans cette brochure, on pouvait notamment lire : "La présence humaine est le meilleur remède contre l'insécurité. La STIB développe ce type de stratégie, non seulement par l'augmentation de la fréquentation de sa clientèle mais aussi par la présence active mobile d'agents sur son réseau."

Un "Plan station" a été développé. Du personnel de la STIB devrait circuler dans les stations, notamment les agents ex-mezzanine. J'ai patienté près de vingt minutes à la station Ceria et je n'ai vu personne. Ces agents sont-ils secrets ? Ou sont-ils sans uniforme permettant de les distinguer des autres voyageurs ?

N'y aurait-il pas lieu de les doter d'un uniforme bien visible pour leur permettre d'aider les clients en difficultés et de contribuer ainsi à la sécurisation des stations en assurant une présence physique et visible ?

J'ajouterais un dernier mot, en ce qui concerne le personnel de sécurité. J'ai entendu, lors de la séance plénière précédente, que vous encourageriez l'accroissement des prérogatives de ces agents, afin qu'ils puissent bénéficier du même statut que celui octroyé aux agents Securail de la SNCB.

Le groupe socialiste comprend la demande des agents de la STIB, qui sont le plus souvent les premiers exposés. Néanmoins, nous demandons que la plus grande attention soit portée à la formation, ainsi qu'au profil des candidats retenus. Je vous demande donc quelles mesures seront prises quant à la formation et à l'encadrement du personnel de sécurité de la STIB.

**De voorzitter.-** De heer Serge de Patoul heeft het woord voor zijn toegevoegde interpellatie.

**De heer Serge de Patoul (in het Frans).-** Volgens de MR-fractie is het de plicht van de regering om het openbaar vervoer te promoten. Tijdens de vorige zittingsperiodes hebben de volksvertegenwoordigers van onze partij trouwens altijd zulke initiatieven gesteund. En ere wie ere toekomt : ik wil herinneren aan het voortreffelijk werk dat de heer Jean-Pierre Cornelissen is deze heeft geleverd.

*Het openbaar vervoer betekent voor ons Gewest een onmisbare openbare dienstverlening; het draagt bij tot de ontwikkeling van onze stad en tot het welzijn van zijn inwoners. Het volstaat om te kijken naar grootsteden waar het openbaar vervoer niet goed functioneert. De bevolking heeft er meer last van stress en het tijdverlies in de files leidt tot financiële verliezen.*

*In 2004 bedroeg het gewestelijke budget voor het openbaar vervoer 429 miljoen euro ; dat is bijna 25% van de totale uitgaven van het Gewest. De regeringsverklaring is bovendien bijzonder ambitieus wat de MIVB betreft. Ze wil stapsgewijs sociale tarieven invoeren en het openbaar vervoer op termijn zelfs gratis maken. Ze wil het vervoersnet verfijnen en het aanbod vergroten, zowel overdag als 's nachts. De tekst voorziet echter in geen enkele financiering om deze initiatieven te realiseren.*

*Vier maanden na de regeringsverklaring voert de MIVB harde acties. Kan men van een onvoorzienere situatie spreken ? De staking is immers het resultaat van de aanhoudende verslechtering van het sociale klimaat in de MIVB. Gezien de voorspelbaarheid van de situatie, kunnen we alleen maar ontsteld zijn over de onverschilligheid van de regering.*

*Het gevoel van onbehagen is het gevolg van de steeds grotere druk op de chauffeurs. Ze moeten strakke tijdsschema's naleven, terwijl ze op sommige lijnen worden geconfronteerd met mobiliteitsproblemen. Eigen beddingen ontbreken, net als maatregelen om de bestaande beddingen daadwerkelijk te vrij te houden voor het openbaar vervoer.*

*(Applaudissements)*

**M. le président.-** La parole est à M. Serge de Patoul pour son interpellation jointe.

**M. Serge de Patoul.-** M. le président, messieurs les ministres, chers collègues, préalablement à l'interpellation proprement dite, je voudrais rappeler que, pour le MR, les transports en commun sont essentiels et que la promotion de ceux-ci constitue un devoir du gouvernement.

D'ailleurs, le travail réalisé tout au long des législatures précédentes par les mandataires MR dans ce domaine ont été la démonstration et la preuve que nous avons toujours soutenu ce type d'initiative. A cet égard, je tiens à saluer le travail accompli par M. Jean-Pierre Cornelissen.

Les transports en commun constituent un service public indispensable à la vie de la Région, au développement de notre ville et au maintien d'un bien-être. Nous connaissons tous des exemples de grandes villes avec des transports en commun performants, et nous avons tous eu l'occasion d'apprécier combien cela permet ce développement et ce bien-être. Nous avons aussi des exemples de grandes villes qui négligent les transports en commun et nous savons combien cela peut devenir infernal, tant d'un point de vue social, par le stress et la perte de temps que cela engendre, que du point de vue des coûts financiers importants engendrés par ce temps passé dans les embouteillages.

En 2004, le budget de la Région bruxelloise pour les transports publics s'élevait à 429 millions d'euros, soit près de 25% du total des dépenses de la Région. Il s'agit donc d'un budget indiscutablement important. La déclaration gouvernementale est particulièrement ambitieuse pour la STIB. Celle-ci prévoit de renforcer une politique de tarification sociale progressive et de tendre vers la gratuité, vers une augmentation de son offre de transports en densifiant son réseau de jour et en développant un réseau de nuit. Ce programme dans lequel tout le monde peut s'inscrire ne prévoit, par contre, aucun moyen financier pour faire face à ces initiatives.

Pratiquement, fait exceptionnel, quatre mois après cette déclaration gouvernementale, la STIB est en grève et elle semble s'inscrire dans une logique de conflit social dur.

*De maatschappij zou daarom de hoeveelheid rollend materieel in gebruik moeten verhogen, maar haar capaciteit wordt al bijna volledig benut. Bovendien is er onvoldoende personeel voor een uitbreiding.*

*Tegen 2006 zouden er 41 bijkomende trams moeten rijden, maar onderussen moeten de eerste twintig eenheden voor de uitbreiding van het netwerk nog worden besteld, naast 65 andere om oudere voertuigen te vervangen.*

*Daarom moet het openbaar vervoer vlotter worden gemaakt door meer controle over de verkeerslichten en eigen beddingen. De snelheid van trams en bussen zou verhogen, zodat de chauffeurs zich gemakkelijker aan het tijdschema kunnen houden. Bovendien moet het aantal voertuigen in roulatie dan niet worden verhoogd, wat een besparing van naar schatting 10 tot 15% zou opleveren.*

*De eerste vraag is dus hoever de regering staat met het creëren van eigen beddingen voor de MIVB. Daarbij moet de regering ervoor zorgen dat deze de mobiliteit van de andere voertuigen niet hinderen.*

*Een tweede belangrijk aspect is dat er het afgelopen jaar abnormaal veel chauffeurs de MIVB hebben verlaten. Overal zijn er chauffeurs tekort en mensen met een opleiding van de MIVB en een D of C-rijbewijs liggen blijkbaar goed in de markt.*

*Het is dan ook vreemd dat de regering geen initiatieven neemt inzake beroepsopleiding om te voldoen aan de vraag naar bus- en vrachtwagenchauffeurs. In Brussel is er anders werkloosheid genoeg en de regering doet te weinig om werkgelegenheid te creëren.*

*Wat gaat de regering op korte en middellange termijn doen om het vertrek van buschauffeurs te stoppen ? Hoeveel buschauffeurs zijn er in 2003 en 2004 vertrokken, in absolute en procentuele cijfers ?*

*Het derde aspect betreft de financiële situatie van de MIVB. Tijdens de vorige regeerperiode is die er aanzienlijk op vooruit gegaan. Nu heeft de Brusselse regering echter beslist de aankoop van vijftien metrostellen niet langer ten laste te nemen en die investeringenkost op de MIVB af te wentelen.*

Pour autant, est-ce une situation imprévue ? Force est de constater que cette grève est le fait d'un climat social au sein de la STIB qui s'est progressivement dégradé. On ne peut donc qu'être étonné, voire consterné, par cette inertie du gouvernement qui, face à une situation attendue, est resté complètement inactif.

Le malaise résulte d'une tension de plus en plus grande dans le travail à accomplir par les chauffeurs de bus et de tram. Ceux-ci se voient dans l'obligation de respecter des horaires stricts. Pour certaines lignes, les chauffeurs sont confrontés à des difficultés de mobilité, dues à l'augmentation des embouteillages. On manque de sites propres, tant pour les bus que pour les trams. Et on manque de mesures pour assurer à ces sites leur vocation d'espaces réservés aux transports en commun.

Cette situation devrait mener la compagnie à augmenter le nombre de matériels roulants en circulation. Or sa capacité en termes de matériels est déjà pratiquement utilisée à 100%. Et, de surcroît, il existe une carence en ressources humaines pour faire face à une éventuelle augmentation de matériels roulants en circulation.

Certes, 41 trams supplémentaires devraient être opérationnels en 2006, mais en réalité il devrait encore y avoir une première commande complémentaire d'une vingtaine d'unités pour les extensions annoncées du réseau et une seconde de 65 autres unités pour remplacer les voitures à trois caisses de type 7900 dont la modernisation est trop onéreuse.

Pour répondre à cette situation, il faut faciliter le déplacement du transport en commun en lui donnant de meilleurs contrôles des feux lumineux et, à brève échéance, la possibilité d'assurer plus de sites propres au transport en commun. Ces mesures auraient comme conséquences d'accélérer la vitesse de circulation des trams et des bus, d'améliorer la qualité du service, d'assurer plus aisément le respect des horaires sans mettre les chauffeurs sous une pression excessive. Enfin, cela doit permettre aussi de ne pas devoir augmenter le nombre de matériels roulants en circulation et ainsi entraîner une réduction de coût que l'on peut estimer entre 10 et 15%.

Dès lors, la première question qui se pose est de savoir où en est le gouvernement en matière de

*Als de regering het openbaar vervoer bovendien gratis maakt, zoals in de regeringsverklaring vermeld staat, dan zal de financiële toestand van de MIVB dusdanig verslechteren dat de maatschappij haar materieel niet meer zal kunnen vernieuwen en onvoldoende plaatsen zal kunnen aanbieden voor het aantal reizigers dat die kosteloosheid zal veroorzaken.*

*De reizigers willen in de eerste plaats kwaliteit. Het een kan niet zonder het ander : zowel gratis vervoer zonder kwaliteit als kwaliteit die te duur is zijn uit den boze.*

*Wie gaat de aankoop van de vijftien nieuwe metrostellen ten laste nemen ? Zal het beheerscontract worden gewijzigd ? Hoe zal de MIVB haar inkomstenderving compenseren als er steeds meer mensen een voorkeurtarief genieten of gratis mogen reizen ?*

*Binnen de directie van de MIVB zetelt een nieuw verkozen parlementslid van de Vlaamse Gemeenschap. De cumulatie van een parlementaire functie en een functie binnen de directie van een maatschappij als de MIVB lijkt mij niet erg realistisch als men zijn werk naar behoren wil uitvoeren.*

*(Rumoeer)*

création de sites propres, qui assurent une augmentation de la qualité des services et une diminution des coûts. J'attire, bien sûr, l'attention du gouvernement sur la nécessité de réfléchir à cette question en veillant à ce que les sites propres soient conçus de telle manière à ne pas bloquer la mobilité des autres véhicules.

Le deuxième aspect important, et qui n'est pas nouveau, est le fait d'avoir un départ continu des chauffeurs de la STIB. Sur la base de mes informations, il y aurait eu un nombre anormalement élevé de chauffeurs de bus qui, au cours des douze derniers mois, auraient quitté la société. Ceci traduit en réalité le fait que ce personnel acquiert une formation au sein de la STIB qui est très largement appréciée par le secteur privé. Tout le monde sait qu'il manque de chauffeurs, et avoir un permis D ou C constitue un atout aisément valorisable sur le marché du travail.

Je ne peux donc qu'être surpris de voir le gouvernement ne prendre aucune initiative de formation professionnelle pour tenter d'apporter une réponse à ces demandes de conducteurs de bus et de camions. Ce n'est pas le chômage qui manque à Bruxelles. Et, manifestement, nous sommes obligés de constater une carence du gouvernement dans ce type d'initiatives créatrices d'emplois.

Dès lors, la question est de savoir ce que le gouvernement envisage à court et à moyen terme pour répondre à cette migration des chauffeurs de la STIB vers d'autres lieux ? Le ministre peut-il préciser, d'une part le nombre de départs des chauffeurs de bus en 2003 et 2004, et d'autre part le nombre de départs par rapport au nombre total de chauffeurs, ce qui nous permettra de connaître le chiffre absolu et le chiffre en pourcentage relatif ?

Le troisième aspect est la problématique financière. Lors de la législature précédente, la STIB a vu sa situation financière s'améliorer très nettement. Aujourd'hui, le gouvernement de la Région bruxelloise a décidé de ne plus prendre en charge l'acquisition de quinze rames de métro et de renvoyer cette charge d'investissement à la STIB.

Si, en plus, le gouvernement accorde la gratuité du transport en commun, comme repris dans sa déclaration gouvernementale, la situation financière de la STIB va se dégrader à un point tel

qu'elle ne sera plus capable de renouveler son matériel et d'offrir un nombre suffisant de places pour le trafic généré par cette gratuité. Or, plus que la gratuité, les utilisateurs de la STIB attendent avant tout un service de qualité. On ne peut pas jouer sur l'un sans jouer sur l'autre. La gratuité sans service sera un échec. Ne faire que du service sans tenir compte des prix du transport ne fonctionnerait pas non plus.

Le gouvernement peut-il dire explicitement ce qu'il en est de la prise en charge de l'acquisition des quinze nouvelles rames de métro ? Qui va les financer ? Y aura-t-il une modification du contrat de gestion ? Comment la STIB retrouvera-t-elle des moyens financiers pour compenser les réductions de recettes résultant de l'augmentation du public bénéficiant de la tarification préférentielle ou de la gratuité ?

Au sein de la direction de la STIB se trouve un parlementaire fraîchement élu au parlement de la Communauté flamande.

En Région bruxelloise, nous avons connu une très forte croissance du nombre des élus néerlandophones dûe aux modifications institutionnelles.

*(Rumeurs)*

Le cumul d'une fonction parlementaire et d'une fonction de direction au sein d'un société telle que la STIB me paraît irréaliste pour pouvoir exécuter convenablement son travail de direction.

*(Rumeurs)*

**De voorzitter.-** Gelieve af te ronden.

**De heer Rudi Vervoort (in het Frans).-** *Ik verzoek u niet om het even wat te vertellen.*

**De heer Serge de Patoul (in het Frans).-** *Zijn mijn beweringen niet correct, mijnheer Vervoort?*

**De voorzitter.-** Gelieve uw interpellatie af te ronden.

**De heer Serge de Patoul (in het Frans).-** *Ik zal afronden, maar ik moet wel reageren op dergelijke opmerkingen. Ik heb één vraag voor de regering: wat is haar standpunt tegenover deze cumul ?*

**M. le président.-** Merci de conclure.

**M. Rudi Vervoort.-** Je vous invite à ne pas raconter n'importe quoi.

**M. Serge de Patoul.-** Est-ce que ce que je dis est faux, M. Vervoort ?

**M. le président.-** M. de Patoul, concluez votre interpellation, s'il vous plaît.

**M. Serge de Patoul.-** Je vais essayer de conclure, mais vous pouvez comprendre que je réagisse à des propos qui me mettent en cause. Je voudrais simplement, par rapport à cet aspect qui dérange manifestement la majorité, poser une question au

*Een doortastend optreden is noodzakelijk en de MIVB heeft geld nodig. We verwachten van de regering dat ze dat vrijmaakt en dat zij het ambitieuze beleid uit haar regeringsverklaring ook echt in praktijk brengt.*

*(Applaus bij de MR)*

**De voorzitter.-** De heer Grimberghs heeft het woord voor zijn toegevoegde interpellatie.

**De heer Denis Grimberghs (in het Frans).-** *Ik wil mijn interpellatie in een breder kader plaatsen. In dit debat komen niet echt uiteenlopende visies aan bod. Wanneer het over de MIVB gaat, bestaat er zowel in het parlement als in de commissie voor Infrastructuur een grote consensus. Tijdens de vorige legislatuur bijvoorbeeld werden beslissingen over het statuut van de MIVB en het tramnet vaak unaniem goedgekeurd. Dit gunstige klimaat is een uiting van het belang dat de Brussels politieke klasse hecht aan het openbaar vervoer en van haar bekommernis voor de toekomst van de MIVB.*

*De huidige kritiek komt voort uit het ongenoegen van de politici die bekommert zijn om de problematiek van het openbaar vervoer, maar beslissingen als het ware opgedrongen krijgen door de directie van de MIVB.*

*Het is een foute voorstelling van zaken dat de vakbondsacties van de laatste dagen gericht zouden zijn tegen de verkeersopstoppen en tegen de politici daarvoor verantwoordelijk zouden zijn. Uit het regeerakkoord blijkt duidelijk dat het een absolute prioriteit is om te investeren in de verhoging van de reissnelheid. We hoeven nu geen grote plannen voor de toekomst te maken. We moeten in de eerste plaats het bestaande net beter laten functioneren en aanpassen aan de noden van de stad. Onze doelstellingen zijn misschien wat sober geformuleerd, maar ze zijn duidelijk en we moeten ons daaraan houden.*

*Na de laatste vergadering over de stakingsaanzegging werden er geruststellende uitspraken gedaan omtrent het afblazen van de staking en de voortzetting van de onderhandelingen. De vakbondsvergaderingen*

gouvernement : quelle est son attitude par rapport à cette situation de cumul ?

Ce n'est pas le moment de faire de la démagogie. Il faut faire preuve d'efficacité et la STIB a besoin de moyens. Nous attendons du gouvernement, avec l'ambition qu'il a par rapport à sa déclaration gouvernementale, qu'il puisse dégager les moyens ad hoc pour que cette politique soit une réalité.

