



**PARLEMENT BRUXELLOIS  
BRUSSELS PARLEMENT**

**PARLEMENT  
DE LA RÉGION DE  
BRUXELLES-CAPITALE**

—————  
**Compte rendu intégral  
des interpellations et  
des questions**

—————  
**Commission de l'Infrastructure,  
chargée des Travaux publics et de la Mobilité**

—————  
**RÉUNION DU  
LUNDI 19 FÉVRIER 2018**

**BRUSSELS  
HOOFDSTEDELIJK  
PARLEMENT**

—————  
**Integraal verslag  
van de interpellaties en  
de vragen**

—————  
**Commissie voor de Infrastructuur,  
belast met de Openbare Werken en de  
Mobiliteit**

—————  
**VERGADERING VAN  
MAANDAG 19 FEBRUARI 2018**

---

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.

Publication éditée par le  
Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale  
Direction des comptes rendus  
tél 02 549 68 02  
fax 02 549 62 12  
e-mail [criv@parlement.brussels](mailto:criv@parlement.brussels)

Les comptes rendus peuvent être consultés à l'adresse  
[www.parlement.brussels](http://www.parlement.brussels)

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.

Publicatie uitgegeven door het  
Brussels Hoofdstedelijk Parlement  
Directie verslaggeving  
tel 02 549 68 02  
fax 02 549 62 12  
e-mail [criv@parlement.brussels](mailto:criv@parlement.brussels)

De verslagen kunnen geconsulteerd worden op  
[www.parlement.brussels](http://www.parlement.brussels)

**SOMMAIRE**

INTERPELLATIONS	7
Interpellation de Mme Céline Delforge	7
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
concernant "la diffusion d'une publicité sexiste sur le réseau de la STIB".	
Interpellation jointe de Mme Viviane Teitelbaum,	7
concernant "les publicités sexistes sur le réseau de la STIB".	
Discussion conjointe – Orateurs :	10
M. Jamal Ikazban (PS)	
M. Pascal Smet, ministre	
Mme Céline Delforge (Ecolo)	
Mme Viviane Teitelbaum (MR)	
Interpellation de M. Bruno De Lille	16
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,	
concernant "les mesures d'accompagnement dans le cadre de la rénovation du tunnel Léopold II".	
Interpellation jointe de Mme Cieltje Van Achter,	16
concernant "la rénovation et l'entretien du tunnel Léopold II".	
Question orale de M. Gaëtan Van Goidsenhoven	16
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de	

**INHOUD**

INTERPELLATIES	7
Interpellatie van mevrouw Céline Delforge	7
tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
betreffende "de verspreiding van seksistische reclame op het MIVB-net".	
Toegevoegde interpellatie van mevrouw Viviane Teitelbaum,	7
betreffende "de seksistische reclame op het MIVB-net".	
Samengevoegde bespreking – Sprekers:	10
De heer Jamal Ikazban (PS)	
De heer Pascal Smet, minister	
Mevrouw Céline Delforge (Ecolo)	
Mevrouw Viviane Teitelbaum (MR)	
Interpellatie van de heer Bruno De Lille	16
tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
betreffende "de begeleidende maatregelen bij de renovatie van de Leopold II-tunnel".	
Toegevoegde interpellatie van mevrouw Cieltje Van Achter,	16
betreffende "de renovatie en het onderhoud van de Leopold II-tunnel".	
Mondelinge vraag van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven	16
aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast	

la Mobilité et des Travaux publics, concernant "la découverte d'amiante dans le tunnel Léopold II".		met Mobiliteit en Openbare Werken, betreffende "de ontdekking van asbest in de Leopold II-tunnel".	
Question orale jointe de M. Paul Delva,	17	Toegevoegde mondelinge vraag van de heer Paul Delva,	17
concernant "l'amiante dans le tunnel Léopold II".		betreffende "het asbest in de Leopold II-tunnel".	
Discussion conjointe – Orateurs :	21	Samengevoegde bespreking – Sprekers:	21
M. Jamal Ikazban (PS)		De heer Jamal Ikazban (PS)	
M. David Weytsman (MR)		De heer David Weytsman (MR)	
Mme Céline Delforge (Ecolo)		Mevrouw Céline Delforge (Ecolo)	
Mme Carla Dejonghe (Open Vld)		Mevrouw Carla Dejonghe (Open Vld)	
M. Pierre Kompany (cdH)		De heer Pierre Kompany (cdH)	
M. Pascal Smet, ministre		De heer Pascal Smet, minister	
M. Bruno De Lille (Groen)		De heer Bruno De Lille (Groen)	
Mme Cielte Van Achter (N-VA)		Mevrouw Cielte Van Achter (N-VA)	
Interpellation de Mme Carla Dejonghe	36	Interpellatie van mevrouw Carla Dejonghe	36
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics, concernant "la mauvaise coordination des chantiers sur les voiries bruxelloises pendant les mois d'été et l'accès du public à l'application Osiris".		tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken, betreffende "de slechte afstemming van Brusselse wegenwerken tijdens de zomermaanden en de toegankelijkheid voor het publiek van de applicatie Osiris".	
Interpellation jointe de Mme Anne-Charlotte d'Ursel,	36	Toegevoegde interpellatie van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel,	36
concernant "la réforme de la coordination des chantiers".		betreffende "de hervorming van de coördinatie van de bouwplaatsen".	
Interpellation jointe de Mme Céline Delforge,	37	Toegevoegde interpellatie van mevrouw Céline Delforge,	37
concernant "les conséquences de la multiplication des chantiers sur les déplacements en transports publics et à vélo".		betreffende "de gevolgen van het toenemend aantal werven voor de verplaatsingen met het openbaar vervoer en met de fiets".	

