

QUESTION ORALE
DE M. FOURNY À M. LE MINISTRE
HENRY,
MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE
L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE
LA MOBILITÉ
SUR
« L'ORGANISATION D'UN SERVICE
MINIMUM DANS LES TRANSPORTS EN
COMMUN »

M. Fourny (cdH). M. le Président, M. le Ministre, chers Collègues, mon intervention fait suite à votre déclaration dans la presse qui fait écho de votre volonté de ne pas imposer un service minimum dans les TEC lors de mouvements de grève.

Vous avez dit préférer prendre le parti de discuter en amont, avec tous les interlocuteurs sociaux, afin que la grève, droit des travailleurs, ne soit utilisée qu'en tout dernier recours. C'est très bien, je partage cette idée que le dialogue social doit s'imposer.

Cependant, là où je ne partage pas votre point de vue, c'est sur le fait de considérer que le service minimum doit être purement et simplement écarté.

Il y a un passage dans la DPR qui fait état de ce que le service minimum doit être envisagé, doit constituer une possibilité et doit être mis en oeuvre. Votre position m'apparaît un peu en contradiction par rapport à la DPR et je pense que là aussi, les usagers ne peuvent pas être à un moment donné les otages d'un mouvement de grève qui se fait dans la précipitation, l'urgence, voire même après avoir eu tous les contacts avec les différents syndicats ou représentants syndicaux. A un moment donné il faut, si on veut assurer un service maximum, passer par le service minimum.

Il m'apparaît que cette idée doit s'imposer et on ne peut pas rejeter le service minimum vis-à-vis des usagers fidèles au TEC et qui sont de plus en plus nombreux au fil de ces dernières années. Ils ne peuvent pas être les otages d'un mouvement syndical quel qu'il soit à quelque moment donné que ce soit.

Il y a toujours, à un moment donné, soit des mouvements spontanés, soit des grèves qui prennent du temps et là, l'usager ne peut pas être pris en otage.

Monsieur le Ministre, c'est très bien d'avoir une position aussi claire et ferme par rapport aux services minimum. Vous comprendrez que je ne partage pas du tout ce point de vue et que je plaide, au contraire, pour qu'il y ait un service minimum qui puisse s'installer. Je pense que les termes qui ont été rapportés dans la presse ont été peut-être écornés, ou en tout cas, mal interprétés.

C'est la raison pour laquelle je reviens vers vous afin de pouvoir vous entendre sur la manière dont vous appréhendez ce problème de l'arrêt brutal, total des bus où les usagers sont pris en otage. Quelles sont les pistes de réflexion que vous préconisez pour éviter ces situations qui arrivent malheureusement encore de temps à autre en Wallonie

? Nous les
décrions chaque fois qu'elles se produisent et vous le
verrez durant ces cinq prochaines années, ce sujet va
revenir de manière constante sur la table car il y a
des mouvements qui interviennent de temps à autre.

J'aimerais connaître, en tout cas, votre
positionnement clair par rapport à cela et les pistes
autres que le service minimum que vous entendez
mettre sur pied, autres que le dialogue social. En
effet, au delà du dialogue social, il peut aussi y avoir
des grèves et des arrêts des bus.

M. le Président. La parole est à M. le Ministre
Henry.

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de
l'Aménagement du territoire et de la Mobilité. La
fiabilité de l'offre des transports est, tout autant que
la vitesse commerciale ou le confort, un facteur
essentiel d'attractivité de l'offre de transport des
TEC. De ce point de vue, même s'il subsiste des
difficultés ponctuelles, la situation n'a heureusement
plus grand chose à voir avec celle qui prévalait
jusqu'à la fin des années nonante. Les relations
sociales au sein des grandes entreprises sont
évidemment la résultante de très nombreux facteurs.

Dès lors, tout mettre en oeuvre pour éviter les
grèves, comme vous l'avez cité, est une ligne de
conduite qui dépend de nombreux acteurs, dont le
Gouvernement bien entendu, mais pas uniquement.