*(Applaudissements sur les bancs du MR)*

**M. le président.-** La parole est à M. Denis Grimberghs pour son interpellation jointe.

**M. Denis Grimberghs.-** J'aimerais inscrire mon interpellation dans un cadre plus large — même si je suis inscrit pour une question particulière — et souligner qu'il est heureux que nous puissions consacrer un débat thématique à la STIB dans un contexte qui, hormis une toute petite partie de l'intervention de mon prédécesseur à cette tribune, s'est déroulé de manière très consensuelle. Je voudrais dire au nouveau ministre qu'il n'est pas très étonnant de voir, à propos de la STIB, dans ce parlement, un assez grand consensus se dégager en commission de l'Infrastructure et en séance plénière. Il a souvent abouti à des votes à l'unanimité des partis démocratiques. Quelques exemples : le statut public de la STIB et le réseau de trams lors de la précédente législature. J'aimerais souligner ici le climat généralement favorable ; il s'agit d'une marque d'intérêt du personnel politique bruxellois par rapport au devenir de la STIB et à la priorité au transport public dans cette région.

Certaines critiques qui ont pu être exprimées à cette tribune sont le reflet du malaise que nous ressentons, en tant que membres du personnel politique, à recevoir sans arrêt des conseils, si j'ose dire, voire une sorte d'obligation de marche à suivre, de la part de la direction de cette société, comme si nous ne nous intéressions pas à ces questions, comme si nous n'étions pas préoccupés par le problème de la vitesse commerciale des transports publics.

Transformer le mouvement syndical de ces derniers jours, en le requalifiant de "mouvement contre les embouteillages et contre le personnel politique qui laisse dégrader la situation de telle sorte que les voitures des transports publics sont engluées dans la circulation" ne me semble pas

*hebben daar duidelijk verschillend over gestemd en een aantal reacties tijdens deze stakingsdag hebben het ongenoegen blijkbaar nog vergroot.*

*Het is onvoorstelbaar dat men bij de MIVB geen buschauffeurs kan aanwerven. Is er geen gebrek aan een duidelijke toekomstvisie ? Er zijn meer buschauffeurs vertrokken, maar de directie zou ook de rekrutering hebben afgeremd om zo druk op de werknemers uit te oefenen en de loonkosten te drukken, wat tot de afschaffing van bepaalde lijnen zou kunnen leiden. Dat is onaanvaardbaar.*

*Er moet over de rekrutering binnen die maatschappij worden nagedacht en er moet overeenkomstig de regeringsverklaring met de Brusselse diensten worden samengewerkt op het vlak van rekrutering en opleiding.*

*Mijn vraag betreft het gratis vervoer voor kinderen onder de twaalf jaar. In het regeerakkoord staat dat de uitbreiding van het gratis openbaar vervoer geleidelijk zal plaatsvinden, naargelang van de bijkomende middelen waarover we met de federale overheid zullen onderhandelen. Niettemin is afgesproken dat de MIVB haar socialetarievenbeleid zal versterken. Leefloners, werklozen ingeschreven bij de BGDA en jongeren onder de achttien zijn de prioritair doelgroepen.*

*In juli jongsleden heeft een vakbond gevraagd gratis vervoer toe te staan aan alle leerlingen uit het basisonderwijs, ook als ze ouder dan twaalf zijn. Dat is een veel voorkomende situatie in een aantal Brusselse scholen. Veel kinderen hebben ook geen toegangskaart omdat hun ouders niet de nodige stappen hebben ondernomen. De kinderen onder de zes jaar hangen van het oude systeem af waarbij er één betalende volwassene per vier kinderen moet zijn.*

*Zullen die maatregelen worden beperkt tot de inwoners van de negentien gemeenten ? In een interview zou u gezegd hebben dat u niet zeker bent dat u gratis vervoer kan toekennen aan jongeren onder de achttien die buiten het gewest wonen.*

*Hoe zal u die kleine problemen inzake het gratis vervoer voor jongeren onder de twaalf oplossen in afwachting van de uitbreiding ervan tot alle jongeren onder de achttien ?*

correct. Je le dis clairement en tant que mandataire cdH : la priorité des priorités, — et cela se traduit d'ailleurs bien dans l'accord de gouvernement — est de consacrer des moyens à l'augmentation de la vitesse commerciale des transports publics, et que l'on ne se distraie pas de cet objectif en lançant de grandes idées pour "faire du béton dans quinze ans". Peut-être sera-ce en effet nécessaire, mais la priorité aujourd'hui est de faire mieux fonctionner le réseau existant, en l'adaptant évidemment aux réalités de la ville d'aujourd'hui, mais sans se relancer dans un très grand programme d'infrastructures. Cela n'est pas la volonté des hommes politiques de cette région. Cela figure clairement dans l'accord de gouvernement. Peut-être est-ce dit avec trop de sobriété aux yeux de certains, qui auraient souhaité bien davantage, mais les objectifs sont clairs et je souhaite, quant à moi, que l'on s'y tienne.

La deuxième chose concerne le court échange que nous avons eu lors de la dernière séance à propos du préavis de grève. Il est vrai que des propos rassurants avaient été tenus à ce moment-là, concernant l'hypothèse que ce mouvement soit suspendu et que des négociations soient poursuivies. Manifestement, le vote des assemblées syndicales n'a pas été en ce sens. Ces dernières ont décidé de poursuivre le mouvement et certaines réactions à ce jour de grève ont, semble-t-il, amplifié le mécontentement, ce qui n'est évidemment pas une bonne nouvelle.

Il est incroyable que l'on soit dans l'incapacité de recruter les chauffeurs de bus à la STIB. Je pense qu'il y a un problème de proactivité. On sait quels sont les départs : ils sont régulièrement annoncés. Il y a certes eu plus de départs. La direction aurait aussi voulu freiner les recrutements, créant ainsi un certain déséquilibre — ce qui est catastrophique — pour faire pression sur les travailleurs et jouer sur les masses salariales.

Jouer sur les masses salariales risque d'aboutir à la suppression de certaines lignes. C'est inadmissible. Il faut s'interroger sur la manière dont on organise le recrutement dans cette société. Il faut le faire en lien avec les services bruxellois, comme le prévoit la déclaration gouvernementale. Il faut donc organiser le lien entre les organismes publics bruxellois qui peuvent soutenir le recrutement et la formation du personnel de cette grande société qu'est la STIB.

*Het voorstel van de COV (Christelijke Onderwijzers Vereniging) is eenvoudig : "klaskaarten" uitreiken aan de leerlingen van het basisonderwijs in ons Gewest.*

*Aangezien het onderwijs tot twaalf jaar gratis moet zijn, zou het eenvoudiger zijn wanneer een onderwijzer die met zijn klas het openbaar vervoer gebruikt, niet zou moeten betalen voor zijn leerlingen, ongeacht of ze zelf vervoersbewijzen hebben.*

*De huidige situatie stelt sommige scholen, die het financieel moeilijker hebben, voor problemen. Daarin verschillen ze in het Gewest van elkaar en dit kleine probleem moet worden opgelost.*

*(Applaus bij de meerderheid)*

Ma question concerne la gratuité pour les moins de douze ans. Loin de moi la volonté, M. le ministre, de vous presser dans la mise en oeuvre des dispositions de notre accord de gouvernement sur l'extension de la gratuité de l'accès au réseau de la STIB.

Comme nous l'avons inscrit dans notre accord de gouvernement, cet objectif ne pourra être atteint graduellement qu'en tenant compte des moyens nouveaux dégagés par une négociation avec le fédéral. Il est néanmoins prévu que la STIB mette progressivement en oeuvre une politique renforcée de tarification sociale avec une priorité aux minimexés, aux demandeurs d'emploi inscrits à l'ORBEM et aux moins de dix-huit ans.

Ma question concernant l'application d'une disposition qui date du précédent gouvernement : la gratuité pour les moins de douze ans. Dès le mois de juillet dernier, vous avez été interpellé par une organisation syndicale active dans l'enseignement fondamental qui s'est toujours battue pour faire admettre la gratuité d'accès aux réseaux de transports publics pour les élèves fréquentant l'enseignement fondamental dans notre Région.

Cette organisation souligne divers problèmes qu'elle rencontre dans l'application du système actuel. Certains enfants, s'ils ont un retard scolaire, n'ont plus droit à la gratuité lorsqu'ils ont dépassé l'âge de douze ans, bien qu'ils fréquentent toujours l'enseignement primaire — c'est une situation fréquente dans certaines écoles de notre Région. Beaucoup d'enfants qui sont potentiellement bénéficiaires de la gratuité ne disposent pas de carte d'accès, parce que leurs parents n'ont pas fait les démarches nécessaires. Les enfants en-dessous de six ans ne bénéficient pas de cette gratuité et dépendent de l'ancien système qui impose l'accompagnement d'un adulte payant pour quatre enfants.

Par ailleurs, il y a des inquiétudes quant à la volonté de limiter ces mesures aux seuls habitants des 19 communes. Dans une interview à paraître, vous auriez déclaré — il est encore temps de le corriger — que vous n'étiez pas sûr de parvenir à un élargissement de la gratuité pour les jeunes de moins de dix-huit ans n'habitant pas notre Région.

Quelles mesures entendez-vous prendre pour faire face aux petits problèmes de mise en oeuvre du

dispositif actuel qui accorde la gratuité aux enfants de moins de douze ans en attendant son élargissement aux jeunes de moins de dix-huit ans ?

La proposition faite par l'organisation syndicale d'enseignement, la FIC, à laquelle je fais allusion est relativement simple et proposée déjà d'ailleurs depuis plusieurs années : émettre des "cartes classes" pour les élèves qui fréquentent l'enseignement fondamental dans notre région.

Puisqu'on a autorisé, potentiellement, la gratuité pour les moins de douze ans, ne pourrait-on pas permettre à un enseignant, lorsqu'il circule dans la ville en transports en commun avec sa classe, de bénéficier de la gratuité pour tous les élèves et, ce sans devoir vérifier que chaque élève dispose effectivement d'un accès aux transports publics ?

En effet, la situation pose manifestement des problèmes d'organisation, notamment davantage dans certaines écoles que dans d'autres où "couvrir" celui qui n'est pas en ordre par une intervention financière ne pose pas trop de problèmes. On se doute que cette réalité n'est pas la même dans toutes les écoles de la Région. C'est pour cette raison qu'il conviendrait de trouver une solution à ce petit problème.

*(Applaudissements sur les bancs de la majorité)*

**M. le président.-** Nous passons à présent aux interventions des représentants des différents groupes.

La parole est à Mme Carla Dejonghe.

**Mme Carla Dejonghe (en néerlandais).-** *Lors de la législature précédente, M. Vanraes a déjà abondamment critiqué l'obligation de monter à l'avant dans les véhicules de la STIB. La justification de cette mesure est la suivante : lorsque les voyageurs montent à l'avant, le chauffeur peut contrôler leurs titres de transport.*

*Cette mesure comporte des aspects négatifs dont il faut tenir compte. La perte de temps qu'induit le contrôle des titres de transport a une influence néfaste sur les temps de repos et de conduite des chauffeurs. Ce sont précisément ces contraintes horaires que les syndicats invoquent comme raison des grèves récentes.*

**De voorzitter.-** Het woord is nu aan de fracties.

Mevrouw Carla Dejonghe heeft het woord.

**Mevrouw Carla Dejonghe.-** Tijdens de voorbije zittingsperiode heeft de heer Vanraes reeds een aantal grote vraagtekens geplaatst bij de verplichting om vooraan in te stappen op de voertuigen van de MIVB. Deze maatregel gaat ervan uit dat wanneer reizigers vooraan instappen, de buschauffeur van dienst onmiddellijk hun vervoersbewijs kan controleren.

Een aantal bezwaren, onder andere met betrekking tot de commerciële snelheid van het openbaar vervoer, dienen echter in overweging te worden genomen. Zo heeft het tijdverlies dat gepaard gaat met de controle van vervoersbewijzen een nefaste invloed op de rust- en rijtijden van de betrokken chauffeurs — en precies die tijdsdruk haalden de

vakbonden aan als een van de belangrijkste redenen voor de recente staking.

Een ander negatief aspect van de maatregel die ter discussie staat, is het feit dat aan sommige bushaltes waar meerdere bussen stoppen, zoals Simonis, er niet langer voldoende plaats is voor alle bussen. Ze blijven vaak op de rijweg staan en houden het andere verkeer op, wat files veroorzaakt. Een bijkomend bezwaar is dat mensen met een kinderwagen in principe verplicht worden om vooraan in te stappen en achteraan uit te stappen. In de spits, wanneer de bussen overvol zitten, is dat een onredelijke eis.

Een ander praktisch probleem is het toenemend aantal gevallen van agressie tegen chauffeurs. Het lijkt me geen goed idee de buschauffeurs zelf de verantwoordelijkheid te geven om de passagiers te controleren, aangezien dat in sommige gevallen een aanleiding tot gewelddadig gedrag kan zijn.

Volgens mij zijn er voldoende redenen om de relevantie en het maatschappelijke nut van de maatregel in twijfel te trekken. Het schrappen van de maatregel zou niet alleen helpen om de commerciële snelheid van het openbaar vervoer te verhogen, maar ook om het comfort van de klanten te garanderen, de rust- en rijtijden van de betrokken buschauffeurs te respecteren en hun gevoel van onveiligheid en kwetsbaarheid te doen afnemen. Vanzelfsprekend dient de eventuele afschaffing van deze maatregel gepaard te gaan met een overminderde voortzetting van de controles op het zwartrijden door externe controleurs.

Tevens zou ik van de gelegenheid gebruik willen maken om te informeren of de Brusselse ondernemingen die een groot aantal MIVB-abonnementen voor hun personeel bestellen geen aanspraak kunnen maken op bijkomende kortingen. Een dergelijke maatregel kan leiden tot een aanzienlijke vergroting van het aantal abonnees. Wat is de huidige stand van zaken?

**De voorzitter.-** De heer André du Bus de Warnaffe heeft het woord.

**De heer André du Bus de Warnaffe (in het Frans).-** *Ik kom terug op de stress op het werk bij de MIVB.*

*Er bestaat al acht jaar federale wetgeving over*

*En outre, les bus à certains arrêts, comme il n'y a plus suffisamment de place pour tous les bus qui s'y arrêtent, gênent la circulation. Enfin, aux heures de pointe, lorsque les bus sont pleins, il est déraisonnable d'exiger que les personnes qui ont une poussette montent à l'avant et sortent à l'arrière.*

*En regard de l'augmentation du nombre d'agressions de chauffeurs, il n'est pas non plus judicieux de charger les chauffeurs de bus du contrôle, car celui-ci peut dégénérer.*

*Je doute donc de la pertinence et de l'utilité sociale de cette mesure. Son annulation permettrait d'améliorer la vitesse commerciale des transports en commun, de garantir le confort des clients, de respecter les temps de pause et de conduire des chauffeurs de bus et de diminuer leur sentiment d'insécurité et de vulnérabilité. Celle-ci devrait être accompagnée d'un renforcement des contrôles externes de la fraude.*

*Je profite de l'occasion pour dire que l'octroi d'une réduction supplémentaire aux entreprises bruxelloises qui commandent une grande quantité d'abonnements pour leur personnel permettrait d'augmenter de manière substantielle le nombre d'abonnés. Où en est-on ?*

**M. le président.-** La parole est à M. du Bus de Warnaffe.

**M. André du Bus de Warnaffe.-** Je voudrais revenir un instant sur l'un des aspects qui a été évoqué à plusieurs reprises par les précédents intervenants à propos de la situation difficile que vivent la STIB, son personnel et ses usagers. Je

*welzijn op het werk. Ze bevat bepalingen inzake gezondheid, veiligheid, hygiëne, stress en psychosociale belasting.*

*Over die laatste twee aspecten is er vier jaar geleden een collectieve arbeidsovereenkomst tot stand gekomen waarbij men toen het begrip 'stress' gedefinieerd heeft als een onevenwicht tussen de eisen die aan mensen worden gesteld en hun bekwaamheden.*

*Het verband met de werksituatie van de chauffeurs is onmiddellijk duidelijk. Er worden al te hoge eisen gesteld inzake hun werkkritme en hun houding tegenover de reizigers. Ze kunnen niet aan die vereisten voldoen. Dat heeft stress tot gevolg, zoals in de pers is becommentarieerd.*

*Ten eerste is er dus de federale wetgeving. Ten tweede bestaat er sinds enige tijd blijkbaar een werkgroep bij de MIVB voor deze problematiek. Wij hebben dat vernomen van een aantal vakbondsafgevaardigden. De werkgroep zou op dit ogenblik echter helemaal niet functioneren, hoewel de situatie is verslechterd.*

*Ten derde heeft de federale overheidsdienst (FOD) Werkgelegenheid een brochure uitgegeven waarin wordt uitgelegd hoe de stress en de psychosociale belasting van werknemers kunnen worden verlicht. Er wordt onder meer benadrukt dat het belangrijk is de werknemers te betrekken bij de organisatie van het werk en het definiëren van de arbeidsvoorwaarden.*

*Wordt de wetgeving inzake personeelsbeleid gerespecteerd ? Wordt er rekening gehouden met de verzuchtingen van de chauffeurs ? De vakbondsafgevaardigden spelen uiteraard een belangrijke rol in het debat, maar ik denk dat ook de chauffeurs absoluut moeten worden betrokken bij eventuele nieuwe werkgroepen.*

*De werkgroepen moeten niet alleen een stand van zaken opmaken, maar ook oplossingen zoeken voor de problemen.*

*Is de directie echt bereid om iets te doen aan de stress waarmee het personeel te kampen heeft ? Wordt het voltallige personeel betrokken bij de definiëring en de verbetering van de arbeidsvoorwaarden, en bij de organisatie van het werk ? Overigens moet er ook beter worden gecommuniceerd met de chauffeurs.*

veux parler du stress au travail.

Il existe une législation fédérale traitant de cette question. Cette législation fédérale est celle qui porte sur le bien-être au travail. Elle a remplacé les fameux "RGPT" depuis maintenant huit années et elle décline les concepts de santé, de sécurité et d'hygiène au travail ainsi que, entre autres, le concept de stress et de charge psychosociale au travail.

Pour mémoire, la charge psychosociale et le stress au travail ont fait l'objet, il y a exactement quatre ans, d'une convention collective qui s'intitule : "Convention collective portant sur la gestion et la prévention du stress au travail". On trouve dans cette convention collective la définition du stress. Il s'agit d'un déséquilibre entre les exigences et les aptitudes des individus, leurs capacités propres ne leur permettant pas de satisfaire à ces exigences.