Interpellation de M. Marc Loewenstein	37	Interpellatie van de heer Marc Loewenstein	37
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		tot de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "les travaux dans les tunnels bruxellois en 2018, leur coordination et leurs conséquences sur la qualité de vie des Bruxellois".		betreffende "de werken in de Brusselse tunnels in 2018, de coördinatie ervan en de gevolgen voor de leefkwaliteit van de Brusselaars".	
Discussion conjointe – Orateurs :	49	Samengevoegde bespreking – Sprekers:	49
M. Pascal Smet, ministre		De heer Pascal Smet, minister	
M. Marc Loewenstein (DéFI)		De heer Marc Loewenstein (DéFI)	
Mme Céline Delforge (Ecolo)		Mevrouw Céline Delforge (Ecolo)	
Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR)		Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)	
QUESTIONS ORALES	70	MONDELINGE VRAGEN	70
Question orale de M. Fabian Maingain	70	Mondelinge vraag van de heer Fabian Maingain	70
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "l'état d'avancement et les nuisances du chantier de réaménagement de l'avenue Franklin Roosevelt".		betreffende "de stand van zaken en de hinder met betrekking tot de heraanleg van de Franklin Rooseveltlaan".	
Question orale jointe de M. Arnaud Pinxteren,	70	Toegevoegde mondelinge vraag van de heer Arnaud Pinxteren,	70
concernant "la nouvelle piste cyclable de l'avenue Franklin Roosevelt".		betreffende "het nieuwe fietspad aan de Franklin Rooseveltlaan".	
Question orale de Mme Anne-Charlotte d'Ursel	70	Mondelinge vraag van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel	70
à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,		aan de heer Pascal Smet, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit en Openbare Werken,	
concernant "le développement de solutions de télégestion dans le cadre du nouveau Plan lumière".		betreffende "de ontwikkeling van oplossingen voor beheer op afstand in het kader van het nieuwe Lichtplan".	
Question orale de M. Marc Loewenstein	71	Mondelinge vraag van de heer Marc Loewenstein	71

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

concernant "l'utilisation du carburant 'Gas to Liquid' (GTL) pour la flotte de bus de la STIB".

Question orale de M. Fabian Maingain

71

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

concernant "l'état d'avancement du chantier de la Porte de Ninove".

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

betreffende "het gebruik van de brandstof 'Gas to Liquid' (GTL) voor de bussen van de MIVB".

Mondelinge vraag van de heer Fabian Maingain

71

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

betreffende "de voortgang van de werken aan de Ninoofsepoort".

*Présidence : Mme Anne-Charlotte d'Ursel, présidente.  
Voorzitterschap: mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel, voorzitter.*

## INTERPELLATIONS

**Mme la présidente.**- 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 "la diffusion d'une publicité sexiste sur le réseau de la STIB".

### INTERPELLATION JOINTE DE MME VIVIANE TEITELBAUM,

concernant "les publicités sexistes sur le réseau de la STIB".

**Mme la présidente.**- La parole est à Mme Delforge.

**Mme Céline Delforge (Ecolo).**- En ce début d'année, la Société de transport intercommunal bruxellois (STIB) s'est particulièrement distinguée dans le domaine de la publicité. En effet, pas mal d'usagers ont été assez choqués de voir une publicité pour le moins sexiste sur le réseau d'affichage de la STIB. Cette publicité pour un casino, qui n'en est d'ailleurs pas à son coup d'essai, représente une femme nue entourée de billets de banque et s'accompagne du slogan : "La sensation de gagner".

Le recours à des stéréotypes de genre est tellement grossier qu'on ne peut imaginer qu'il ait échappé aux personnes qui ont vu cette affiche préalablement à son affichage. À la suite de plaintes de certains usagers, la STIB a annoncé qu'elle ferait retirer les affiches dans les 24 heures.

## INTERPELLATIES

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

### INTERPELLATIE VAN MEVROUW CÉLINE DELFORGE

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

betreffende "de verspreiding van seksistische reclame op het MIVB-net".

### TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN MEVROUW VIVIANE TEITELBAUM,

betreffende "de seksistische reclame op het MIVB-net".