Une illustration de ce cas de figure peuvent être
ces épisodes de grèves déclenchées suite à des
agressions par exemple. Dans ce cas précis, si
l'employeur, le TEC local, la SRWT et la Région
peuvent unir leurs forces pour mettre en place
progressivement des dispositifs de meilleure
protection des travailleurs, de meilleures procédures
d'alerte et d'accueil des voyageurs par des *stewards*
par exemple, on réduit la probabilité d'incidents.
Mais personne ne prétendra jamais que ce risque a
totalement disparu. Dans le cadre des compétences
de la région, plusieurs initiatives ont été prises par
mes prédécesseurs en vue de responsabiliser
davantage les acteurs locaux ainsi que par la
direction des TEC, mise au point de procédures de
détresse, coopération accrue avec les polices et les
parquets, soutien psychologique aux chauffeurs.

Pour en revenir à l'épisode de la grève du 7
septembre sur le réseau TEC Charleroi, il s'agit
typiquement d'une divergence de vues entre
organisations syndicales et direction du TEC
Charleroi quant au *management* du personnel. Il
s'agit d'un conflit lié au contrat de travail, par
ailleurs limité au TEC Charleroi

; il est donc logique

que cette affaire ait été traitée au niveau local entre
deux des trois délégations syndicales (puisque un des
trois syndicats n'a pas soutenu le mouvement) et la
direction du TEC Charleroi. Je tiens à signaler que
tous les bus n'ont pas été à l'arrêt et il y a, *de facto*,
eu un service minimum qui a fonctionné ce jour là.

Venons-en maintenant à la question du service

minimum.

Je répète ce que vous avez déjà dû entendre de la bouche d'autres interlocuteurs à cette tribune

: la

question du droit de grève et d'un éventuel service minimum n'est pas de compétence régionale, mais fédérale. En effet, à mon estime, l'idée même de service minimum est intenable. Comment déterminer en effet les lignes et les tranches horaires à maintenir

? Les besoins de chaque usager sont différents, et il est dès lors quasiment impossible de simplement définir et d'organiser une offre de service minimum, sans même évoquer les difficultés pratiques d'un tel système.

Voilà pourquoi je vais, dans le respect du rôle de tous les acteurs du transport, poursuivre le dialogue pour réduire le plus possible tout risque d'action sociale préjudiciable à la clientèle.

C'est ainsi que j'ai déjà entamé, en toute sérénité, un travail de rencontre des différents interlocuteurs en ce compris, certains travailleurs dans le cadre de leur travail, de manière à bien comprendre l'ensemble des enjeux et à contribuer à l'apaisement des tensions en identifiant les pistes de solutions pragmatiques.

M. le Président. La parole est à M. Fourny.

M. Fourny (cdH). Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, je prends effectivement acte de votre position, même si j'ai du mal à la partager. Je comprends bien qu'il faille établir des contacts avec des organisations sociales, syndicales et que toutes les mesures soient prises au niveau de la sécurité pour éviter les accidents et les agressions, c'est très bien. Le mouvement n'a fait que malheureusement s'intensifier ces dernières années mais la définition du service minimum est le minimum qu'on peut demander à un Ministre de la Mobilité. Il ne s'agit que de définir quelles sont les tranches, les lignes prioritaires et autres pour savoir ce qu'est le service minimum.

Je pense que le matin, lorsque les gens se déplacent pour aller à leur travail, le soir quand ils reviennent de leur travail, si on peut déjà leur assurer cela, c'est déjà bien. Cette compétence peut être de type fédéral, je peux en convenir, mais au niveau de l'organisation sur le terrain, cette compétence est régionale

Je vous invite vraiment à entreprendre d'initiative un contact avec le Fédéral pour envisager les pistes et les modalités qui pourraient s'imposer et devraient être mise en oeuvre pour rencontrer les problèmes de mouvement sociaux que l'on risque encore, malgré tout d'avoir et pour lesquels les usagers sont toujours pris en otage. Cette situation devient particulièrement inadmissible dans le temps.