On voit immédiatement le lien avec la situation que vivent les conducteurs de trams, de bus et de métros. Que l'on songe aux exigences en termes de cadence horaire, en termes de tenue, d'accueil et de respect vis-à-vis de l'ensemble des usagers. Ces exigences sont excessivement fortes, de plus en plus fortes même. Les capacités propres des conducteurs ne leur permettent plus d'y répondre. Et cela se traduit, entre autres, par un certain stress, rappelé par différents articles de presse à la suite de contacts que les journalistes ont eus avec des personnes directement impliquées à la STIB.

Donc, premier élément, il y a cette législation fédérale. Deuxième élément — et je donne cette information à la suite des contacts que nous avons eus avec des délégués syndicaux — il existe apparemment à la STIB un "groupe stress" qui a été mis en place il y a quelque temps. Mais d'après ce que l'on sait, ce groupe est au point mort, il est entré en léthargie et ne produit plus rien alors que la situation n'arrête pas de s'envenimer.

Le troisième élément est la publication, par le service public fédéral de l'Emploi, d'une brochure donnant des exemples et des marches à suivre pour gérer le stress et la charge psychosociale de l'ensemble des travailleurs. Parmi ces mesures, une grande importance est accordée à l'implication directe des travailleurs dans l'organisation du travail et dans la définition des conditions de travail.

(Applaus)

Je voudrais donc savoir si, aujourd'hui, au sein de la gestion du personnel, on prend bien la mesure de cette législation. Est-ce que l'on prend bien en considération l'importance que revêtent les propos tenus par les conducteurs au quotidien ? Les délégués syndicaux ont évidemment leur place dans ce débat, mais la parole des conducteurs me paraît en l'occurrence fondamentale aujourd'hui, dans le cadre de groupes de travail qui sont peut-être à recréer, à relancer.

Ces groupes de travail ne sont pas seulement destinés à établir un état de la situation. Ils sont destinés aussi à donner des solutions aux problèmes qui sont envisagés, grâce à une analyse d'ensemble du phénomène et aux groupes participatifs mis en place.

Je voudrais donc savoir s'il y a aujourd'hui, dans le chef des dirigeants, une réelle volonté de prendre en considération ces politiques de gestion du stress des conducteurs et de l'ensemble des travailleurs. En deuxième lieu, je voudrais savoir s'il est vraiment question d'impliquer l'ensemble du personnel dans la définition des conditions de travail, dans l'amélioration de ces conditions et dans l'organisation de ce travail. Et l'on peut prendre en considération notamment les aspects de transmission de l'information, qui sont également des éléments importants pour les conducteurs.

(Applaudissements)

**De voorzitter.-** Mevrouw Marie-Paule Quix heeft het woord.

**Mevrouw Marie-Paule Quix.-** Mijnheer de minister, beste collega's, een staking is steeds het ultieme middel van werknemers wanneer niet naar hun verzuchtingen wordt geluisterd. Eigenlijk betekent het ook het failliet van de dialoog, waarbij er alleen maar verliezers zijn: de directie, de werknemers en natuurlijk ook de gebruikers, die — het is misschien een cliché — de grote slachtoffers zijn. De honderdduizenden gebruikers van het Brusselse openbaar vervoer begrijpen niet meer waarom er wordt gestaakt. Het is dan ook onbegrijpelijk dat de directie niet alles in het werk heeft gesteld om zowel de staking van vorige week als de stakingen van deze week te voorkomen.

Zoals de vorige sprekers al hebben aangehaald, is de hoge werkdruk onmiskenbaar een probleem, onder andere omdat nogal wat openstaande

**M. le président.-** La parole est à Mme Marie-Paule Quix.

**Mme Marie-Paule Quix (en néerlandais).-** *Une grève est toujours la solution ultime des travailleurs lorsque leurs revendications ne sont pas entendues. Mais cela marque aussi la faillite du dialogue et engendre une situation où tout le monde est perdant : la direction, les travailleurs et les usagers qui sont les grandes victimes. L'attitude de la direction qui n'a pas mis tout en œuvre pour empêcher ces grèves est dès lors incompréhensible.*

*L'énorme pression de travail est un problème indéniable, en raison notamment des postes laissés vacants. Il y a aussi un problème de sécurité sur certaines lignes. Les mezzanines vides augmentent le sentiment d'insécurité.*

*Il est urgent que la direction investisse dans la*

vacatures niet worden ingevuld. Men kan zich daarbij de vraag stellen hoe het komt dat van 8.000 kandidaten er slechts 176 de selectieprocedure met succes doorlopen.

Er is tevens een veiligheidsprobleem op sommige lijnen. Ook dat is bekend bij de directie en ook hier voelen heel wat chauffeurs en werknemers zich in de steek gelaten. De lege mezzanines — de heer Madrane heeft er reeds over gesproken — dragen bij tot een desolate sfeer in de metrostations en vergroten bijgevolg het onveiligheidsgevoel.

De directie moet dus dringend investeren in veiligheid en in betere arbeidsomstandigheden. Ze beschikt over de noodzakelijke middelen. Ik geef een klein voorbeeld. Er is net geïnterpelleerd over het vooraan instappen. Dat heeft op een aantal lijnen het zwartrijden sterk verminderd en heeft blijkbaar voor enkele miljoenen euro extra inkomsten gezorgd. Als er problemen zijn, moet men het vooraan instappen natuurlijk evalueren, maar het zomaar van tafel vegen, vind ik toch wel drastisch. Bovendien meen ik dat er ook in het buitenland succesvolle voorbeelden zijn.

Als de directie niet meteen maatregelen neemt, maakt ze zich naar de mening van onze fractie schuldig aan nalatigheid. Men kan natuurlijk de vraag stellen of de directie teveel tijd heeft geïnvesteerd in het project "MIVB 2020" en daardoor misschien te weinig of geen oog heeft gehad voor de terechte vragen van de vele duizenden werknemers.

Ik ga niet zover als sommige andere sprekers, die geen hoge pet ophebben van dit project. Mijns inziens kunnen we enkel toejuichen dat de directie een lange termijnvisie uittekent, maar dit moet dan wel gebeuren met het oog op een performant openbaar vervoer.

De sp.a-spirit-fractie is bijvoorbeeld een groot voorstander van de snelle tramverbinding tussen Simonis en het AZ-VUB. Het gaat hier zeker niet om een soort TGV die door Jette zou denderen. Daar blijken nogal wat misverstanden over te bestaan. De tramlijn is ook niet enkel bedoeld om een verbinding met het AZ-VUB tot stand te brengen. Ze moet bijdragen tot de ontsluiting van de noordrand van Jette, de « Tuinen van Jette », waar toch zo'n 5.000 mensen wonen.

*sécurité et dans de meilleures conditions de travail. Elle dispose des moyens nécessaires.*

*Si elle ne prend pas immédiatement des mesures, elle se rend coupable, aux yeux de mon groupe, de négligence. Peut-être la direction a-t-elle investi trop de temps dans le projet "STIB 2020" et, de ce fait, a délaissé quelque peu les questions pertinentes de milliers de travailleurs.*

*Nous ne pouvons que nous réjouir de la vision à long terme tracée par la direction, mais il ne faut pas perdre de vue la nécessité d'un transport public performant.*

*Le groupe sp.a-spirit est un grand partisan de la liaison de tram rapide entre Simonis et l'AZ-VUB. Cette ligne doit également contribuer au développement des « Jardins de Jette ».*

*Enfin, les critiques émises par certains orateurs sont surprenantes. Le MR et le FDF ont dirigé cette Région pendant plus de dix ans, mais aujourd'hui, leur statut de membres de l'opposition semble réveiller certains. En tant que capitale de ce pays et de l'Europe, Bruxelles mérite de bénéficier d'un transport public rapide et confortable dans un climat de paix sociale.*

Tot slot vind ik het verbazingwekkend welke kritieken sommige sprekers naar voren brachten: het tekort aan rollend materieel, het gebrek aan eigen beddingen enzovoort. De MR heeft tien jaar de dienst uitgemaakt in de regering, tot aan het einde van de vorige legislatuur. Het FDF heeft zelfs vijftien jaar mee dit gewest bestuurd. Maar blijkbaar staan de beste stuurlui aan wal en zien sommigen het licht pas wanneer ze in de oppositie zitten. Brussel verdient als hoofdstad van dit land en van Europa een snel en comfortabel openbaar vervoer waar ook sociale vrede heerst. Ik hoop in ieder geval, mijnheer de minister, dat u erin zal slagen om de gemoederen te bedaren.

**De voorzitter.-** Mevrouw Brigitte De Pauw heeft het woord.

**Mevrouw Brigitte De Pauw.-** De CD&V-fractie wenst zich aan te sluiten bij dit debat. Mijnheer de minister, we vragen uw bijzondere aandacht voor de sociale problemen die binnen de MIVB aan de orde zijn. Er was niet alleen de staking van vorige vrijdag, maar ook een actie in het kanton Molenbeek woensdag, in het depot van Haren donderdag en opnieuw een algemene staking vandaag.

We moeten de problemen die de werknemers ondervinden bij het uitoefenen van hun job, ernstig nemen en ons beraden welke algemene beleidsinitiatieven kunnen genomen worden om het mobiliteitsprobleem in ons gewest aan te pakken.

Tevens sluit ik me aan bij de vragen van collega Doyen. Ook ik ben van mening dat het concreet plannen van nieuwe lijnen niet alleen een zaak is van ingenieurs en architecten. De eigenheid van de buurt, de vragen van de buurtbewoners en de betrokkenheid van de lokale besturen zijn even belangrijk.

Daarom pleit ik ook voor een milieu-effectenstudie in verband met de mogelijke aanleg van een snelle tramverbinding naar het AZ-VUB Jette. Ik hoop dat u deze vraag positief kan beantwoorden. Er is daarover een motie geweest in de gemeenteraad van Jette en ook de buurtbewoners wachten op een antwoord ter zake.

Wat de werkomstandigheden van de werknemers betreft, dring ik aan op een betere samenwerking en een betere dienstverlening vanwege de BGDA.

**M. le président.-** La parole est à Mme Brigitte De Pauw.

**Mme Brigitte De Pauw (en néerlandais).-** *Le groupe CD&V demande à M. le ministre d'accorder une attention particulière aux problèmes sociaux qui règnent actuellement au sein de la STIB.*

*Nous devons prendre au sérieux les problèmes que rencontrent les travailleurs dans l'exercice de leur fonction et réfléchir aux initiatives de politique générale qui peuvent être prises pour combattre le problème de la mobilité dans notre Région.*

*Je me joins aux questions de M. Doyen. Les plans concrets de nouvelles lignes doivent également tenir compte de la spécificité des lieux, des questions des riverains et veiller à associer les autorités locales.*

*Je plaide dès lors pour la réalisation d'une étude d'incidence environnementale relative à l'aménagement éventuel d'une liaison de tram rapide vers l'AZ-VUB. Ceci a fait l'objet d'une motion au conseil communal de Jette et les riverains attendent également une réponse à ce sujet.*

*S'agissant des conditions de travail, j'en appelle à une meilleure collaboration avec l'ORBEM et à de meilleurs services de sa part. Certes, les services de la STIB font tout leur possible pour pourvoir aux postes vacants, mais l'orientation de candidats-demandeurs d'emploi sur la base, par exemple, d'un profil établi par l'ORBEM doit être plus rapide pour apporter une solution aux problèmes actuels. Etant donné le taux de chômage, la STIB ne peut manquer de main-*

Ik weet dat de diensten van de MIVB al het mogelijke doen om de openstaande vacatures in te vullen, maar het doorverwijzen van kandidaat-werkzoekenden, bijvoorbeeld op basis van een profielbeschrijving door de BGDA, moet toch vlotter kunnen verlopen, zodat voor de problemen die aan de orde zijn een oplossing wordt gevonden. Het kan toch niet, gelet op de werkloosheidsgraad van het Brussels gewest, dat de MIVB geen nieuwe arbeidskrachten vindt ?

Er moet ook meer werk worden gemaakt van een vlotte doorstroming van het openbaar vervoer. In de andere Europese steden is dat ook gebeurd. Terecht werd enkele jaren geleden gekozen voor het aanleggen en inrichten van een eigen bedding voor het openbaar vervoer. Blijkbaar respecteert een groot aantal automobilisten die eigen bedding niet.

Daarom stel ik voor om te onderzoeken of die stroken niet op een andere manier kunnen worden ingericht, zodat automobilisten de busbedding niet meer kunnen gebruiken. Een andere mogelijkheid bestaat erin striktere en strengere controles in te voeren, maar u weet ook dat we momenteel grote problemen kennen met de politiehervorming.

Het probleem van de doorstroming oplossen getuigt van een reële sociale bezorgdheid voor de problemen waar de chauffeurs mee kampen. Zij lijden vaak aan stress omdat ze hun rusttijden niet kunnen respecteren en hun geplande reistijden niet halen. Wij moeten daarom zo snel mogelijk een vlotte doorstroming van het verkeer realiseren, zoals trouwens ook ingeschreven staat in het regeeraakkoord. Dat moet uiteraard gebeuren in samenspraak met de lokale besturen, die bevoegd zijn voor een deel van de gemeentelijke wegen.

Het spreekt vanzelf dat dit financiële inspanningen vergt, maar stakingen en gezondheidsproblemen bij werknemers kosten ook geld. Als we een oplossing vinden voor een vlottere doorstroming, dan zal de commerciële snelheid van het openbaar vervoer ook verhogen. We weten dat een snelheidsverhoging van het openbaar vervoer met één kilometer per uur de kosten van de MIVB verminderd met 7,5 miljoen euro. De MIVB kan dit geld gebruiken om een aantal noodzakelijke maatregelen te nemen.

(Applaus)

*d'œuvre.*

*Il faut également faire davantage pour favoriser une circulation fluide des transports en commun. Des sites réservés aux transports en commun ont été aménagés. Cependant, un grand nombre d'automobilistes ne les respectent pas.*

*Examinons dès lors une autre possibilité pour aménager ces bandes. Des contrôles plus sévères pourraient être appliqués, mais la réforme des polices pose actuellement de sérieux problèmes.*

*Résoudre le problème de la circulation témoigne d'une réelle préoccupation sociale pour les problèmes des chauffeurs. En effet, l'impossibilité de respecter les temps de repos et les horaires impartis est souvent source de stress. Il nous faut réaliser le plus rapidement possible une circulation fluide, en concertation avec les autorités locales, compétentes pour une partie des voiries communales.*

*Certes, des efforts financiers sont nécessaires, mais les grèves et les problèmes de santé des travailleurs sont également coûteux. De plus, une circulation plus fluide augmenterait la vitesse commerciale des transports en commun, ce qui réduirait les coûts de la STIB de 7,5 millions d'euros. Celle-ci pourrait dès lors consacrer cet argent à des mesures essentielles.*

*(Applaudissements)*

**De voorzitter.-** Mevrouw Els Ampe heeft het woord.

**Mevrouw Els Ampe.-** In een artikel in 'La Dernière Heure' heb ik vastgesteld dat de directeur-generaal van de MIVB, Alain Flausch, de volgende reden aanhaalt voor de staking. Ik citeer: "Selon vous, la grève n'est pas menée contre la direction? Pas du tout, moi je dirais que c'est une grève contre les embouteillages. Sur certaines lignes, aux heures de pointe, les bus éprouvent beaucoup de mal à avancer, et les chauffeurs à prendre leur temps de pause." Uiteraard schetst mijnheer Flausch hiermee een nogal karikaturale voorstelling van de werkelijkheid, maar ze geeft wel aan dat de redenen achter deze staking zeer divers zijn en dat de verantwoordelijkheden gedeeld moeten worden.

Ten eerste is er de verantwoordelijkheid van de directie. Om een krachtdadig, efficiënt, maar ook menselijk personeelsbeleid te voeren, moet zij rekening houden met alle aspecten die de werkcontext beïnvloeden en/of verzwaren. Files zijn geen vrijgeleide om chauffeurs het recht op de wettige pauzes en verlof te weigeren, en zijn evenmin een excus voor de directie om de schuld geheel bij de Lombardstraat te leggen. De directie is verantwoordelijk voor de keuzes die ze maakt, de werkomstandigheden die ze creëert en het beleid dat ze voert.

Het tweede inzicht brengt mij bij de verantwoordelijkheid van de Brusselse regering om een kader te scheppen waarin de MIVB een aannemelijke en efficiënte omlooptijd kan garanderen. Niet alleen voor het personeel, maar ook voor de potentiële klanten van de MIVB.

Ten derde een meer algemene opmerking. Ligt de verantwoordelijkheid ook niet bij de andere regio's, de federale overheid en ook bij Europa? Heel wat gebruikers van de MIVB zijn geen Brusselaars, maar pendelaars en mensen die bij de Europese instellingen werken. Deze instanties zouden een financiële tegemoetkoming moeten doen.

Maar met geld en pauzes alleen valt het probleem van de files niet op te lossen. Hetzelfde geldt voor tramongelukken en het aanpassen van toestellen om het comfort van de reizigers te verbeteren. De vakbonden hebben daar terecht op gewezen.

**M. le président.-** Mme Els Ampe a la parole.

**Mme Els Ampe (en néerlandais).-** Dans une interview publiée par "La Dernière Heure", Alain Flausch, directeur-général de la STIB, avance que les chauffeurs font la grève, non contre la direction, mais contre les embouteillages qui les empêchent de prendre leur temps de pause. Cette interprétation plutôt caricaturale de la réalité témoigne toutefois de la multiplicité des causes de cette grève et le partage des responsabilités à différents niveaux.