**Mevrouw de voorzitter.**- Mevrouw Delforge heeft het woord.

**Mevrouw Céline Delforge (Ecolo)** *(in het Frans).*- *Begin dit jaar waren heel wat reizigers geschokt toen ze aan MIVB-haltes geconfronteerd werden met een seksistische affiche voor een casino, met de afbeelding van een naakte vrouw omringd door bankbiljetten en daarbij de slogan "Het gevoel van winnen".*

*De vrouw was uiterst stereotiep afgebeeld. Na klachten van reizigers besliste de MIVB om de affiches binnen de 24 uur te laten weghalen. Dergelijke reclame is onaanvaardbaar, net als het feit dat de MIVB pas reageerde nadat reizigers hadden geklaagd. Telkens wanneer u een vraag krijgt over reclame bij de MIVB, wuift u het probleem weg en verwijst u naar het charter voor ethische reclame.*

*Welke reclameverantwoordelijke bij de MIVB vond*

Il est inadmissible que cette publicité ait pu être affichée et qu'il ait fallu des réclamations de voyageurs pour que la STIB réagisse.

M. le ministre, chaque fois que l'on vous interpelle sur la question de la publicité à la STIB, vous avez tendance à nier le problème en mettant en avant l'application de la charte d'éthique publicitaire.

J'aimerais savoir pourquoi, une fois de plus, aucune censure n'a eu lieu en amont.

Je voudrais savoir qui, au sein de la STIB et de sa régie publicitaire, a considéré que cette publicité était somme toute acceptable. Je voudrais également savoir si vous estimez que ce type de publicité est conforme à cette fameuse charte d'éthique publicitaire de la STIB. C'est comme si un concessionnaire qui fait de la publicité pour des voitures, ce n'était pas de la publicité pour des voitures. Donc, je commence à m'inquiéter.

Je souhaiterais également savoir si des mesures ont été prises pour que ce type d'incident ne se produise plus et si oui, lesquelles. Et ma dernière question est la suivante : puisqu'on approche de la conclusion du prochain contrat de gestion, des nouvelles règles, beaucoup plus strictes au niveau de la publicité, ont-elles été insérées, en l'occurrence en ce qui concerne la publicité sexiste ?

**Mme la présidente.**- La parole est à Mme Teitelbaum pour son interpellation jointe.

**Mme Viviane Teitelbaum (MR).**- Il y a quelques mois, de nombreux panneaux publicitaires bruxellois montrant des publicités sexistes ont été tagués de la mention "sexism game over". Pour le collectif à l'origine de cette action, mais également pour nous, députés, il est inacceptable que ce genre d'affiches soient non seulement réalisées, mais aussi validées et acceptées pour ensuite être diffusées à grande échelle, dans la mesure où ce type de publicité banalise le sexisme. Récemment, la STIB s'est engagée à retirer de son réseau une publicité sexiste pour un casino à la suite de nombreuses plaintes d'utilisateurs, d'utilisatrices et d'internautes.

Pour répondre à cette problématique et à la suite de nombreuses polémiques, Londres, Genève et, plus

*die affiches aanvaardbaar? Vindt u dat dergelijke affiches in overeenstemming zijn met het charter voor ethische reclame?*

*Hebt u maatregelen genomen om dergelijke incidenten in de toekomst te voorkomen? Welke? Zult u striktere regels inzake reclame opnemen in het nieuwe beheerscontract van de MIVB?*

**Mevrouw de voorzitter.**- Mevrouw Teitelbaum heeft het woord voor haar toegevoegde interpellatie.

**Mevrouw Viviane Teitelbaum (MR)** *(in het Frans).*- *Enkele maanden geleden werden talrijke reclameborden getooid met de graffiti "sexism game over". Ook wij vinden het onaanvaardbaar dat er nog steeds seksistische reclame op grote schaal verspreid wordt. Onlangs moest de MIVB na talrijke klachten nog een seksistische reclame voor een casino verwijderen.*

*In talrijke steden zoals Londen, Genève en sinds kort ook Parijs, bestaat er een verbod op seksistische en discriminerende reclame. In principe moet alle reclame die de MIVB afficheert ook aan de normen van de Jury voor Ethische Praktijken inzake Reclame (JEP) voldoen. In het geval van de MIVB is er blijkbaar iets misgegaan.*



récemment, Paris ont interdit les publicités sexistes et discriminatoires. Rappelons d'ailleurs que toutes les campagnes acceptées par la régie publicitaire de la STIB doivent répondre aux normes imposées par le Jury d'éthique publicitaire (JEP). Visiblement, un couac s'est produit chez nous.

Tout comme dans notre Région, nos communes et nos organismes d'intérêt public (OIP), Paris soustraite la gestion de ses publicités à un concessionnaire tenu de respecter certaines règles. Désormais, comme pour les panneaux JCDecaux, il faudra s'assurer qu'aucune publicité à caractère sexiste ou discriminatoire ne puisse être diffusée sur le réseau municipal d'affichage parisien.

À Bruxelles, la situation est plus complexe, car chaque niveau de pouvoir possède son propre contrat avec un concessionnaire. C'est la lasagne à tous les niveaux ! Malheureusement, peu de contrats stipulent des clauses éthiques. Si la STIB possède bel et bien une charte éthique, celle-ci n'interdit cependant que les outrages aux bonnes mœurs, les atteintes à la moralité et les excès de langage ou de graphisme. On pourrait pourtant aussi penser à certains excès du ministre tout récemment...

Pourtant, tout ce qui renvoie à une image de soumission participe à l'inégalité, voire à la violence. Dès lors, les pouvoirs publics ont un rôle à jouer dans la construction des personnes et il est indispensable que des clauses soient ajoutées dans les contrats conclus avec les concessionnaires.

La STIB gère elle-même certains espaces et en confie d'autres à JCDecaux. Quelles sont les règles que la STIB s'impose pour les espaces qu'elle garde en gestion, outre le respect des normes du JEP ?

La publicité pour le casino était-elle située sur un espace géré par la STIB ? Le cas échéant, comment justifiez-vous qu'elle n'ait pas été arrêtée avant sa diffusion ?

Quelles sont les règles imposées aux concessionnaires ? Des clauses éthiques sont-elles imposées dans les contrats ? Le cas échéant, quelles sont-elles ? Les considérez-vous suffisamment précises pour protéger la population et les valeurs antisexistes et antidiscriminatoires ?

Un avenant au contrat est-il possible afin de

*De stad Parijs besteedt de reclameregie uit aan een concessiehouder. Die is aan een aantal regels gebonden en moet erop toezien dat er geen seksistische of discriminerende reclame wordt verspreid via reclameborden van de stad Parijs.*

*In Brussel ligt de zaak echter ingewikkelder, want de verschillende besturen hebben elk hun eigen overeenkomsten met een concessiehouder gesloten en in de meeste daarvan zijn geen ethische clausules te bespeuren. De MIVB beschikt daarentegen wel over een charter voor ethische reclame, maar daarin wordt alleen schennis van de goede zeden, grof taalgebruik of grove grafische vormgeving verboden.*

*Elk beeld dat onderwerping suggereert, werkt ongelijkheid of zelfs geweld in de hand. Daarom moet de overheid er absoluut op toezien dat er ter zake clausules opgenomen worden in de overeenkomsten met de concessiehouders.*

*De MIVB beheert zelf een deel van haar reclameruimte en besteedt de rest uit aan JCDecaux. Welke regels volgt de MIVB voor de ruimte die ze zelf beheert, boven op de JEP-normen?*

*Bevond de bewuste reclame voor het casino zich op advertentieruimte die de MIVB zelf beheert? Zo ja, hoe komt het dat ze niet tijdig ingetrokken werd?*

*Welke regels gelden voor de concessiehouders? Staan er ethische clausules in de overeenkomsten die met hen zijn gesloten? Volstaan ze volgens u om de bevolking en onze waarden te beschermen?*

*Is het mogelijk om aan de overeenkomsten een aanhangsel toe te voegen, ter verduidelijking van de regels?*

*Hoeveel klachten wegens seksistische reclame werden er in 2017 tegen de MIVB ingediend?*

préciser les règles ? Le cas échéant, est-il à l'ordre du jour ?

Pouvez-vous nous indiquer combien de plaintes ont été déposées à l'encontre de la STIB pour des publicités sexistes en 2017 ?

*Discussion conjointe*

**Mme la présidente.**- La parole est à M. Ikazban.

**M. Jamal Ikazban (PS).**- Je rejoins évidemment les questions de mes collègues.

Qui sont les membres du comité de validation et comment est-il composé ?

**Mme la présidente.**- La parole est à M. Smet.

**M. Pascal Smet, ministre.**- La publicité pour la société Store Casino dont vous parlez s'est retrouvée sur un espace publicitaire exploité pour le compte de la STIB par la société JCDecaux. Dès que la STIB a pris connaissance des remarques des voyageurs lors du lancement de cette campagne, elle a fait procéder à l'enlèvement immédiat de cette publicité, enlèvement opéré endéans les 24 heures par la société JCDecaux.

Cette dernière doit se conformer à la charte éthique imposée par la STIB mais n'a pas l'obligation de préalablement soumettre tous les visuels à la STIB vu le nombre important de publicités sur le réseau. En cas de non-respect de la charte éthique imposée par la STIB, JCDecaux s'expose à des sanctions sévères.

Je veux quand même vous dire que le Jury d'éthique publicitaire (JEP) n'a demandé le retrait de cette publicité de Store Casino pour modification que bien après sa parution et après le retrait par la STIB. D'ailleurs, cette publicité restait visible sur d'autres réseaux publicitaires de la ville. Vous m'interrogez, mais vous pourriez également interroger les communes. J'y reviendrai plus tard.