*La responsabilité de la direction : pour une gestion efficace du personnel, celle-ci doit tenir compte de tous les facteurs qui influencent le contexte de travail. Les retards dus aux files ne peuvent servir de prétexte à refuser les pauses légales ou les congés, et encore moins de moyen pour faire porter le chapeau au gouvernement bruxellois. La direction est responsable de ses choix, de sa stratégie de gestion et de l'ambiance de travail qu'elle crée.*

*Quant à la responsabilité du gouvernement bruxellois, elle devrait consister à définir un cadre de travail permettant à la STIB de garantir des temps de parcours efficaces, tant pour le personnel que pour les usagers.*

*Enfin, la responsabilité n'incombe-t-elle pas aussi aux autres Régions, à l'Etat fédéral, à l'Europe ? Parmi les usagers de la STIB, il y a des Bruxellois, mais aussi des navetteurs et des fonctionnaires européens. Ces instances sont concernées et devraient soutenir la STIB financièrement.*

*L'argent et les pauses ne suffiront pas à résoudre le problème des embouteillages, ni celui des accidents de tram et de l'adaptation des appareils. Les syndicats l'ont fait remarquer à juste titre.*

*Nous devons oser évaluer le réseau de transport tout entier plutôt que de rester fidèles aux lignes existantes, et mettre davantage l'accent sur le réseau souterrain.*

*Les clients et le personnel demandent avant tout des services réguliers et fiables, ce qui doit être réalisable à l'aide des moyens existants, ou en utilisant éventuellement des moyens supplémentaires d'autres Régions.*

We moeten het hele vervoersnet durven evalueren in plaats van krampachtig vast te houden aan de bestaande lijnen. Wij moeten ons ook afvragen of we in de toekomst niet meer nadruk moeten leggen op het ondergrondse transportnetwerk als een middel om mensen op een comfortabele en aangename manier te vervoeren van punt A naar punt B.

De klanten vragen in de eerste plaats een regelmatige en betrouwbare dienstverlening. Het personeel vraagt eigenlijk hetzelfde. Het moet ook mogelijk zijn om die wensen te realiseren met de bestaande middelen. We zouden eventueel ook extra middelen van de andere regio's kunnen gebruiken.

Tot slot een opmerking over het aantal ongevallen. Er gebeuren veel tramongevallen. Hoeveel gebruikers van het openbaar vervoer geraken verwikkeld in ongevallen? Hoe verhoudt het aantal ongevallen met transportmiddelen van het openbaar vervoer zich tot het aantal auto-ongevallen?

**De voorzitter.-** De heer Pascal Smet, minister, heeft het woord.

**De heer Pascal Smet, minister.-** Een reeks stakingen en twee ongevallen. Wat is er aan de hand met de MIVB? Deze vraag stelt u zich, stel ik mij en stelt vooral de gebruiker van ons openbaar vervoer zich.

U heeft heel wat vragen gesteld, waarop ik u heel wat antwoorden zal geven. Ik zal eerst antwoorden op de vragen over de tramongelukken, vervolgens op vragen over de stakingen, dan op de vragen inzake het mezzaninepersoneel, daarna op vragen over de MIVB-brochure "2020" en het regeerakkoord, en tenslotte op de vragen over het gratis vervoer voor kinderen onder de twaalf.

(verder in het Frans)

*Wat de tramongevallen op de Tervurenlaan betreft. Het eerste ongeval gebeurde op 12 oktober in de richting van Montgomery. Een tram van de lijn 44 ramde een tram van de lijn 39. De grond was droog en het zicht uitstekend. Volgens het onderzoek van de technische dienst van de MIVB waren de veiligheidsonderdelen van de tweede tram in uitstekende staat.*

*Concernant le nombre d'accidents de tram, combien d'utilisateurs des transports en commun impliquent-ils ? Quel est le rapport entre le nombre d'accidents impliquant des transports en commun et les accidents de voiture ?*

**M. le président .-** La parole est à M. Pascal Smet, ministre.

**M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).-** *Une série de grèves et deux accidents. Que se passe-t-il à la STIB ? Je me pose cette question, vous vous la posez et les usagers de nos transports en commun surtout se la posent.*

*Je vais répondre à l'ensemble des questions que vous m'avez posées.*

*(poursuivant en français)*

Je commencerai par les interpellations de Mesdames Persoons et Fremault à propos des deux graves accidents de tram survenus avenue de Tervueren à Woluwé-Saint-Lambert. Le premier s'est déroulé le 12 octobre dans le sens Woluwé vers Montgomery où un tram de la ligne 44 a tamponné violemment l'arrière d'un tramway de la ligne 39.

L'accident s'est produit sur un sol sec avec une visibilité complètement dégagée. L'examen effectué par les services techniques de la STIB a montré que tous les organes de sécurité de la motrice tamponneuse étaient en parfait état.

*Het tweede ongeval deed zich voor op 21 oktober op de Leopoldsquare. Ook daar ging het om een tram van lijn 44 en een andere van lijn 39. De eerste tram wachtte voor een rood licht en de tweede tram is op de eerste gebotst. De technische dienst van de MIVB gaat momenteel na of de tweede tram wel in orde was.*

*Ondanks de opvallende gelijkenissen bestaan er ook verschillen tussen de twee ongevallen. Het eerste ongeval gebeurde op een stijgende helling met zicht van meer dan 150 meter en een droge bodem. Het tweede ongeval daarentegen gebeurde vlakbij een halte, op een licht dalende helling en in een bocht. Het nachtelijke onweer had de sporen en de grond glad gemaakt. Men had zand gestrooid om 3u30 en om 7u30. Het ongeval gebeurde om 8u50.*

*Ik heb de MIVB gevraagd me een verslag van de twee ongevallen te bezorgen maar heb dit nog niet ontvangen. Voor beide ongevallen zijn noch het interne technische noch het gerechtelijke onderzoek afgerond. Het is dus te vroeg om conclusies te trekken over de mogelijke oorzaken. Maar ik verzekert u dat ik de zaak op de voet zal volgen.*

*Mevrouw Persoons vraagt me meer uitleg over de opleiding van de chauffeurs. Die opleiding bestaat uit twee delen: een eerste deel van twintig dagen in een opleidingscentrum van de MIVB behandelt de theorie en manoeuvres. Het tweede deel is een praktijkopleiding onder begeleiding van een monitor. Het duurt vijftien dagen voor bus- en zeven dagen voor tramchauffeurs.*

*Mevrouw Persoons, het is strikt verboden tijdens het werk een GSM te gebruiken !*

*(verder in het Nederlands)*

Het gemeenschappelijk vakbondsfront heeft op 7 oktober een stakingsaanzegeging gedaan. Die liep tot 22 oktober. Naar aanleiding van de stakingsaanzegeging ontmoette de directie van de MIVB verschillende malen de vakbondsvertegenwoordigers. Er werd een stand van zaken opgemaakt en voorstellen geformuleerd, maar dat bleef zonder resultaat. Vrijdag jongstleden was er een algemene staking en ook deze week werd het werk neergelegd. Dat kon u trouwens vandaag zelf hier aan het parlement vaststellen.

Le second accident du 21 octobre 2004 s'est produit au square Léopold II, également entre un tram de la ligne 44 et un tram de la ligne 39. Le premier tram était à l'arrêt au feu rouge au carrefour de l'avenue de Tervueren et du square Léopold II. Après avoir marqué l'arrêt normal au square Léopold II situé à 50 m, la seconde voiture a violemment tamponné le véhicule qui stationnait au feu rouge.

Les services techniques de la STIB poursuivent actuellement un examen du véhicule tamponneur.

Tant la similitude de ces deux accidents que leur proximité dans le temps interpellent. Mais signalons tout de même les différences suivantes : le premier accident s'est produit dans une montée avec une parfaite visibilité de plus de 150 m. par sol sec. Le second s'est par contre produit aux abords d'un arrêt square Léopold II en légère descente et en courbe après une nuit de violente tempête qui a rendu les voies et le sol relativement glissants. Deux sablages spécifiques avaient été effectués à 3h30 et à 7h30. L'accident est intervenu à 8h50.

Dans les deux cas, une enquête technique interne à la STIB, ainsi qu'une enquête judiciaire sont en cours. Il est donc encore trop tôt pour tirer des conclusions quant aux causes potentielles de ces accidents. Comme vous, je suis impatient de connaître les résultats, afin de tirer les conclusions qui s'imposent.

Pour conclure sur ce point, je vous informe que dès le premier accident, et à fortiori après le second, j'ai demandé à la STIB de me faire parvenir un rapport en la matière. Je ne suis pas encore en possession de ces rapports, les enquêtes étant encore en cours. Il est donc encore trop tôt pour conclure dans ce dossier, mais soyez assurés que je vais suivre ceci de très près.

Madame Persoons m'interroge également sur les formations des chauffeurs. En ce qui concerne les chauffeurs de bus, la formation se déroule en deux parties. La première partie, essentiellement composée de théorie et d'apprentissages de manoeuvres, dure vingt jours et se déroule au centre de formation de la STIB à Haren. La seconde partie dure quinze jours et porte sur la conduite pratique sur le réseau en présence d'un moniteur.

Mijn kabinetschef had op zijn beurt al bij de bekendmaking van de stakingsaanzeiging contact gezocht met zowel de vakbondsvertegenwoordigers als met de directie. Mijn wens was dat er een serieuze dialoog op gang gebracht zou worden, op basis van concrete eisen en voorstellen en een concrete timing, om een oplossing te bereiken en een staking te vermijden. Ik stel jammer genoeg, net als u, vast dat de gesprekken de stakingen niet hebben opgeschort.

Zoals ik woensdag 20 oktober jongstleden heb geantwoord op de mondelinge vraag van de heer Grimberghs, is de MIVB een autonome publieke onderneming. Het is in de eerste plaats aan de algemene directie om met de sociale partners te onderhandelen en oplossingen aan te reiken voor dit soort conflicten. Zo staat het in het statuut van de MIVB, het beheerscontract tussen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de MIVB. Dit is een van de basisprincipes van het sociaal overleg in België, dat u geacht wordt te kennen.

Dat is ook wenselijk voor een doeltreffend beheer. De politiek moet immers vermijden dat beheersorganen gederesponsabiliseerd worden door in hun plaats te treden bij onderhandelingen met de vertegenwoordigers van werknemers. Tot slot liggen vooral interne organisatorische aangelegenheden ten grondslag aan de huidige conflicten. Het is in de eerste plaats de verantwoordelijkheid van de MIVB-directie om een oplossing te vinden.

Gelet op het statuut van de MIVB, de noodzakelijke responsibilisering van de directie en de interne oorzaken van het conflict heb ik ervoor gekozen mij niet rechtstreeks of openbaar te mengen in de onderhandelingen. Dat weerhoudt mij of mijn kabinetschef er uiteraard niet van om geregeld poolshoogte te nemen bij de vertegenwoordigers van de werknemers en de directie over de evolutie van het dossier.

Samen met de minister-president heb ik afgelopen woensdagmorgen overigens een delegatie van het personeel ontmoet om naar hun eisen te luisteren. De minister-president en ikzelf hebben de directeur-generaal, de heer Flausch, gisterenmiddag eveneens ontmoet met de uitdrukkelijke boodschap dat de directie en de vakbonden binnen de kortste termijn tot een redelijke oplossing moeten komen.

La formation des chauffeurs de tram se déroule également en deux parties : la première dure vingt jours, est également organisée au centre de formation de la STIB, et consiste en de la théorie et de l'apprentissage sur simulateur. La seconde partie porte sur la conduite en écolage sur le réseau en présence d'un moniteur. Elle dure sept jours.

Madame Persoons, l'utilisation d'un GSM est strictement interdite pendant le travail !

*(poursuivant en néerlandais)*

*Le front commun syndical a déposé le 7 octobre un préavis de grève qui courait jusqu'au 22 octobre. Suite à cela, la direction de la STIB a rencontré à plusieurs reprises les représentants syndicaux, mais sans résultat. Il y a eu une grève générale vendredi passé et des débrayages cette semaine.*

*Mon chef de cabinet a pris contact avec les représentants syndicaux et la direction afin de stimuler le dialogue et d'éviter la grève. Les entretiens n'ont malheureusement pas suspendu les grèves.*

*La STIB est une entreprise publique autonome. C'est donc à sa direction générale de négocier et de parvenir à une solution avec les partenaires sociaux, comme le stipule le contrat de gestion entre la Région de Bruxelles-Capitale et la STIB. C'est un des principes de base de la concertation sociale en Belgique.*

*En outre, le politique doit éviter de déresponsabiliser les organes de gestion en négociant à leur place avec les représentants des travailleurs.*

*Enfin, comme ce sont surtout des problèmes organisationnels internes qui sont à la base des conflits actuels, il est avant tout de la responsabilité de la direction de la STIB de trouver une solution.*

*J'ai donc préféré ne pas impliquer directement les autorités publiques dans les négociations, ce qui ne nous empêche pas, mon chef de cabinet ou moi-même, de nous informer régulièrement de l'évolution de ce dossier auprès des représentants des travailleurs et de la direction.*

*D'ailleurs, mercredi passé, nous - le ministre-président et moi-même - avons rencontré une*

Wat zijn nu de belangrijkste eisen?

(verder in het Frans)

*Het tekort aan buschauffeurs is een reëel probleem. Dat beseft ook de directie van de MIVB.*

*De MIVB heeft in totaal 6.083 werknemers. Dat is vrij veel. Niettemin zijn met name de buschauffeurs onderbezett, meer bepaald met 3,5%. Dat wordt onder meer geweten aan de aanpassing van heel wat reistijden begin dit jaar. Daardoor zijn er veel diensten bijgekomen, wat het tekort aan buschauffeurs heeft vergroot.*

*Daar komt bij dat er om allerlei redenen tachtig chauffeurs zijn vertrokken in ongeveer een semester. Dat is meer dan gewoonlijk. In 2004 namen tot nu toe 12 personen ontslag, tegen 22 in 2003.*

*Mevrouw Delforge en de heer Romdhani hebben aangehaald hoe moeilijk het is om zelfs maar enkele tientallen buschauffeurs te vinden. En dat terwijl er bijna 90.000 werklozen zijn in Brussel !*

*Mevrouw Delforge wijst erop dat veel kandidaten niet slagen voor de selectieproeven van de MIVB. Naast de algemene kennis en de rijbekwaamheid worden ook de persoonlijkheid, de motivatie en de emotionele stabiliteit van de kandidaten getest.*

*Dit jaar werden 176 chauffeurs in dienst genomen terwijl er 8.000 kandidaten waren. Het slaagpercentage is 2,2%. Dat is vergelijkbaar met de situatie in Parijs. De strenge selectie garandeert de bekwaamheid van de toekomstige chauffeurs en de veiligheid van hun passagiers. Zoniet zou ik - terecht - vragen krijgen over de te soepele aanwervingscriteria. Niettemin zal ik de directie vragen om de oorzaken van de lage slaagcijfers te onderzoeken en er iets aan te doen.*

*De MIVB doet er blijkbaar alles aan om het tekort te verhelpen. Begin september waren er 66 chauffeurs te kort. Inmiddels zijn er al 12 in dienst genomen en aan het werk gegaan, en beginnen er 8 aan hun opleiding. Voor het einde van het jaar zal het saldo, 46 chauffeurs, in dienst worden genomen. Momenteel loopt er voor de derde keer dit jaar een rekruteringscampagne, via persmededelingen, affiches en inschrijvingsformulieren die in de stations beschikbaar zijn.*

*délégation du personnel pour écouter leurs revendications. Nous avons également rencontré M. Flausch hier après-midi et nous lui avons signifié que la direction et les syndicats devaient rapidement parvenir à une solution.*

(poursuivant en français)

Le manque d'effectifs des chauffeurs de bus est l'un des motifs les plus mis en avant. Il s'agit d'un réel problème connu de tous, et reconnu par la direction de la STIB.

L'effectif global de la STIB s'élève à 6.083 agents, ce qui est élevé au regard de ces dernières années. Le problème est surtout situé au niveau des chauffeurs de bus, qui souffrent d'un sous-effectif actuel de 3,5%.

Plusieurs causes sont mises en avant, dont le réajustement de nombreux temps de parcours à la suite de groupes de travail paritaires mis en place en début d'année. Ces réaménagements ont généré des services supplémentaires (plus au moins dix par jour pour le bus), ce qui a creusé le déficit du nombre nécessaire de chauffeurs.

A cela s'ajoutent 80 départs (un nombre plus élevé que d'habitude) sur un peu plus d'un semestre, dont l'essentiel résulte de mutations et démissions, licenciements, départs anticipés. En 2004, il y a eu 12 démissions, contre 22 en 2003.

Madame Delforge et Monsieur Romdhani ont également fait référence à l'incroyable difficulté de recrutement sur le marché de l'emploi pour ce type de métier. Comment est-il possible qu'à Bruxelles, où il y a presque 90.000 chômeurs, l'on rencontre les pires difficultés pour trouver quelques dizaines de chauffeurs de bus ?

Mme Delforge évoque le taux important d'échecs lors des tests d'embauche à la STIB. Outre la présélection sur base de l'acte de candidatures, les candidats passent des tests collectifs de connaissances générales de base et ensuite des tests individuels (tests de réflexes, test de personnalité et interview). Viennent ensuite des tests pratiques de conduite.

Les critères pris en compte lors de l'interview sont : les parcours scolaire et professionnel, la personnalité, les motivations, l'attitude générale et la stabilité émotionnelle. Le jury est composé de

*(verder in het Nederlands)*

Naast het tekort aan buschauffeurs vormt ook de organisatie van het werk een zeer netelig punt. Mevrouw Delforge en de heren Romdhani en de Patoul verwijzen in hun interpellatie naar het probleem van de pauzes tussen twee ritten. Mevrouw Byttebier heeft het in haar interpellatie over problemen die de werknemers van de MIVB ondervinden om verlof te nemen.

Dit alles moet natuurlijk worden gekoppeld aan de onderbezetting waarover ik net heb gesproken. Toch moet de MIVB de planning zo organiseren dat er redelijke breaks mogelijk zijn voor iedereen. Hoe dat moet gebeuren, is een zaak van het operationeel management.

Het probleem van het niet-opgenomen verlof waarnaar mevrouw Byttebier verwijst, is vooral zeer verontrustend in het busdepot van Haren. De andere bus- en tramdepots staan volgens de directie onder controle op dit vlak. Het plan omtrent de dringende aanwervingen zal dus in de eerste plaats in Haren van toepassing zijn.