Concernant cette publicité, l'article 1<sup>er</sup> de la charte éthique actuelle de la STIB parle de "toute publicité présentant un caractère politique, syndical

*Samengevoegde bespreking*

**Mevrouw de voorzitter.**- De heer Ikazban heeft het woord.

**De heer Jamal Ikazban (PS) (in het Frans).**- *Ik sluit me aan bij de vragen van mijn collega's.*

*Wie zijn de leden van het comité dat de reclame goedkeurt?*

**Mevrouw de voorzitter.**- De heer Smet heeft het woord.

**De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).**- *De reclame voor Store Casino hing op een paneel dat JCDecaux voor rekening van de MIVB beheert. Zodra de MIVB opmerkingen van reizigers kreeg, heeft ze de reclame laten weghalen. Dat heeft geen 24 uur geduurd.*

*JCDecaux moet zich aan het ethische charter van de MIVB houden, maar is niet verplicht om op voorhand alle visuals voor te leggen. Als het zich niet aan het charter houdt, kan het echter serieuze boetes oplopen.*

*Ik wil er toch op wijzen dat de Jury voor Ethische Praktijken inzake Reclame (JEP) pas een tijd na het verschijnen van de reclame van Star Casino en nadat de MIVB hem liet weghalen, vroeg om haar in te trekken. Op andere reclamenetwerken van de stad werd ze trouwens niet weggehaald.*

*Artikel 1 van het ethische charter van de MIVB heeft het over reclame met politieke, syndicale of confessionele inslag of die ingaat tegen de goede zeden en de openbare orde. Die bewoordingen zijn natuurlijk aan interpretatie onderhevig, maar in dit geval vond ik de reclame niet gepast.*

*De MIVB heeft JCDecaux onmiddellijk opgedragen om alle reclame van Star Casino die naaktheid portretteert of evoceert, van te voren*

ou confessionnel ou contraire aux bonnes mœurs ou à l'ordre public". Ce sont évidemment des concepts bateau qui sont sujets à interprétation et qui peuvent être évalués. Dans le cas qui nous occupe, je ne trouvais pas ce genre de publicité appropriée. Par ailleurs, une version édulcorée avec le même slogan est actuellement visible en grand format dans le pays sur d'autres réseaux et a été acceptée par le JEP.

Mais la STIB a immédiatement demandé à JCDecaux d'agir avec plus de circonspection, vu le contexte ambiant, et de soumettre dorénavant tout visuel montrant ou évoquant la nudité sans lien avec le contenu lié à un type d'activité basée sur le hasard et provenant de cette société en particulier, préalablement à toute parution d'une telle campagne sur le réseau de la STIB.

En 2017, la STIB a reçu 36 réactions négatives sur les médias sociaux concernant des publicités jugées sexistes sur son réseau souterrain et en surface. Pour rappel, la STIB réalise annuellement 401 millions de voyages.

J'ai donné instruction à la STIB de préparer une révision claire et stricte de cette charte éthique, qui sera d'ailleurs annexée au nouveau contrat de gestion de la STIB comme je l'ai expliqué précédemment.

Je veux éviter toute interprétation et ambiguïté. Les nouvelles règles devraient entre autres interdire sur le réseau des transports publics la publicité pour des voitures ou des casinos et la publicité sexiste ou discriminatoire.

Il est néanmoins important de préciser que la STIB a agi immédiatement, alors que j'ai constaté que l'affiche en question n'a pas été enlevée sur les autres réseaux publicitaires, c'est-à-dire au niveau de la Région, de la Ville et des communes. La STIB, elle, a donc pris immédiatement ses responsabilités.

**Mme la présidente.**- La parole est à Mme Delforge.

**Mme Céline Delforge (Ecolo).**- Le problème n'est pas le contexte actuel, mais le sexisme de cette publicité. Il ne s'agit pas d'un effet de mode. Elle est sexiste et contrevient à nos valeurs.

*door de MIVB goed te laten keuren.*

*In 2017 kreeg de MIVB via sociale media 36 negatieve meldingen over als seksistisch ervaren reclame.*

*Ik heb de MIVB opgedragen om het ethische charter grondig te herzien. Het charter zal ook als bijlage bij het nieuwe beheerscontract van de MIVB toegevoegd worden.*

*Ik wil elke vorm van ambiguïteit wegwerken. De nieuwe regels zouden onder andere auto- en casinoreclame en seksistische of discriminerende reclame uit het openbaar vervoer moeten weren.*

*De MIVB heeft onmiddellijk ingegrepen, iets wat je niet kunt zeggen van andere reclamenetwerken van het gewest, de stad en de gemeenten.*

**Mevrouw de voorzitter.**- Mevrouw Delforge heeft het woord.

**Mevrouw Céline Delforge (Ecolo)** *(in het Frans).*- *Het probleem is niet de huidige context maar het seksisme, dat tegen onze waarden indruist.*

**M. Pascal Smet, ministre.**- Vous ne pouvez pas nier qu'il y a moins de tolérance.

**Mme Céline Delforge (Ecolo).**- C'est inacceptable, quels que soient le contexte et l'ambiance, point final. Nous parlons d'une entreprise publique.

Vous vous retranchez derrière le JEP. Or, les gens qui s'intéressent à la publicité dans l'espace public et à la publicité en général n'accordent que très peu de confiance à cet organisme qui n'est qu'un organe d'autorégulation. Il ne représente pas l'État. Les "marketeurs" s'y arrangent entre eux. Lorsqu'ils estiment que l'un d'eux a exagéré, le temps de la procédure fait que la campagne en question est terminée avant qu'une mesure ne soit prise. Que pouvons-nous attendre d'eux, si les pouvoirs publics ne font pas leur travail ? Se réfugier derrière le JEP me semble un peu léger.

Selon vous, quand JCDecaux transgresse certaines règles, elle s'expose à de lourdes sanctions. Quelles ont été ces sanctions en l'occurrence ?

Vous nous apprenez que la STIB fait totalement confiance à JCDecaux - qui est certainement membre du JEP, par ailleurs - pour choisir les contenus en fonction d'une charte somme toute assez floue et que, donc, personne à la STIB n'a vu cette publicité avant qu'elle ne soit affichée. Cela me semble un peu léger.

J'entends que ladite charte est tellement floue qu'à moins que la publicité ne contrevienne aux bonnes mœurs ou à l'ordre public, les moyens d'agir sont rares.

Vous indiquez que seules 36 plaintes ont été déposées contre des publicités. Mais les gens sont assommés de publicités dans l'espace public.

Je sais bien que le fait que ces affiches apparaissent sur les réseaux d'affichage communaux constitue un problème.

**M. Pascal Smet, ministre.**- Vous n'avez pas écouté ! Je suis fatigué de ce genre de discussions. C'est la raison pour laquelle j'ai demandé à la STIB de fixer des règles claires et précises. Elles seront adoptées par le gouvernement et annexées au contrat de gestion. Nous allons adapter les règles.

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).*- *U ontkent toch niet dat mensen steeds minder tolerant worden?*

**Mevrouw Céline Delforge (Ecolo)** *(in het Frans).*- *Zoiets is toch onaanvaardbaar voor een overheidsbedrijf!*

*U verschuilt zich achter de JEP, maar mensen die vertrouwd zijn met de reclamewereld hebben weinig vertrouwen in dat orgaan. Marketeers maken liever onderling afspraken. Wanneer een campagne overdreven blijkt, is ze meestal al voorbij alvorens de JEP een procedure is gestart.*

*U zegt dat de onderneming JCDecaux ernstige sancties riskeert als ze bepaalde regels overschrijdt. Om welke sancties gaat het dan?*

*Volgens u vertrouwt de MIVB blindelings op de firma JCDecaux om de inhoud van een campagne te kiezen. Ze baseert zich daarvoor op een nogal vaag charter. Dat niemand bij de MIVB deze reclamecampagne zou hebben gezien alvorens ze in het straatbeeld aanwezig was, lijkt me wel erg sterk.*

*Er zouden volgens u slechts 36 klachten zijn ingediend tegen ongepaste reclameboodschappen, terwijl er ontzettend veel reclame is.*

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).*- *U hebt niet geluisterd. Ik heb aan de MIVB gevraagd om duidelijke regels vast te stellen. Die zullen dan door de regering worden goedgekeurd en worden toegevoegd aan de beheersovereenkomst. Wij zullen de regels dus aanpassen.*

**Mme Céline Delforge (Ecolo).**- Tant mieux, mais attendons de voir les règles.

Pour l'instant, nous parlons d'une publicité particulière. Nous n'allons pas aborder les autres problèmes que peuvent poser les publicités commerciales à la STIB.

Peut-être n'y a-t-il que 36 personnes qui ont porté plainte l'année dernière, mais je vous mets au défi de demander aux gens s'ils savent où porter plainte contre une publicité qui les dérange. Il est vrai que nous sommes assommés de publicités dans l'espace public et qu'une grande partie d'entre elles sont sexistes et renforcent les stéréotypes.

J'espère, M. le ministre, que ce que vous nous annoncez pour le prochain contrat de gestion répondra aux attentes. J'espère que vous y intégrerez les alcooliers car, tout récemment encore, certains abribus, gérés par la Ville de Bruxelles, étaient recouverts de publicités pour de l'alcool.

**Mme la présidente.**- La parole est à Mme Teitelbaum.

**Mme Viviane Teitelbaum (MR).**- Concernant cette publicité sexiste, quelles sanctions envisagez-vous contre JCDecaux ?

La charte éthique de la STIB est aujourd'hui totalement dépassée. Il est dommage qu'il ait fallu attendre cette dernière publicité pour enfin réfléchir à de nouvelles règles. Il est urgent de les modifier ! Vous avez dit que celles-ci seraient présentées en même temps que le contrat de gestion. Pouvez-vous nous dire quand ?

Vous parlez de contexte ambiant, mais celui-ci est aussi créé par certaines déclarations de certains ministres. À un moment donné, il faut une politique de tolérance zéro, car on se trouve dans la discrimination, le sexisme le plus primaire, dans une situation où les femmes sont représentées de manière soumise, dégradante, humiliante... Nous sommes en 2018, il faut que cela cesse ! Rien que pour cette publicité, il y a eu au moins 36 plaintes, si l'on regarde les réseaux sociaux, et ce n'est certainement pas représentatif du nombre de gens qu'elle a choqués.