Tot slot moet de MIVB bij de planning een juist evenwicht vinden tussen privé-leven en werk en uiteraard, mijnheer du Bus de Warnaffe, meer rekening houden met de anti-stressinitiatieven. De MIVB kampt dus met een organisatieprobleem. Ik herhaal nogmaals dat het in de eerste plaats aan de directie is om dit euvel te verhelpen.

*(verder in het Frans)*

*Ook het probleem van de interne communicatie werd aangestipt. Het is aan de directie van de MIVB om het vertrouwen van haar personeel te herstellen. Zoals mevrouw Quix heeft opgemerkt, is een permanente en goede communicatie een wezenlijk element van modern personeelsbeheer.*

*Mevrouw Delforge en de heer Romdhani hebben erop gewezen dat het nieuwe systeem waarbij vooraan moet worden ingestapt, voor meer spanningen bij de chauffeurs zorgt.*

*De MIVB heeft de ruimte in de bussen opnieuw ingericht en daarbij drie elementen benadrukt: het onthaal, de billijkheid - geen zwartrijden meer - en het wederzijds respect. Doel is om in de bussen eenrichtingsverkeer in te voeren, teneinde het*

psychologues et d'assistants sociaux de la STIB. Cette année, 176 chauffeurs ont été engagés sur un total de 8.000 candidatures, ce qui représente un taux d'engagement de 2,2 %. Ce taux est comparable à celui observé à la RATP. Il s'agit d'une sélection sévère, mais qui donne un maximum de garanties quant à la capacité des futurs chauffeurs à assurer la sécurité de leurs passagers et de l'ensemble des usagers de la route. Il est donc logique que les tests soient sévères. Dans le cas contraire, vous m'auriez posé, à juste titre d'ailleurs, des questions sur les critères d'embauche trop légers. Je m'étonne néanmoins de ce taux de réussite très faible et je demande à la direction générale d'en analyser sérieusement les raisons, d'y remédier et d'être plus proactive dans le recrutement.

La STIB met apparemment tout en oeuvre pour remédier au manque actuel. Sur les 66 chauffeurs manquants début septembre, 12 ont été recrutés et sont opérationnels, 8 vont commencer leur écolage, et les 46 restants seront recrutés avant la fin de l'année selon le planning suivant : 31 en novembre et 15 en décembre. Une campagne de recrutement, la troisième cette année, est en cours actuellement et s'étalera jusqu'au 30 novembre. Elle consiste en des publications dans la presse, ainsi que des affichages, et des mises à disposition dans les stations de métro et dans les bus de formulaires de candidature, à remplir et renvoyer à la STIB.

*(poursuivant en néerlandais)*

*Outre la pénurie de chauffeurs de bus, l'organisation du travail constitue un autre problème épique. Mme Céline Delforge, M. Mahfoudh Romdhani et M. Serge de Patoul soulignent dans leurs interpellations le problème des pauses entre les tournées et Mme Adelheid Byttebier, celui que rencontrent les travailleurs de la STIB pour prendre congé.*

*Cela est évidemment lié au manque de personnel que j'ai évoqué. La STIB doit aménager son planning de manière à organiser des temps de pause pour chacun.*

*Contrairement aux autres dépôts de bus et de tram, ce problème de prise de congé concerne principalement le dépôt de Haren et devrait être parmi les premiers à faire l'objet du plan urgent de recrutement.*

gedrang aan de deuren van in- en uitstappende reizigers zoveel mogelijk te beperken. Met uitzondering van de gelede bussen moet vandaag op 41 van de 43 buslijnen vooraan worden ingestapt. Volgens de MIVB zou na een aanpassingsperiode van ongeveer twee weken dit systeem voor tijdwinst moeten zorgen.

Uit de tevredenheidsonderzoek die tijdens de voorbije zomer werd gehouden, blijkt overigens dat 70% van de reizigers tevreden is over deze procedure en slechts 4,8% sterk gekant is tegen het systeem. Ook 75% van de buschauffeurs zou tevreden zijn over de maatregel. De voordelen zijn de betrouwbaarheid van het zwartrijden, de verbetering van de veiligheid, de verhoging van het aantal zitplaatsen, een opwaardering van de functie van de buschauffeur en een afschrikkingseffect voor vandalisme.

Er zijn evenwel ook nadelen aan het systeem verbonden: het leidt tot vertragingen, de doorgang in de bus zelf is niet altijd gemakkelijk en iedereen is verplicht om zijn vervoerbewijs te tonen, ook degenen die een abonnement hebben.

Om deze maatregel te doen slagen, moeten de voordelen worden vergroot en de nadelen worden weggewerkt.

Een deel van de extra ontvangsten zou naar de materiële werkomstandigheden van de buschauffeurs moeten vloeien, want zij dragen in sterke mate bij tot de goede werking van dit systeem.

De malaise wordt niet alleen door interne factoren veroorzaakt, maar is ook het gevolg van de toenemende verkeersdruk in de stad. Die leidt tot stress bij de buschauffeurs, aangezien er slechts op 10% van de trajecten een aparte busstrook is.

De verkeerstoename leidt tot een lagere reisnelheid en meer onregelmatigheden. Daardoor duurt het traject langer en lopen de wachttijden aan de haltes op. Om de dienstverlening te handhaven zijn er meer chauffeurs en meer bussen nodig.

Het is absurd, maar we moeten steeds meer middelen spenderen, terwijl de bussen trager worden en de doorkomsten onregelmatiger. We moeten die vicieuze cirkel doorbreken door de reisnelheid en de regelmaat van de lijnen te

Le management de la STIB doit veiller à permettre l'équilibre entre vie privée et vie professionnelle de ses agents et tenir davantage compte des initiatives anti-stress. La STIB est confrontée à un problème d'organisation. C'est à la direction d'y remédier.

(poursuivant en français)

Des causes liées à des problèmes de communication interne sont également avancées. Cela ressort clairement des déclarations qui ont été faites ces derniers temps de part et d'autre. Il revient à la direction de la STIB de rétablir le climat de confiance avec son personnel, climat de confiance qui semble ne plus exister aujourd'hui. En effet, Mme Quix, une communication continue et de qualité avec les collaborateurs de tous les niveaux est un élément essentiel de la gestion moderne du personnel.

Des problèmes de tensions chez les chauffeurs, liés à l'instauration récente du système de montée à l'avant, ont également été soulevés et relayés dans l'interpellation conjointe de Mme Céline Delforge et de M. Mahfoudh Romdhani.

La STIB a décidé de réorganiser l'espace dans les bus en mettant l'accent sur trois concepts bien visibles : l'accueil, l'équité (fin de la fraude) et le respect mutuel. Le but premier est l'instauration d'un sens unique dans le bus, afin d'éviter au maximum les bousculades aux portes entre les flux montants et descendants des voyageurs.

Si l'on excepte les lignes exploitées avec des bus articulés, 41 lignes sur 43 sont aujourd'hui exploitées avec le système de montée à l'avant.

La STIB considère qu'après un temps d'adaptation moyen de deux semaines, l'embarquement et le débarquement par la nouvelle méthode s'opèrent plus rapidement qu'avant sur la plupart des lignes.

En outre, une enquête de satisfaction réalisée avant les congés de 2004 auprès de la clientèle, fait apparaître que les voyageurs sont en grande majorité satisfaits de cette procédure (70%) avec un pourcentage de 4,8 de personnes totalement hostiles au système. Selon la STIB, une majorité de 75 % de chauffeurs se déclaraient également satisfaits de cette mesure.

verbeteren.

*Wat de automatische controle van de verkeerslichten betreft : van de 450 kruispunten waar SIBELGAZ het systeem zal installeren, worden er 150 door het gewest gerealiseerd en 40 door de MIVB. Het gaat om 75% van de kruispunten waar trams passeren.*

*De situatie is minder rooskleurig voor de bussen. Er is een voorstel om een systeem te gebruiken met een magnetische lus, dat betrouwbaar is zolang de lus niet wordt beschadigd. Het alternatief is een antenne op het dak van de bus, maar dit systeem is slechts voor 90% betrouwbaar.*

*Het VICOM-beleid (vitesse commerciale) moet worden versterkt door meer eigen beddingen aan te leggen die onbruikbaar zijn voor ander verkeer, busstroken in te voeren, bij kruispunten meer voorrang te verlenen aan het openbaar vervoer en voetgangerszones te creëren in straten waar er weinig ruimte is voor verkeer. Een dergelijk beleid zal de omloopijd tot een minimum beperken, wat voor iedereen voordelig is.*

*Het VICOM-programma is belangrijk voor de heraanleg van de gewestwegen. Na overleg met de gemeenten wil ik op basis van precieze criteria een lijst opmaken van de belangrijkste werkzaamheden voor deze zittingsperiode. Eén van die criteria is de kwaliteit van de openbare ruimte, met plaats voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer.*

*Infrastructuurwerken alleen volstaan niet om de reisnelheid te verhogen. Er zijn ook andere beleidsmaatregelen nodig, zoals het opstellen van een verkeersplan, de invoering van eenrichtingsverkeer om het transitverkeer te beperken, een betere afstelling van de verkeerslichten, het verlenen van voorrang aan het openbaar vervoer en het respect van de reglementering.*

*De bal ligt nu in het kamp van de gemeenten. Niet alle gemeentelijke mandatarissen kiezen echter voor duurzame mobiliteit. Ik ben dan ook blij dat u mijn initiatief steunt.*

*Er moet op korte termijn een oplossing komen voor de sociale spanningen bij de MIVB. Men zegt beter niet aan de vakbonden dat hun problemen voornamelijk te wijten zijn aan de verslechterde verkeerssituatie. Dat zou immers betekenen dat ze*

Parmi les avantages les plus cités, on retiendra :

- la lutte contre la fraude (sentiment de ne plus être le seul à payer !) ;
- une sécurité accrue (moins de clients perturbateurs dans le bus) ;
- plus de places assises (moins de monde dans les bus parce que certains clients s'abstiennent de monter pour de courtes distances) ;
- une meilleure perception du rôle du personnel (chauffeur à nouveau « maître à bord ») ;
- une meilleure maîtrise du vandalisme.

A côté de cela, le système génère des inconvénients :

- les ralentissements (perte de vitesse commerciale pour la STIB) et les retards pour les clients ;
- les difficultés de passage dans le véhicule (personnes à mobilité réduite, poussettes d'enfant) ;
- l'obligation de chercher son titre de transport (même pour les abonnés).

Il importe pour le succès de la mesure de conforter les avantages et d'apporter une solution aux inconvénients cités par les clients et par les chauffeurs.

Les chauffeurs de bus ont en effet, Mme Quix, contribué au bon fonctionnement apparent — mais il faut encore l'évaluer — de cette mesure, et ils doivent en être remerciés. J'ai communiqué à la direction qu'il convient de destiner une partie des recettes supplémentaires à l'amélioration des conditions de travail matérielles des chauffeurs de bus. C'est grâce à eux que cette amélioration a pu se faire et ils doivent également en profiter.

Outre les facteurs internes importants, il faut admettre qu'une des causes du malaise provient en partie des conséquences de la congestion croissante de la circulation dans la ville. Ceci crée une charge de travail supplémentaire et génère du stress chez les chauffeurs. Cette congestion frappe particulièrement les lignes de bus qui ne sont pas suffisamment préservées — moins de 10 % des axes routiers parcourus par les bus sont à l'écart du

*geen greep hebben op de situatie en dat ze in de nabije toekomst geen beterschap kunnen verwachten.*

*Als het vertrouwen tussen de directie en het personeel wordt hersteld en er concrete afspraken worden gemaakt, is het zeker mogelijk om intern een oplossing te vinden voor heel wat problemen. Ik dring er bij beide partijen op aan zich rekenbaar te geven van hun verantwoordelijkheid en zonder vooroordelen een gesprek aan te gaan. Het is zeer spijtig dat de gebruikers van het openbaar vervoer de eerste slachtoffers zijn van deze staking.*

*Een van de vakbonden heeft een verzoek ingediend bij de paritaire commissie. Als er niet spoedig een oplossing komt voor het conflict, moet die commissie zo snel mogelijk bijeenkomen.*

*Mevrouw Delforge stelde in haar interpellatie een vraag over het onderhoud van de trams van het type "2000". Omdat het onderhoud geen demonteerbare onderdelen betreft, vindt het plaats in de werkplaatsen van de MIVB. De leverancier en de MIVB zijn overeengekomen dat de MIVB-arbeiders voor het onderhoud instaan. De herstellingen die onder de waarborg vallen, worden natuurlijk aan het bedrijf Bombardier gefactureerd.*

*(verder in het Nederlands)*

De heren Doyen en Parmentier stellen mij een vraag over de verspreiding van een document getiteld "Toekomstvisie 2020" door de MIVB en over de samenhang ervan met het regeerakkoord en het beleid rond openbaar vervoer dat de regering voor deze legislatuur wil uitstippelen.

De MIVB had op 15 september laatstleden, in het kader van haar vijftigste verjaardag, haar toekomstvisie voor het stedelijk openbaar vervoer in Brussel voorgesteld. De deelnemers ontvingen verschillende documenten waaronder een memorandum en de brochure "Toekomstvisie 2020".

Na de verkiezingen ontvingen de vertegenwoordigers van de partijen die de nieuwe coalitie moesten vormen het memorandum. Dit memorandum is van de hand van zowel het uitvoerend comité van de MIVB (de directie) als van haar beheerscomité (statutair orgaan) dat het

trafic routier.

Cette croissance de trafic amène la STIB à prolonger les temps de parcours et les temps de régulation aux terminus pour faire face à la baisse de la vitesse commerciale et à l'irrégularité. Il lui faut mettre en oeuvre davantage de moyens — plus de conducteurs et plus de matériel roulant — pour maintenir son offre à la clientèle.

Avouons que cela devient absurde : il faut dépenser de plus en plus pour maintenir des bus trop lents aux passages irréguliers ! Il faut absolument sortir de ce cercle vicieux en concrétisant l'objectif d'augmentation de la vitesse commerciale des lignes et de la régularité.

En premier lieu, je répondrai à M. de Patoul, en ce qui concerne la situation en matière de télécommande de feux. Sur les 450 carrefours à équiper par SIBELGAZ, quelques 150 l'ont été au niveau régional, et 40 par la STIB.

Septante cinq pour cent des carrefours avec passage de trams sont en voie de réalisation.

Pour les bus, je constate tout comme vous que la situation est nettement moins brillante. Une proposition est à l'examen qui concerne un dispositif de commande basé sur une détection par boucle magnétique dans le revêtement (système fiable tant que la boucle n'est pas détériorée) ou une détection via une antenne fixée sur le toit du bus (moins cher mais fiabilité moindre (90%).

Mesdames et messieurs les députés,

La politique VICOM doit être renforcée et devenir beaucoup plus ambitieuse par la création de nouveaux sites propres infranchissables, par l'aménagement de bandes pour autobus, par une priorité accrue des transports publics lors de la traversée de carrefours à feux, et par la création de zones piétonnes et semi-piétonnes, dans les artères où l'espace de circulation est limité.

Une telle politique a pour effet de garantir un temps de parcours minimum, ce qui est à la fois attractif pour les usagers et pour les chauffeurs et autres membres du personnel STIB en charge de l'organisation quotidienne des mouvements des bus, en termes de stress.

Je suis convaincu de l'importance de la dimension

unaniem goedkeurde. Voedingsbodem voor de inhoud van dit document zijn de conclusies van de vergaderingen die de MIVB in maart 2004 organiseerde en waaraan ruim 80 mensen deelnamen, waaronder volksvertegenwoordigers, federale en gewestelijke ambtenaren, enzovoort.

Dit memorandum moet beschouwd worden als een werkdocument dat als achtergrond kan dienen voor het nieuwe beheerscontract tussen het gewest en de MIVB voor de periode 2006-2010.

De brochure over de toekomstvisie 2020 werd dus op 15 september laatstleden voorgesteld. Zij bevat een hele reeks denkoefeningen en voorstellen.

Zoals in het voorwoord te lezen staat: "Na een diagnose van de bestaande situatie wordt in deze brochure de inzet beschreven en worden mogelijke toekomstbeelden gegeven voor het openbaar vervoer tegen het jaar 2020."

Het is dus niet de bedoeling van de MIVB om een oplossing op te leggen, maar om een denkoefening op gang te brengen over de toekomst van het openbaar vervoer in ons gewest.

In die zin speelt de MIVB, in het kader van haar strategische opdracht zoals voorzien in het beheerscontract, een adviserende rol ten aanzien van het gewest. Ik vind het dan ook logisch dat een dergelijk document, dat enkel voorstellen bevat, niet door het parlement of de regering moet worden goedgekeurd. Andere vervoermaatschappijen, zoals De Lijn bijvoorbeeld, doen net hetzelfde. Het is trouwens wenselijk dat ook andere gewestelijke instellingen deze strategische aanpak zouden ontwikkelen.

De brochure "Toekomstvisie 2020" zal, net als de andere documenten of studies die door andere actoren en instellingen werden gerealiseerd, stof zijn voor onze debatten en denkoefeningen over deze belangrijke materie. De brochure bindt de regering uiteraard in geen geval.

Er werden 2000 exemplaren van de "Toekomstvisie 2020" in het Frans gepubliceerd en 1000 in het Nederlands. De kosten voor de opmaak (met inbegrip van de consultancy, de vergaderingen van de werkgroepen en de volksvertegenwoordigers en de vertaling van de teksten, enz.) en de kosten voor het drukwerk bedragen 107.000 euro, wat 0,03% van de

VICOM dans le cadre du réaménagement des voiries régionales. Sans vouloir entrer trop dans les détails à ce stade, j'ai l'intention, après consultation de chaque commune (à propos des travaux de réaménagement à réaliser), de dresser, sur base de critères bien précis, une liste des travaux importants à réaliser sous cette législature. Ces aménagements visent des objectifs très précis, parmi lesquels figure la qualité de l'espace public, avec une place importante réservée aux piétons, aux cyclistes et aux transports publics.

Bien entendu, la recherche d'une meilleure vitesse commerciale ne s'appuie pas que sur des mesures d'infrastructures. Un grand nombre de mesures de gestion telles que l'établissement d'un plan de circulation, l'interposition de sens uniques pour limiter le trafic de transit, la temporisation des feux, les priorités des transports publics, le respect des règles, sont très importants.