**Mevrouw Céline Delforge (Ecolo)** (in het Frans).- *Dat is goed, maar ze zijn er nog niet. Wij hebben het nu over een welbepaalde reclameboodschap en niet over andere problemen die reclame bij de MIVB kan veroorzaken.*

*Er zijn dan wel slechts 36 klachten binnengekomen, maar ik daag u uit om eens aan de mensen te vragen of ze weten waar ze een klacht kunnen indienen tegen een reclameboodschap die hen stoort. Er is heel wat seksistische en stereotyperende reclame in het straatbeeld te zien.*

*Ik hoop dat de voorstellen in de volgende beheersovereenkomst aan de verwachtingen zal voldoen en dat er ook rekening wordt gehouden met reclame voor alcohol. Sommige bushokjes die beheerd worden door de stad Brussel bevatten immers reclameboodschappen voor alcohol.*

**Mevrouw de voorzitter.**- Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

**Mevrouw Viviane Teitelbaum (MR)** (in het Frans).- *Welke sancties wilt u aan JCDecaux opleggen voor die seksistische reclame?*

*Het ethische charter van de MIVB is volkomen voorbijgestreefd. Het is jammer dat die affiche nog moest verschijnen vooraleer u nieuwe regels wou overwegen. Ze moeten dringend worden aangepast! Wanneer denkt u klaar te zijn met de nieuwe regels?*

*U verwijst naar de context, maar op een gegeven moment moet er een nultolerantiebeleid worden gevoerd, aangezien het gaat om discriminatie en seksisme van de ergste soort. Het is 2018, het vernederen van vrouwen moet stoppen! Er kwamen 36 klachten over die ene affiche, en die heeft een veel grotere groep mensen gechoqueerd.*

*U moet nu wat ondernemen. Dat die affiches ook elders te zien zijn, is geen argument.*

Je vous invite donc à prendre des résolutions, sans dire qu'on trouve aussi ces publicités sur d'autres réseaux ou dans d'autres communes. Commencez par faire ce que vous pouvez faire.

**M. Pascal Smet, ministre.**- Je suis désolé, Mme Teitelbaum. La STIB a immédiatement pris ses responsabilités. Elle a constaté qu'il y avait un problème avec cette publicité. JCDecaux l'a fait enlever dans les 24 heures. Dans certaines communes, cela n'a pas été le cas. Je ne fais que constater.

Le règlement de la STIB est ambigu et flou. C'est vrai. C'est la raison pour laquelle j'ai demandé qu'il soit clarifié. C'est d'ailleurs prévu dans le cadre du contrat de gestion que nous discuterons dans cette même commission.

*(Remarques de Mme Teitelbaum)*

Cela se fera cette année car le contrat de gestion de la STIB doit être conclu cette année encore. J'ai donné de nouvelles instructions à ce propos il y a quelques semaines car j'estimais que la proposition n'était pas assez bien élaborée. Je veux des règles claires. JCDecaux n'a pas subi de sanctions parce que l'article 1<sup>er</sup> de la charte éthique est sujet à interprétation. La question qui se pose à nous est celle des limites. Jusqu'où va-t-on aller ? C'est une question importante. Quelle publicité sera tolérée ?

**Mme Viviane Teitelbaum (MR).**- Aucune publicité à caractère sexiste, homophobe ou raciste ne peut être tolérée sur l'espace public.

**M. Pascal Smet, ministre.**- Qu'en est-il de la représentation des femmes dans la publicité au Salon de l'auto ?

**Mme Viviane Teitelbaum (MR).**- Nous avons fait part de nos réactions et obtenu une réponse. Les internautes ont également réagi, contrairement à vous-même.

**M. Pascal Smet, ministre.**- Je ne suis pas compétent pour le Salon de l'auto.

Concernant les publicités affichées sur le réseau de la STIB, nous avons pris nos responsabilités : nous avons signalé le problème à la STIB, laquelle a procédé au retrait des publicités dans les 24 heures.

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).*- *De MIVB heeft onmiddellijk haar verantwoordelijkheid genomen en de affiches laten verwijderen. Sommige gemeenten deden dat niet.*

*Het MIVB-reglement is dubbelzinnig en onduidelijk. Ik heb dan ook gevraagd om het te verduidelijken, wat in het kader van het beheerscontract zal gebeuren.*

*(Opmerkingen van mevrouw Teitelbaum)*

*De MIVB moet nog dit jaar een nieuw beheerscontract krijgen. Ik wil dat dat met duidelijke regels gepaard gaat. JCDecaux kreeg geen sanctie opgelegd, aangezien artikel 1 van het ethisch charter voor interpretatie vatbaar is. De vraag is hoever reclame mag gaan? Wat vinden we aanvaardbaar?*

**Mevrouw Viviane Teitelbaum (MR)** *(in het Frans).*- *Seksistische, homofobe of racistische reclame in de openbare ruimte is onaanvaardbaar.*

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).*- *Wat met de manier waarop vrouwen in reclame voor het Autosalon worden voorgesteld?*

**Mevrouw Viviane Teitelbaum (MR)** *(in het Frans).*- *Ik heb mijn mening gegeven en een antwoord gekregen, net als de internetgebruikers. U deed niets.*

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).*- *Ik ben niet bevoegd voor het Autosalon.*

*In verband met de affiches op het MIVB-netwerk heb ik mijn verantwoordelijkheid genomen. Ik heb de MIVB op het probleem gewezen en de maatschappij heeft de affiches binnen de 24 uur verwijderd.*

Il s'agissait ensuite d'adapter la réglementation. Il est clair que les règles doivent être clarifiées. Nous avons abordé ce sujet avec les concessionnaires automobiles. Les discussions sont en cours. Nous avons assumé les responsabilités qui nous incombent.