A cet égard, Messieurs les députés, bourgmestres et échevins ici présents, la balle est principalement dans le camp des communes, dont je n'ai pas le sentiment que tous les mandataires font à tout moment les choix les plus courageux en faveur de la mobilité durable. Certains pourront d'ailleurs penser que cette formulation est un euphémisme! Et je me réjouis de votre support à tous en tout cas.

Les tensions sociales que rencontre la STIB en ce moment doivent être quant à elles résolues à très court terme. C'est pourquoi je suis d'avis qu'il n'est pas judicieux de répondre aux syndicats que la principale cause de tous leurs problèmes réside dans la détérioration des conditions de circulation dans la ville, car cela laisse à penser que les solutions échappent à leur emprise et se trouvent inscrites dans un avenir plus ou moins lointain.

Je répète une fois encore que de nombreuses questions posées aujourd'hui peuvent trouver une réponse en interne, dans le cadre d'un dialogue dans la confiance restaurée entre la direction et les représentants du personnel, et sur la base d'engagements concrets, avec des timings concrets.

Je souhaiterais clore ce point en insistant sur la nécessité pour la direction d'une part, et pour les organisations syndicales et leurs membres, d'autre part, de prendre leur responsabilité dans ce dossier, et de se parler dans un climat dénué de tout à priori.

werkingsuitgaven van de MIVB vertegenwoordigt, op basis van 350 miljoen euro in 2003.

Ik was vooraf op de hoogte van de inhoud van het toekomstplan.

(*verder in het Frans*)

*De milieueffectenrapporten worden uitgevoerd in toepassing van de ordonnantie van 13 mei 2004 houdende ratificatie van het Brussels wetboek van ruimtelijke ordening, dat dergelijke rapporten verplicht voor ondergrondse bouwwerken. Ook voor infrastructuurwerken die een wezenlijke wijziging van de verkeerssituatie veroorzaken, zoals nieuwe tramlijnen, is een milieueffectenrapport verplicht.*

*Er is dus een goed wettelijk kader voor overleg met de bevolking. Maar dat moet worden aangevuld met meer proactieve maatregelen van het gewest en de MIVB. Alle betrokkenen bij een project moeten van meet af aan worden geraadpleegd, om de zaken op een meer globale manier aan te pakken.*

*Het is trouwens niet omdat er in de regeringsverklaring geen concrete tracés vermeld staan dat er niet over wordt nagedacht !*

*Voor de verbinding met het AZ-VUB voorziet het gewestelijk ontwikkelingsplan in een nieuwe trambedding tussen het Simonisplein en het AZ-VUB, via de Wereldtentoonstellingslaan. De vorige regering heeft in november 2003 de aanleg van deze nieuwe lijn in principe goedgekeurd. Ik heb deze kwestie destijds zelf onder de aandacht gebracht, omdat ik vond dat ze te lang aansleepte.*

*Wij zijn daar tijdens de regeringsonderhandelingen niet op teruggekomen. Mijnheer Doyen, ik zal de komende weken contact met u opnemen om de diverse procedures op te starten en een correcte informatie- en overlegcampagne te voeren. Ik ben ervan overtuigd dat het nut van deze tramlijn voor velen al overduidelijk is.*

(*verder in het Nederlands*)

Ik kom tegemoet aan uw vraag, mevrouw De Pauw.

(*verder in het Frans*)

Je regrette profondément que les nombreux usagers des transports en commun soient les premières victimes de ces mouvements de grève peu compréhensibles aux yeux du public.

J'ai appris qu'un syndicat avait saisi la commission paritaire, et j'estime qu'en l'absence d'une issue rapide au conflit, cette commission doit se réunir au plus vite et trouver une solution.

Avant de passer au thème suivant, je souhaiterais apporter une réponse à la question que Mme Delforge — à l'occasion de son interpellation sur le mouvement de grève — a posée à propos de l'entretien des trams 2000. Ces travaux se font sur les véhicules eux-mêmes, et non sur des pièces démontables. Ils doivent par conséquent s'effectuer dans les ateliers de la STIB. Il a été décidé de commun accord entre la STIB et le fournisseur que ces travaux seraient effectués par des ouvriers de la STIB. Les réparations qui touchent aux clauses contractuelles de garanties sont évidemment facturées à la firme Bombardier.

(*poursuivant en néerlandais*)

*MM. Doyen et Parmentier m'interrogent sur la diffusion d'un document de la STIB intitulé "Visions d'avenir 2020" et sur sa cohérence avec l'accord de gouvernement.*

*Le 15 septembre dernier, la STIB a présenté, dans le cadre de son cinquantième anniversaire, sa vision d'avenir pour le transport public urbain à Bruxelles. Les participants ont reçu divers documents dont un mémorandum et la brochure "Visions d'avenir 2020". Après les élections, ce mémorandum a également été transmis aux représentants des partis de la coalition.*

*Le mémorandum, produit du comité exécutif de la STIB et de son comité de gestion qui l'a approuvé à l'unanimité, se nourrit des conclusions des réunions organisées par la STIB en mars 2004.*

*Il doit être considéré comme un document de travail pouvant servir de base au nouveau contrat de gestion entre la Région et la STIB pour la période 2006-2010.*

*Quant à la brochure, elle renferme une série de réflexions et de propositions. En effet, l'objectif de la STIB est de susciter une réflexion sur l'avenir des transports en commun dans notre Région.*

*In mijn antwoord op de mondelinge vraag van de heer Ide van 23 april 2004 heb ik reeds uitgelegd waarom de bijwerking van het gewestelijke vervoersplan Iris II vertraging heeft opgelopen : ten eerste moesten er correcties worden aangebracht aan de federale gezinsenquête MOBEL ; ten tweede loopt er momenteel nog een enquête bij de klanten van de MIVB over de vertrekplaats, de bestemming, de redenen van hun verplaatsingen, het soort vervoerbewijs dat zij gebruiken, de invloed van het gratis vervoer op het gebruik van het net, enz.*

*Mijn diensten hebben de volgende planning opgesteld: simulaties, beoordeling en diagnose van de bestaande toestand en van de scenario's "2010" en "2015" in mei 2005; onderzoek van de 3 scenario's die de regering heeft voorgesteld en keuze van het beste scenario in oktober 2005; vermoedelijke goedkeuring van het ontwerpplan door de regering in januari 2006.*

*Zowel de bevolking als de referentieactoren zullen worden geraadpleegd, niet alleen tijdens het openbaar onderzoek, maar ook bij de ontwerpfasen in maart-mei 2005 en bij de beoordeling van het ontwerpplan in november-december 2005.*

*Ik betreur dat de studie vertraging heeft opgelopen, maar uiteindelijk zullen we over een betrouwbaar model beschikken dat hoger mikt dan de oorspronkelijke doelstellingen, met name wat het aantal toelaatbare parkeerplaatsen betreft.*

*Enkele sprekers interpelleerden mij over de biljetautomaten en de afschaffing van het mezzaninepersoneel.*

*In 2002 heeft de metrodirectie in overeenstemming met het beheerscontract een procedure voor Europese kwaliteitscertificatie aangevat. Het CEN-certificaat (Europees Comité voor Normalisatie) wordt door een Franse instelling toegekend en omvat elf kwaliteitscriteria, waarvan negen specifiek betrekking hebben op metrostations.*

*Een van die criteria is de beschikbaarheid van de biljetautomaten, die volgens de CEN-norm 95% moet bedragen. Volgens de statistieken van de MIVB bedroeg de beschikbaarheid van de biljetautomaten tijdens de eerste negen maanden van dit jaar gemiddeld 97% op lijn 1 en 98,7% op*

*Ainsi, dans le cadre de sa mission stratégique telle que prévue dans le contrat de gestion, la STIB joue un rôle consultatif vis-à-vis de la Région. Il est dès lors logique qu'un tel document ne doive pas être soumis à l'approbation du parlement ou du gouvernement.*

*La brochure "Visions d'avenir 2020" sera matière à réflexion et n'engage en rien le gouvernement.*

*Par ailleurs, j'étais informé à l'avance du contenu du plan d'avenir.*

*(poursuivant en français)*

Pour ce qui concerne la question de M. Doyen sur les études d'incidences : l'établissement de ces études découle de l'application de l'Ordonnance du 13 mai 2004, portant sur le Code bruxellois de l'aménagement du territoire. Cette ordonnance prévoit qu'un projet de construction d'ouvrages d'art souterrains, tel que le métro, soit soumis à l'établissement d'une étude d'incidences.

Elle prévoit également qu'un projet relatif à des travaux d'infrastructure de communication induisant une modification substantielle du régime de circulation du tronçon et/ou du réseau environnant, c'est-à-dire la création ou la modification d'une ligne de tramway par exemple, soit soumis à l'établissement d'un rapport d'incidences.

L'étude d'incidences porte sur les ouvrages d'art tels que les tunnels, les ponts, tandis que le rapport d'incidences est relatif à des ouvrages d'importance.

En principe, le cadre législatif actuel me semble donc être un bon outil pour assurer la concertation et la consultation de la population. Mais ce cadre doit être complété par des démarches beaucoup plus pro-actives de la Région et de la STIB, à réaliser au cas par cas, en matière d'information et de consultation des riverains et des utilisateurs concernés par un projet. Comme je l'ai déjà déclaré dans le cadre du réaménagement de la place Flagey, je veux une consultation de l'ensemble des intervenants, dès le début d'un dossier, afin de bénéficier d'une approche globale et intégrée des choses.

Par ailleurs, pour répondre à la question de M. Doyen, ce n'est bien entendu pas parce que la

lijn 2.

*Om de dienstverlening te verbeteren heeft de MIVB 110 nieuwe en betere verkoopautomaten besteld. Die worden tegen de zomer van 2005 geleverd.*

*Om de bereikbaarheid van het personeel ten aanzien van de klant te verbeteren, gebeurt er geen ticketverkoop meer aan de loketten. Zo kan het personeel zich verplaatsen en de klanten helpen. Om veiligheidsredenen was dat vroeger onmogelijk. Nu zijn er 114 personeelsleden beschikbaar die niet meer achter het loket zitten, naast 130 die nog steeds in de functie "verkoop" actief zijn. Er blijven overal loketbedienden voor specifieke taken. De directie van de MIVB zal deze bepaling van het regeerakkoord uitvoeren.*

*Er is ook beslist om negentien moderne mini-agentschappen op te richten (elk met twee werkposten). Ze zullen alle betaalmiddelen aanvaarden en meer soorten vervoerbewijzen verkopen dan de huidige loketten. Er wordt gezorgd voor de nodige apparatuur. Er zal personeel aanwezig zijn van 6 uur tot 22.30 uur.*

*Ik zal nauwlettend toezien op de wijze waarop de MIVB de uitbreiding van de bevoegdheden van de veiligheidsagenten zal toepassen. Dat heb ik ook op 8 oktober in deze vergadering aan de heer Riguelle geantwoord.*

*De heer Grimberghs heeft vragen over het gratis vervoer van kinderen van minder dan twaalf jaar.*

*De MIVB overhandigt gratis abonnementen op naam op een eenvoudige vraag van één van de ouders of van de wettelijke voogd. Die maatregel is duidelijk gericht op kinderen jonger dan twaalf en niet op kinderen uit een onderwijscyclus. Deze leeftijdsbeperking is duidelijk en niet-discriminerend. In de huidige context kan daar niet van worden afgeweken.*

*Een deel van de leerlingen van de lagere school die de leeftijdsbeperking hebben overschreden, kan gebruik maken van het gratis openbaar vervoer voor WIGW's en gelijkgestelden, dat ook voor familieleden geldt. De regering overweegt ook het gratis openbaar vervoer voor schoolgaande jeugd geleidelijk op te trekken tot achttien jaar.*

déclaration gouvernementale ne traite pas de tracés précis, qu'aucun tracé n'est à l'ordre du jour de ce gouvernement !

Pour ce qui concerne la desserte de l'AZ-VUB à laquelle vous vous référez, le plan régional de développement prévoit un tracé de ligne de tram à étudier entre la place Simonis et l'AZ-VUB via l'avenue de l'Exposition universelle et ses nombreux immeubles de logement. Sur cette base, le gouvernement précédent a décidé en novembre 2003 le principe de la création de cette ligne de tramway. On se souviendra que, bien que non en charge à l'époque des transports publics, j'avais moi-même soulevé le problème, car je trouvais que ce dossier, dont on parlait depuis très longtemps, traînait un petit peu trop.

Lors des négociations gouvernementales, l'aménagement de cette ligne de tram n'a pas été remis en question. Je prendrai contact avec vous, M. Doyen, dans les semaines à venir, pour entamer dans les meilleures conditions les diverses procédures administratives et légales et pour élaborer une campagne correcte d'information et de consultation de la population. Je suis convaincu que les patients et leurs familles, ainsi que les cinq mille habitants du «jardin de Jette», comprennent déjà aisément l'utilité de cette ligne de tram. Pour peu qu'ils reçoivent des informations correctes et complètes, les autres habitants la comprendront également.

*(poursuivant en néerlandais)*

*Je répond à votre question, Mme De Pauw.*

*(poursuivant en français)*

En ce qui concerne l'actualisation de notre plan régional de déplacement Iris II, j'ai eu l'occasion, lors de ma réponse à la question orale du 23 avril 2004 de M. Ide, d'expliquer les raisons du retard de cette étude.

Je cite pour mémoire les deux dernières explications : premièrement, les corrections qu'il a été nécessaire d'apporter à l'enquête ménage fédérale MOBEL ; deuxièmement, la nouvelle enquête (en cours pour le moment) au niveau des clients de la STIB pour affiner le volet transport public du modèle qui concerne par exemple l'origine, la destination, les motifs de déplacement, le titre de transport utilisé, l'influence de la gratuité

*Ik doe ook een beroep op de schooldirecties om het gratis vervoer voor zes tot twaalfjarigen beter bekend te maken bij laaggeschoolde of weinig bemiddelde ouders. Hierond dient een gezamenlijk initiatief met de MIVB tot stand te komen.*

*Voor kinderen onder de zes dient het reglement opnieuw te worden bekeken in het kader van de nakende tariefbesprekingen, rekening houdend met het voorstel van de vakbonden en dat van de heer Grimberghs.*

*Het algemene principe blijft hetzelfde : gratis openbaar vervoer van nul tot twaalf jaar en een geleidelijke uitbreiding tot achttien jaar.*

*(verder in het Nederlands)*

Mevrouw Dejonghe, een uitbreiding naar andere categorieën hangt uiteraard af van de begrotingsbesprekingen met uw partijgenoot Vanhengel, die ook overtuigd is van de noodzaak daarvan.

*(verder in het Frans)*

*Aan de heer de Patoul deel ik graag mee dat de heer Steven Vanackere ontslag neemt als adjunct-directeur-generaal. Ik heb na de installatie van de nieuwe regering een onderhoud met hem gehad. Wij hebben vastgesteld dat er een probleem was met zijn tijdsbesteding. Hij wordt vervangen.*

*Ongeveer een maand geleden heeft de regering een nieuwe aanwervingsprocedure opgestart. Voor het einde van dit jaar zou er een nieuwe adjunct-directeur-generaal aan de slag moeten gaan. Ik heb de heer Vanackere de toelating gegeven om in functie te blijven tot hij wordt vervangen. Dat is noodzakelijk voor een goed beleid.*

*(verder in het Nederlands)*

Hij heeft ook meteen toegezegd dat hij zijn activiteiten als parlementair in die periode op een lager pitje zal zetten en dat hij de nodige tijd aan de MIVB zal besteden. Op dat vlak maak ik mij dus niet te veel zorgen. Er wordt tegemoet gekomen aan uw bekommernissen.

*(verder in het Frans)*

*Ik heb geprobeerd om een globaal en volledig*

sur l'utilisation effective du réseau.

Mes services viennent d'actualiser le planning d'Iris II et les étapes suivantes sont programmées : simulations, évaluation et diagnostic de la situation actuelle et des scénarios 2010 et 2015 en mai 2005 ; examen des 3 scénarios de mesures volontaristes proposés par le gouvernement et choix du scénario optimum à approfondir dans le projet de plan en octobre 2005 ; approbation probable du projet de plan par le gouvernement en janvier 2006.

Comme promis, la consultation de la population et des acteurs de référence sera organisée, non seulement en fin de parcours, au niveau de l'enquête publique, mais aussi dans les phases de mûrissement de ce plan, c'est-à-dire entre les mois de mars et mai 2005, et au niveau des arbitrages du projet de plan en novembre - décembre 2005.

Comme vous, je déplore le retard enregistré dans la conduite de cette étude, mais mon administration se défend en faisant valoir que c'est le prix à payer pour une étude basée sur un modèle fiable et dont les objectifs initiaux ont été enrichis notamment en matière de plafonds de stationnement admissibles.

Certains orateurs, et principalement M. Rachid Madrane, m'interrogent sur les appareils de vente automatiques de billets et sur la suppression de personnel en mezzanine.

En 2002, la direction du métro, suivant en cela le contrat de gestion en cours, s'est inscrite dans un processus de certification "qualité" des services offerts à la clientèle. Cette certification, appelée "CEN" (Comité Européen de Normalisation), délivrée par un institut français, prend en considération onze critères de qualité dont neuf concernent spécifiquement les stations de métro.

Ces critères font l'objet de mesures effectuées mensuellement dans l'ensemble des stations de métro par la firme Clients-Mystère. Le remplissage de check-lists détaillées, dont le contenu a été validé par un comité composé de représentants des utilisateurs, de la Région via l'AED, ainsi que de la STIB, débouche sur une évaluation de la qualité des services offerts aux clients pour l'ensemble des critères considérés.

La disponibilité des automates de vente constitue l'un de ces critères. Le niveau d'exigence imposé

*antwoord te geven op uw vragen.*

*Tot slot nog dit : de MIVB is en blijft een overheidsbedrijf dat in geen geval zal worden geprivatiseerd !*

*(Applaus bij de meerderheid)*

*Ten tweede : het is de Brusselse regering die beslist over de te volgen strategie van de MIVB. De MIVB voert die uit.*

*Ten derde : de directie moet maatregelen nemen om goed te communiceren met het personeel, zonder dat er sprake is van medezeggenschap.*

*Ik reken op de verantwoordelijkheidszin van de directie, de vakbonden en het personeel van de MIVB om dit conflict zo snel mogelijk op te lossen.*

*(Applaus bij de meerderheid)*

par la norme CEN pour ce critère est de 95%. Donc, 95% des clients de la STIB doivent pouvoir bénéficier du service de référence tel que prévu par la norme. Le niveau de disponibilité des automates de vente sur la ligne 1 est, selon les statistiques de la STIB, de 97% en moyenne pour les neuf premiers mois de cette année, alors que pour la ligne 2, il est de 98,7%.

Pour améliorer encore cette qualité de service, la STIB a souhaité acquérir 110 automates de vente d'un nouveau type, plus performants notamment en terme de moyens de paiement (Bancontact, Proton, cartes de crédit, etc). Ces automates de vente seront livrés pour la mi-2005.

Pour augmenter la disponibilité au profit de la clientèle, il a été décidé de libérer les agents de la tâche de vente manuelle de tickets. Ainsi, l'agent peut se déplacer dans la station et venir en aide aux clients. Ceci n'était pas possible dans le passé, parce que les agents qui assuraient la vente étaient munis d'une consignation (équivalente à de l'argent), qui ne leur permettait pas de sortir de leur mezzanine pour des raisons de sécurité.

Le nombre d'agents libérés de leur tâche en mezzanine et affectés à la disponibilité pour les voyageurs est aujourd'hui de 114. Par ailleurs, le nombre d'agents maintenus dans la fonction "vente" est actuellement de 130.

Cependant, j'insiste fortement sur la présence nécessaire à tout moment et dans chaque station, des agents des mezzanines afin d'effectuer diverses tâches en faveur de la clientèle. La direction de la STIB exécutera cette mesure prévue dans l'accord gouvernemental.

Enfin, pour permettre la réalisation d'un travail répondant aux attentes de la clientèle, il a été décidé d'un programme de construction de 19 mini-agences commerciales (munies de 2 postes de travail chacune) modernes et réparties sur l'ensemble du réseau. Elles seront dotées de tous les outils informatiques permettant la vente de plus de types de titres de transport qu'actuellement et acceptant tous les moyens de paiement. La présence du personnel y sera assurée de 6h00 à 22h30.

Avant de clôturer sur l'interpellation de M. Rachid Madrane, je souhaiterais le rassurer sur le fait que je serai en effet très attentif à la manière dont la

STIB appliquera l'accroissement des prérogatives des agents de sécurité. C'est d'ailleurs dans ce sens que j'avais répondu à M. Riguelle dans cette même assemblée le 8 octobre dernier.

Par ailleurs, M. Grimberghs m'interroge sur les principes d'application de la mesure de gratuité accordée aux enfants de moins de douze ans.

La STIB délivre gratuitement des abonnements nominatifs sur simple demande d'un des parents ou du tuteur légal de l'enfant. Cette mesure de gratuité s'adresse clairement aux enfants n'ayant pas atteints l'âge de douze ans et non pas aux élèves d'un cycle d'enseignement. Cette conception d'une limite d'âge est claire et n'est, en conséquence, nullement discriminatoire. Il me paraît difficile d'y déroger dans l'état actuel des choses.

J'ajouterais toutefois, premièrement, qu'une partie de ces enfants qui dépassent la limite d'âge dans l'enseignement primaire peuvent bénéficier d'un autre filet de sécurité mis en oeuvre par le gouvernement, à savoir la gratuité pour les VIPOS et assimilés qui couvre également leurs familles.

Deuxièmement, qu'il entre dans l'intention du gouvernement de progresser vers la gratuité des enfants scolarisés d'entre douze et dix-huit ans, ce qui résoudrait de facto le problème.

Pour le surplus, je ne puis qu'encourager les directions des établissements scolaires à contribuer également à véhiculer le message du droit à la gratuité actuel des six-douze ans envers les familles dont les parents sont peu scolarisés ou en situation précaire. La STIB doit s'associer à une initiative conjointe à cet égard.

En ce qui concerne les moins de six ans, j'estime qu'on doit revoir le règlement dans le cadre des discussions sur les tarifications qui vont commencer et dans le sens demandé par l'association syndicale, ainsi que également par vous, M. Grimberghs.

Le principe général est et reste la gratuité de zéro à douze ans. Cette mesure sera progressivement étendue jusqu'à dix-huit ans.

*(poursuivant en néerlandais)*

*Madame Dejonghe, un élargissement à d'autres catégories dépend en effet des discussions*

*budgétaires avec votre collègue Vanhengel, qui est également convaincu de sa nécessité.*

*(poursuivant en français)*

M. de Patoul, concernant M. Steven Vanackere, puisque vous avez parlé de lui : il est démissionnaire de ses fonctions de directeur général adjoint. J'ai eu une conversation assez rapide avec lui, après l'arrivée du nouveau gouvernement. Nous avons en effet constaté que des problèmes d'emploi du temps existaient. Il va être remplacé.

Il y a environ un mois, le gouvernement a décidé de déclarer le poste vacant et d'entamer une procédure qui est maintenant en cours. Autrement dit, en principe avant la fin de cette année, un nouveau directeur général adjoint va entrer en fonction. Cependant, j'ai autorisé M. Vanackere à rester en fonction jusqu'à ce qu'un remplaçant lui succède à la fin de l'année, afin de garantir une gestion cohérente et nécessaire. Il a accepté.

*(poursuivant en néerlandais)*

*Il a promis qu'il mettrait ses activités parlementaires en veilleuse durant cette période et qu'il consacrerait le temps nécessaire à la STIB. Vos préoccupations seront bien rencontrées.*

*(poursuivant en français)*

J'ai essayé de vous donner une réponse globale et exhaustive aux nombreuses questions justifiées qui ont été posées aujourd'hui et je souhaite clôturer mon intervention en insistant clairement sur les points suivants :

D'abord, tant que je serai ministre, la STIB restera une entreprise publique qui ne sera en aucun cas privatisée.

*(Applaudissements sur les bancs de la majorité)*

Deuxièmement, le gouvernement bruxellois décide des objectifs et de la stratégie de la STIB. La STIB exécute en tant qu'opérateur.

Troisièmement, la direction doit prendre toutes les mesures raisonnables afin d'arriver à un vrai dialogue avec son capital principal que sont tous ses collaborateurs. Ceci sans que cela aboutisse à une congestion de l'entreprise.

**De voorzitter.**- Mevrouw Céline Delforge heeft het woord.

**Mevrouw Céline Delforge (in het Frans).**- *Ik ben slechts gedeeltelijk tevreden met uw antwoord. Misschien was mijn vraag over de aanwerving van chauffeurs niet duidelijk, aangezien u uitgaat van een tekort aan chauffeurs op de arbeidsmarkt. De vakbonden menen dat het probleem te wijten is aan de sollicitatieprocedure. De personeelsdienst zou subjectieve beslissingen nemen. Zo zou men van werkzoekenden met te hoge diploma's veronderstellen dat ze niet lang in het bedrijf zullen blijven.*

*De oplossing van de directie, namelijk de inschakeling van uitzendkrachten, overtuigt me niet: ofwel hoeven de uitzendkrachten niet aan dezelfde strenge criteria te beantwoorden als de MIVB-chauffeurs, ofwel beantwoorden ze wel aan die criteria, maar worden ze onder een precair statuut aangeworven.*

*Wat het opstappen vooraan in de bus betreft, vraag ik me af wanneer de MIVB haar peilingen heeft uitgevoerd. Omdat ik zelf zeer regelmatig de bus neem, merk ik dat de problemen zich het duidelijkst voordoen tijdens de piekuren. Ofwel moet men het achteraan instappen opnieuw toelaten, ofwel dient de chauffeur te worden bijgestaan door een controleur.*

*Ik hoop dat er wel degelijk een afspraak bestaat tussen Bombardier en de MIVB over de inzet van het MIVB-personnel. Indien de MIVB een beroep doet op een privé-bedrijf, maar toch nog haar eigen personeel inzet, zal dat haar personeeltekort zeker niet verhelpen. Indien Bombardier eigen personeel in de werkplaatsen van de MIVB zou laten werken, zou dat jobs creëren.*

Je compte sur le sens des responsabilités de la direction, des syndicats et des collaborateurs de la STIB pour résoudre au plus vite ce conflit et pour transporter à nouveau nos voyageurs sur nos réseaux.

(*Applaudissements sur les bancs de la majorité*)

**M. le président.**- Le droit de réplique prévoit dix minutes à partager entre les orateurs. Sept membres m'ont signaler qu'ils souhaitaient intervenir.

La parole est à Mme Céline Delforge.

**Mme Céline Delforge.**- M. le ministre, je suis partiellement satisfaite par les réponses que vous avez apportées. Peut-être n'ai-je pas été assez claire sur la question du manque de chauffeurs et du recrutement, puisque vous partez du constat du manque de chauffeurs sur le marché. Alors que ce qui pose problème apparemment dans la procédure de recrutement, c'est le moment de l'entrevue avec les services du personnel, où on a souvent l'impression, selon les syndicats, que des décisions de refus se prennent "à la tête du client", ou que des gens qui auraient des diplômes trop importants seraient d'office suspectés de ne pas rester longtemps dans l'entreprise s'ils étaient engagés.

Par ailleurs, cela ne résout pas l'interrogation sur la solution d'urgence proposée par la direction, à savoir le recours à l'intérim : soit les chauffeurs qui seraient engagés par intérim répondraient à des critères moins sévères que les chauffeurs de la STIB, soit il y a des chauffeurs qui répondent aux critères de la STIB et qui sont disponibles sur le marché du travail, et du travail précaire qui plus est.

Pour ce qui est de la montée à l'avant, je me demande à quelle heure les sondages de la STIB ont été faits. Etant une utilisatrice fréquente des bus, je dois constater que les problèmes liés à la montée à l'avant en terme de temps de parcours sont assez évidents aux heures de pointe. Donc, soit on envisage de revenir en arrière par rapport à ce système, soit on met à disposition un receveur qui prend en charge la question des titres de transport et de leur contrôle.

Enfin, en ce qui concerne la société Bombardier et

**De voorzitter.**- De heer Hervé Doyen heeft het woord.

**De heer Hervé Doyen (in het Frans).**- *Ik ben vrij tevreden over de antwoorden van de minister, maar hij mag geen vergissing begaan met betrekking tot de verbinding Simonis-AZ-VUB. Hij lijkt een aantal gemeentelijke mandatarissen gebrek aan moed te verwijten, maar dat is zeker niet het geval voor de Colleges van Jette en Ganshoren.*

*Is men voor of tegen tram 10? Hoe verkoopt men zo'n project aan de inwoners? Dat zijn de vragen die men zich moet stellen. Ik wil niet dat de minister ten opzichte van tram 10 dezelfde argwaan zou koesteren als een andere minister-president tegenover de verbinding met Erasmus.*

*Zoals de minister heeft opgemerkt, voorziet bijlage A van de ordonnantie houdende organisatie van de planning en de stedenbouw in een aantal werken. Dat verhindert echter noch de MIVB, noch het gewest om nog verder te gaan. Het gaat immers niet om een beperkende lijst.*

*In de gemeenteraden van Ganshoren en Jette hebben zowel de Franstalige als de Nederlandstalige democratische partijen eenparig een aantal moties aangenomen waarin een effectenstudie wordt gevraagd om het dossier objectief te kunnen behandelen en na te gaan of een bepaald vervoermiddel de voorkeur moet krijgen. De regering en de MIVB mogen tram 10 niet als enig mogelijk vervoermiddel voor de bediening van alle Jetse wijken naar voren schuiven.*

sa sous-traitance du personnel de la STIB, j'ose espérer qu'il s'agit d'un accord et qu'elle ne recourt pas au personnel de la STIB en cachette. De plus, on ne résout pas le problème du manque de personnel de la STIB en faisant appel à une entreprise privée qui recourt à ce personnel. Pourquoi ne serait-ce pas plutôt Bombardier qui mettrait son propre personnel à disposition de la STIB dans les ateliers de la STIB, ce qui permettrait à une entreprise privée de créer de l'emploi ?

**M. le président.**- La parole est à M. Hervé Doyen.

**M. Hervé Doyen.**- Je suis relativement satisfait des réponses qui ont été données par M. le ministre. Mais qu'il ne se méprenne pas sur le thème de la liaison Simonis - AZ-VUB. J'ignore à qui il fait allusion lorsqu'il parle de courage, ou d'absence de courage, de la part des mandataires locaux. La question ne se pose pas au Collège de Jette comme à celui de Ganshoren.

Est-on oui ou non pour le tram 10 ? Dans quelles circonstances et dans quelles procédures démocratiques vend-on un projet aux habitants ? Faute de se poser cette question, tout projet de ce type-là passé "en force" aura une signification relativement suspecte. Je ne voudrais pas que M. le ministre porte sur ses épaules la même suspicion relative au tram 10 qu'un autre ministre-président a porté sur la liaison avec Erasme. Voici pour la première chose.

La deuxième chose concerne l'ordonnance relative à la planification en matière d'urbanisme et sur la subtilité qui existe entre l'annexe "a" et l'annexe "b". Je la connais bien et je sais que l'annexe "a" prévoit clairement un certain nombre de travaux, ainsi que M. le ministre l'a rapporté. Cela n'empêche ni la STIB ni la Région de faire mieux que ce que prévoit l'ordonnance. La liste qui y figure n'est pas strictement limitative.

Le sens des motions qui ont été demandées et déposées aux conseils communaux de Ganshoren et de Jette, et adoptées à l'unanimité des groupes démocratiques, tant du côté francophone que du côté néerlandophone, était bien de demander une étude d'incidence — qui constitue plus qu'un rapport d'incidence — afin, précisément, d'objectiver au mieux le dossier. Il s'agissait aussi de poser dès l'abord la question de l'opportunité

**De voorzitter.-** De heer Joseph Parmentier heeft het woord.

**De heer Joseph Parmentier (in het Frans).-** *Mijnheer de minister, de werknemers hebben geen vertrouwen meer in hun directeur.*

*Ik verheug mij erover dat u de politieke wil toont om het vertrouwen en de dialoog te herstellen. Het personeel wil alleen erkend worden als een volwaardige betrokkenen en niet als de speelbal van de onderneming.*

**De voorzitter.-** De heer Mahfoudh Romdhani heeft het woord.

**De heer Mahfoudh Romdhani (in het Frans).-** *U zegt dat de MIVB personeel zoekt door onder meer folders in de metrostations te verspreiden. Allemaal goed en wel, maar dat kost geld. De directeur-generaal van de MIVB schijnt niet te denken dat de BGDA een rol zou kunnen spelen in het aantrekken van nieuwe werknemers. In plaats van winst te maken, betaalt de directeur-generaal dus liever voor iets waarvoor wij bevoegde diensten hebben.*

**De voorzitter.-** De heer Rachid Madrane heeft het woord.

**De heer Rachid Madrane (in het Frans).-** *U stelt mij gerust, mijnheer de minister, dat de directeur-generaal het regeerakkoord zal uitvoeren. Dat verheugt mij.*

*Ik zal aandachtig in de gaten houden of het*

d'un type de transport plutôt qu'un autre. Je ne voudrais pas que le gouvernement ou la STIB amènent le tram 10 comme seule solution possible pour desservir l'ensemble des quartiers de Jette, en ce et y compris les quartiers des jardins de Jette et du haut de la commune.

**M. le président.-** La parole est à M. Joseph Parmentier.

**M. Joseph Parmentier.-** M. le ministre, leur directeur ayant réussi à mettre tout le monde mal à l'aise, les travailleurs de la STIB n'ont plus la confiance requise.

Je me réjouis de vos engagements à donner une seconde chance à ce que je nommerais "le problème Flausch". Je constate que, par votre volonté politique, vous mettez tout en oeuvre pour rétablir la confiance et le dialogue. Le personnel ne demande qu'un signal, afin qu'il soit reconnu comme un acteur à part entière et non comme un jouet de cette entreprise.

**M. le président.-** La parole est à M. Mahfoudh Romdhani.

**M. Mahfoudh Romdhani.-** Je suis très satisfait des réponses du ministre. Mais, concernant l'embauche des travailleurs, vous avez dit que la STIB fait des campagnes publicitaires, met des documents dans les stations de métro, etcetera. Tout cela est très bien, mais les campagnes publicitaires coûtent de l'argent et j'ai envie de vous demander s'il est possible d'envoyer l'adresse, le numéro de téléphone et le courriel de l'ORBEM au directeur général de la STIB ; en effet il part d'un préjugé négatif extraordinaire car il ne sait pas que l'ORBEM fait un travail préalable de recherche de travailleurs. La société demande de chercher le profit, mais le directeur général préfère payer, alors que nous avons des organismes régionaux compétents pour l'aider dans sa recherche de travailleur.

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

**M. Rachid Madrane.-** Tout d'abord, je voulais également remercier le ministre Pascal Smet pour l'exhausivité de sa réponse. Je voulais simplement me réjouir d'une chose. A travers votre réponse, j'ai compris que le directeur général allait exécuter l'accord de gouvernement, et donc vous me

personeel van de “mezzanines” inderdaad zichtbaar aanwezig is. Dat is goed voor de veiligheid en de klantvriendelijkheid en het heeft ook een sociale dimensie, aangezien het hier meestal gaat om oudere en minder fitte werkemers. Dat is voor de socialistische fractie erg belangrijk.

**De voorzitter.-** De heer Serge de Patoul heeft het woord.

**De heer Serge de Patoul (in het Frans).-** *Ik wil de minister vragen om het rapport over de veiligheidsproblematiek inzake verkeersongevallen te bezorgen aan de volksvertegenwoordigers die in dit debat het woord hebben genomen.*

*De minister erkent dat er omwille van een gebrek aan opleidingsmogelijkheden weinig kandidaten op de arbeidsmarkt te vinden zijn die als buschauffeur aan de slag kunnen. Ik veronderstel dat de regering daar iets aan zal doen, maar ik heb daar helaas geen toezegging voor gekregen.*

*Ik heb allerlei mooie voornemens gehoord, maar er is een groot maatschappelijk probleem en meer bijzonder een probleem met de werkomstandigheden.*

*Het stelt mij erg teleur dat ik geen antwoord heb gekregen met betrekking tot de financiële beloften van de regering aan de MIVB, terwijl dit toch een belangrijk punt is.*

rassurez. S'il l'exécute, c'est que le directeur général a lu la déclaration gouvernementale et, déjà, je m'en réjouis.

Je voulais dire trois choses : comme vous, je reste évidemment attentif à ce que le personnel des mezzanines soit effectivement bien présent et bien visible dans les stations et, si j'ai parlé du personnel des mezzanines, c'est bien pour trois raisons et je voudrais qu'on garde cela bien à l'esprit. Il s'agit de raisons de sécurité, de service à la clientèle mais il y a aussi toute une dimension sociale. Le personnel qui est en mezzanine n'est pas toujours le personnel le plus jeune, le plus valide et le plus en forme, et rien que pour ces raisons, je pense qu'on doit être très attentifs. C'est quelque chose qui nous tient fort à cœur dans le groupe socialiste, d'autant plus que cela est écrit explicitement dans l'accord de gouvernement.

**M. le président.-** La parole est à M. Serge de Patoul.

**M. Serge de Patoul.-** Je voudrais remercier le ministre pour ses réponses. Je laisse aux uns et aux autres le soin de dire si elles sont bonnes ou mauvaises.

Je voudrais reprendre trois éléments.

Un, je demande au ministre de transmettre le rapport concernant la problématique de la sécurité liée aux accidents aux parlementaires qui sont intervenus dans le cadre de ce débat.

Deux, j'ai pris acte de la reconnaissance du ministre et, je suppose, du gouvernement, du fait qu'il y a effectivement une lacune en termes de formation professionnelle et que cette lacune fait que l'on ne trouve pas sur le marché des candidats qui aient le profil pour devenir chauffeur de bus ou de poids lourd. Je suppose que le gouvernement va agir, mais là je n'ai malheureusement obtenu aucune réponse.

Trois, ne nous trompons pas de débat. J'ai entendu beaucoup de bonnes intentions, mais il y a un problème social et un problème de conditions de travail dans son ensemble.

Je suis aussi extrêmement déçu par le manque de réponse relatif à un point qui est en réalité basique, à savoir, le problème financier et plus exactement celui des engagements financiers du gouvernement vis-à-vis de la STIB.

**De voorzitter.-** De heer Denis Grimberghs heeft het woord.

**De heer Denis Grimberghs** (*in het Frans*). *Ik wil drie punten onderstrepen.*

*Ten eerste gaat mijn ongeloof inzake de rekruteringsproblemen verder dan dat van de minister. Ik geloof gewoon niet dat er geen oplossingen zouden zijn.*

*Ten tweede mag de minister geen toeschouwer blijven. De MIVB is een instelling van openbaar nut en heeft daarom een zekere beheersautonomie, maar als er een noodssituatie heerst, moet de minister zich in de strijd werpen. Vandaag zitten wij in zo'n noodssituatie en wij mogen die niet laten ontaarden. Wij hebben geen stakingscultuur en moeten het sociaal klimaat bij de MIVB herstellen.*

*Ten derde vraag ik de minister om snel de krijtlijnen te trekken voor de toekomstige debatten over het nieuwe beheerscontract van de MIVB. Mijns inziens liggen een aantal zaken in de beleidsnota van de regering met betrekking tot het vorige beheerscontract aan de basis van deze ontsporing. Wij moeten dus goed nadenken welke doelstellingen inzake openbare dienstverlening wij in het beheerscontract van de MIVB willen opnemen.*

**M. le président.-** La parole est à M. Grimberghs.

**M. Denis Grimberghs.-** Je voudrais souligner trois points.

Premièrement, je ne suis pas tout à fait certain que lorsque je parle du caractère incroyable de l'absence de recrutement, mon incrédulité ait le même sens que celle du ministre. Je pense littéralement que ce n'est pas possible. Il faut vérifier, me semble-t-il, pourquoi nous nous trouvons dans cette situation et sortir de cette impasse qui semble réellement invraisemblable.

Deuxièmement, si je souscris à ce que vous dites, M. le ministre, je vous invite cependant à ne pas vous confiner dans un rôle de spectateur. Certes, la STIB est un organisme d'intérêt public, certes les OIP ont un statut particulier, de sorte que la STIB jouit d'une autonomie de gestion, mais il arrive cependant qu'il y ait urgence et c'est alors que le ministre se doit de descendre dans l'arène. C'est bien dans ce cas de figure qu'il semble que nous soyons et il ne faut surtout pas attendre que la situation empire. Nous n'avons pas une grande culture de mouvement de grève — fort heureusement ! — et il convient de revenir à un climat social plus serein, comme l'a toujours été celui à la STIB. Les circonstances actuelles montrent une situation de dérive, et il importe pour l'heure de revenir à la normale.

Troisièmement, pour aller plus loin ou être plus précis dans une série de questions qui ont été évoquées aujourd'hui, je vous invite, M. le ministre, à fixer assez vite les balises dans les débats à venir relatifs aux nouveaux contrats de gestion de la STIB.

Je pense qu'une partie des problèmes que nous rencontrons aujourd'hui viennent du fait que dans la note d'intention politique du gouvernement — et non à la STIB — qui a précédé le précédent contrat de gestion, certaines choses, avec lesquelles j'étais et je reste en désaccord, sont à la base des dérives que nous rencontrons aujourd'hui.

Il convient donc de réfléchir à nouveau quant aux véritables objectifs des services publics que nous voulons voir fixés dans le contrat de gestion de la STIB. Il faut faire ce travail en amont pour que dans l'autonomie de la gestion de cet organisme

### Moties - Indiening

**De voorzitter.-** Tot besluit van deze interpellatie werden twee moties ingediend.

Een gemotiveerde motie, ondertekend door mevrouw Caroline Persoons, de heer Serge de Patoul, de heer Didier Gosuin en de heer Jacques Simonet, die luidt als volgt:

« De Brusselse Hoofdstedelijke Raad,

- Gehoord de interpellatie van Mevr. Céline Delforge, de toegevoegde interpellaties van de heer Hervé Doyen, Mevr. Caroline Persoons, Mevr. Adelheid Byttebier, Mevr. Céline Fremault, de heer Joseph Parmentier, de heer Mahfoudh Romdhani, de heer Rachid Madrane, de heer Serge de Patoul, de heer Denis Grimberghs en het antwoord van de heer Pascal Smet, minister ;
- Gelet op de moeilijkheden die de MIVB ondervindt om een kwalitatief hoogstaand en efficiënt openbaar vervoer aan te bieden;
- Gelet op het schrijnend tekort aan bestuurders en veiligheidspersoneel;
- Gelet op bepaalde tekortkomingen inzake materieel;
- Gelet op de mobiliteitsproblemen als gevolg van de toenemende verkeerscongestie in de stad;

Verzoekt de Brusselse Hoofdstedelijke Regering om :

- een duidelijk en concreet signaal te geven om het huidige sociale conflict te bedaren;
- bij de komende begrotingsaanpassing dringend te zorgen voor extra financiële middelen om bestuurders en veiligheidspersoneel aan te werven;

d'intérêt public, on puisse mettre en oeuvre les objectifs politiques que nous assignons à cette société.

### Ordres du jour - Dépôt

**M. le président.-** En conclusion de ces interpellations, deux ordres du jour ont été déposés.

L'ordre du jour motivé, signé par Mme Caroline Persoons, M. Serge de Patoul, M. Didier Gosuin et M. Jacques Simonet, est libellé comme suit :

« Le Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale,

- Ayant entendu l'interpellation de Mme Céline Delforge, les interpellations jointes de M. Hervé Doyen, Mme Caroline Persoons, Mme Adelheid Byttebier, Mme Céline Fremault, M. Joseph Parmentier, M. Mahfoudh Romdhani, M. Rachid Madrane, M. Serge de Patoul, M. Denis Grimberghs et la réponse de M. Pascal Smet, ministre ;
- Vu les difficultés rencontrées par la STIB pour rencontrer un service public de transports en commun de qualité performant ;
- Vu le manque criant de personnel de conduite et de sécurité ;
- Vu certaines carences en matière de matériel ;
- Vu les difficultés de mobilités liées au problème croissant d'embouteillages dans la ville ;

Demande au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale :

- d'envoyer un signal clair et concret susceptible d'apaiser le conflit social actuel ;
- de mobiliser d'urgence, à l'occasion de la prochaine modification budgétaire, les moyens financiers supplémentaires pour permettre le recrutement de chauffeurs et d'agents de sécurité ;

- de opleidingsprogramma's te herzien om het aangeworven personeel bij de MIVB in dienst te kunnen houden;
- onverwijld de behoeften inzake materieel te analyseren opdat een goede dienstverlening verzekerd wordt. »

De eenvoudige motie is ondertekend door de heren Rudi Vervoort, Denis Grimberghs, Yaron Pesztat, René Coppens en mevrouw Marie-Paule Quix.

Over deze moties zal later worden gestemd.

- De bespreking is gesloten.

Volgende vergadering om 14.30 uur.

- *De plenaire vergadering wordt gesloten om 12.25 uur.*

- de revoir le programme de formation afin de maintenir au sein de la STIB les agents recrutés ;
- d'analyser sans délai les besoins en matériel pour assurer un service de qualité. »

L'ordre du jour pur et simple est signé par MM. Rudi Vervoort, Denis Grimberghs, Yaron Pesztat, René Coppens et Mme Marie-Paule Quix.

Le vote sur ces ordres du jour aura lieu ultérieurement.

- La discussion est close.

Prochaine séance plénière à 14h30.

- *La séance plénière est levée à 12h25.*

## BIJLAGEN

### ARBITRAGEHOF

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

- de beroepen tot vernietiging van diverse bepalingen van het decreet van het Waalse Gewest van 12 februari 2004 tot organisatie van de Waalse provincies, ingesteld door X. Bossu en anderen, de Ministerraad, R. Pankert en anderen, de provincie Henegouwen en G. Lapierre. (nrs. 3084, 3087, 3090, 3091 en 3093 van de rol - samengevoegde zaken).
- het beroep tot vernietiging van artikel 43 van het decreet van de Franse Gemeenschap van 31 maart 2004 betreffende de organisatie van het hoger onderwijs ter bevordering van de integratie in de Europese ruimte van het hoger onderwijs en betreffende de herfinanciering van de universiteiten, ingesteld door I. Badiu (nr. 3096 van de rol).

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

- de prejudiciële vraag betreffende de wet van 7 februari 2003 houdende verschillende bepalingen inzake verkeersveiligheid, gesteld door de Politierechtbank van Dinant (nr. 3100 van de rol).
- de prejudiciële vragen over de artikelen 2, § 1, tweede lid, 1°, e, 40, § 3, en 44 van de wet van 4 augustus 1996 betreffende het welzijn van de werknemers bij de uitvoering van hun werk, gesteld door de Raad van State (nrs. 3056, 3057, 3058, 3059 en 3097 van de rol - samengevoegde zaken).

## 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 :**

- les recours en annulation de diverses dispositions du décret de la Région wallonne du 12 février 2004 organisant les provinces wallonnes, introduits par X. Bossu et autres, le Conseil des ministres, R. Pankert et autres, la province de Hainaut et G. Lapierre (n° 3084, 3087, 3090, 3091 et 3093 du rôle - affaires jointes).
- le recours en annulation de l'article 43 du décret de la Communauté française du 31 mars 2004 définissant l'enseignement supérieur, favorisant son intégration à l'espace européen de l'enseignement supérieur et refinançant les universités, introduit par I. Badiu (n° 3096 du rôle).

**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 relative à la loi du 7 février 2003 portant diverses dispositions en matière de sécurité routière, posée par le Tribunal de police de Dinant (n° 3100 du rôle).
- les questions préjudicielles concernant les articles 2, § 1er, alinéa 2, 1°, e, 40, § 3, et 44 de la loi du 4 août 1996 relative au bien-être des travailleurs lors de l'exécution de leur travail, posées par le Conseil d'Etat (n° 3056, 3057, 3058, 3059 et 3097 du rôle - affaires jointes).

**AANWEZIGHEDEN IN DE COMMISSIES****Commissie voor de ruimtelijke ordening, de stedenbouw en het grondbeleid**

21 oktober 2004

Aanwezig

Vaste leden

De heren Mohamed Azzouzi, Willy Decourty, Mohamed Lahlali, mevr. Fatiha Saïdi.

Mevr. Nathalie Gilson, mevr. Viviane Teitelbaum.

Mevr. Céline Fremault.

De heer Erland Pison.

Mevr. Els Ampe.

De heer Jos Chabert.

Ander lid

De heer Vincent De Wolf.

Verontschuldigd

Mevr. Véronique Jamoulle, mevr. Isabelle Molenberg.

Afwezig

De heren Bernard Clerfayt, Joël Riguelle, Yaron Pesztat.

**Commissie voor de economische zaken, belast met het economisch beleid, de energie, het werkgelegenheidsbeleid en het wetenschappelijk onderzoek**

27 oktober 2004

**PRESENCES EN COMMISSION****Commission de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme et de la politique foncière**

21 octobre 2004

Présents

Membres effectifs

MM. Mohamed Azzouzi, Willy Decourty, Mohamed Lahlali, Mme Fatiha Saïdi.

Mmes Nathalie Gilson, Viviane Teitelbaum.

Mme Céline Fremault.

M. Erland Pison.

Mme Els Ampe.

M. Jos Chabert.

Autre membre

M. Vincent De Wolf.

Excusées

Mmes Véronique Jamoulle, Isabelle Molenberg.

Absents

MM. Bernard Clerfayt, Joël Riguelle, Yaron Pesztat.

**Commission des affaires économiques, chargée de la politique économique, de l'énergie, de la politique de l'emploi et de la recherche scientifique**

27 octobre 2004

Aanwezig

Vaste leden

Mevr. Sfia Bouarfa, mevr. Julie Fiszman,  
de heren Mohamed Lahlali, Alain Leduc,  
mevr. Olivia P'Tito.

Mevr. Marion Lemesre, de heer Alain  
Zenner.

Mevr. Julie de Groote, mevr. Fatima  
Moussaoui.

De heer Alain Daems.

De heer Jos Van Assche.

De heer Jan Béghin.

Plaatsvervangers

Mevr. Jacqueline Rousseaux.

De heer Christos Doulkeridis.

De heer Walter Vandenbossche.

Verontschuldigd

De heer Serge de Patoul.

Afwezig

De heer Didier Gosuin, mevr. Brigitte De  
Pauw.

**Commissie voor de financiën, begroting,  
openbaar ambt, externe betrekkingen en  
algemene zaken**

28 oktober 2004

Aanwezig

Vaste leden

De heer Jacques Simonet.

De heer Joël Riguëlle.

De heer Frederic Erens.

Présents

Membres effectifs

Mmes Sfia Bouarfa, Julie Fiszman, MM.  
Mohamed Lahlali, Alain Leduc, Mme Olivia  
P'Tito.

Mme Marion Lemesre, M. Alain Zenner.

Mmes Julie de Groote, Fatima Moussaoui.

M. Alain Daems.

M. Jos Van Assche.

M. Jan Béghin.

Membres suppléants

Mme Jacqueline Rousseaux.

M. Christos Doulkeridis.

M. Walter Vandenbossche.

Excusé

M. Serge de Patoul.

Absents

M. Didier Gosuin, Mme Brigitte De Pauw.

**Commission des finances, du budget, de la  
fonction publique, des relations extérieures et  
des affaires générales**

28 octobre 2004

Présents

Membres effectifs

M. Jacques Simonet.

M. Joël Riguëlle.

M. Frederic Erens.

Mevr. Marie-Paule Quix.	Mme Marie-Paule Quix.
Plaatsvervanger	Membre suppléant
De heer Johan Demol.	M. Johan Demol.
Ander lid	Autre membre
De heer Jos Van Assche.	M. Jos Van Assche.
Verontschuldigd	Excusés
De heren Denis Grimberghs, Dominiek Lootens-Stael, Eric Tomas.	MM. Denis Grimberghs, Dominiek Lootens-Stael, Eric Tomas.
Afwezig	Absents
Mevr. Isabelle Emmery, mevr. Julie Fiszman, mevr. Anne-Sylvie Mouzon, de heren Rudi Vervoort, Eric André, Serge de Patoul, Didier Gosuin, Christos Doulkeridis, Walter Vandenbossche.	Mmes Isabelle Emmery, Julie Fiszman, Anne-Sylvie Mouzon, MM. Rudi Vervoort, Eric André, Serge de Patoul, Didier Gosuin, Christos Doulkeridis, Walter Vandenbossche.
<b>Commissie voor binnenlandse zaken, belast met de lokale besturen en de agglomeratiebevoegdheden</b>	<b>Commission des affaires intérieures, chargée des pouvoirs locaux et des compétences d'agglomération</b>
28 oktober 2004	28 octobre 2004
Aanwezig	Présents
Vaste leden	Membres effectifs
De heren Mohamed Daïf, Ahmed El Ktibi, Rudi Vervoort.	MM. Mohamed Daïf, Ahmed El Ktibi, Rudi Vervoort.
Mevr. Danielle Caron, mevr. Martine Payfa, de heer Philippe Pivin.	Mmes Danielle Caron, Martine Payfa, M. Philippe Pivin.
De heren Francis Delpérée, Hervé Doyen.	MM. Francis Delpérée, Hervé Doyen.
De heer René Coppens.	M. René Coppens.
De heer Fouad Ahidar.	M. Fouad Ahidar.
Plaatsvervangers	Membres suppléants
De heer Jacques Simonet.	M. Jacques Simonet.
De heer Joël Riguelle.	M. Joël Riguelle.
De heer Jean-Luc Vanraes.	M. Jean-Luc Vanraes.

Andere leden

De heren Didier Gosuin, Yaron Pesztat.

Verontschuldigd

Mevr. Françoise Schepmans.

Afwezig

Mevr. Amina Derbaki Sbai, de heren Bea Diallo, Josy Dubié, Dominiek Lootens-Stael.

---

Autres membres

MM. Didier Gosuin, Yaron Pesztat.

Excusée

Mme Françoise Schepmans.

Absents

Mme Amina Derbaki Sbai, MM. Bea Diallo, Josy Dubié, Dominiek Lootens-Stael.

---