La prochaine étape consiste à informer les communes et à les inciter à faire le nécessaire à l'égard de ces publicités.

**Mme Viviane Teitelbaum (MR).**- En dehors des règles que vous allez imposer au niveau de la STIB, prévoyez-vous l'intégration d'un avenant dans le contrat conclu avec JCDecaux ?

**M. Pascal Smet, ministre.**- On va joindre au contrat de gestion une annexe qui fixera des règles claires pour les publicités affichées sur le réseau de la STIB. JCDecaux devra s'y tenir.

**Mme la présidente.**- La parole est à M. Ikazban.

**M. Jamal Ikazban (PS).**- Vous ne m'avez pas répondu sur la composition du comité de validation. Peut-être n'y a-t-il pas de comité de validation.

**M. Pascal Smet, ministre.**- Comme je viens de le dire, le comité n'examine pas toutes les publicités.

**M. Jamal Ikazban (PS).**- Mais il y a un comité de validation ?

**M. Pascal Smet, ministre.**- Un comité se réunit mais j'ignore qui y siège. Je demanderai sa composition.

**M. Jamal Ikazban (PS).**- Je peux comprendre qu'étant donné le nombre de publicités, toutes ne passent pas en comité de validation.

En revanche, j'aimerais connaître sa composition ne fût-ce que pour savoir s'il compte des femmes, ou le niveau des agents qui y siègent.

Vous comptez agir au niveau du contrat de gestion. Dans les modifications prévues, un avis préalable du comité de validation est-il exigé ?

*Vervolgens moeten de regels worden aangepast en verduidelijkt. Ik heb de kwestie aangekaart bij de concessiehouders in de autosector. De besprekingen lopen nog. Ik heb mijn verantwoordelijkheid genomen.*

*De volgende stap is de gemeenten informeren en ze aansporen om de juiste houding aan te nemen tegenover dergelijke reclame.*

**Mevrouw Viviane Teitelbaum (MR)** *(in het Frans).*- *Bent u van plan om een aanhangsel toe te voegen aan het contract met JCDecaux?*

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).*- *Er komt een bijlage bij het beheerscontract met daarin duidelijke regels voor reclame op het MIVB-net. JCDecaux zal zich daaraan moeten houden.*

**Mevrouw de voorzitter.**- De heer Ikazban heeft het woord.

**De heer Jamal Ikazban (PS)** *(in het Frans).*- *U antwoordde niet op de vraag over de samenstelling van de valideringscommissie. Bestaat die commissie wel?*

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).*- *Ze onderzoekt niet alle reclame.*

**De heer Jamal Ikazban (PS)** *(in het Frans).*- *Bestaat ze?*

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).*- *Er komt een commissie samen, maar ik weet niet wie erin zit. Ik vraag het na.*

**De heer Jamal Ikazban (PS)** *(in het Frans).*- *Ik begrijp dat de commissie niet alle reclame kan onderzoeken. Ik zou wel graag weten wie in die commissie zetelt, al was het maar om te weten of daar ook vrouwen bij zijn en van welk niveau de leden zijn.*

*U wilt werken via een aanpassing van het beheerscontract. Neemt u daar een verplicht voorafgaand advies van de valideringscommissie in op?*

**M. Pascal Smet, ministre.**- Nous n'avons pas encore reçu les propositions.

**M. Jamal Ikazban (PS).**- C'est ma première question. Le problème du sexisme ne se limite pas à cette publicité et le sexisme, de manière générale, ne concerne pas que la STIB.

Il est vrai que le sexisme existe et a toujours existé ; l'ambiance actuelle ne favorise évidemment pas la sérénité et nous entraîne peut-être à être plus attentifs aux interpellations.

L'élément sur lequel je voudrais attirer l'attention, c'est que la publicité dont on parle aujourd'hui ne pose pas seulement problème d'un point de vue sexiste, elle pose aussi problème, et vous l'avez souligné, parce qu'elle fait la publicité de jeux de hasard. C'est une bonne chose de modifier le contrat de gestion à ce niveau-là, mais il faut qu'il y ait un débat sérieux sur la publicité de manière générale, en ce compris évidemment le problème du sexisme.

*- Les incidents sont clos.*

#### **INTERPELLATION DE M. BRUNO DE LILLE**

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

**concernant "les mesures d'accompagnement dans le cadre de la rénovation du tunnel Léopold II".**

#### **INTERPELLATION JOINTE DE MME CIELTJE VAN ACHTER,**

**concernant "la rénovation et l'entretien du tunnel Léopold II".**

#### **QUESTION ORALE DE M. GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN**

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).*- *Ik heb de voorstellen nog niet ontvangen.*

**De heer Jamal Ikazban (PS)** *(in het Frans).*- *Seksisme beperkt zich niet tot deze affiches of tot de MIVB. Het heeft altijd al bestaan en de momenteel heersende sfeer maakt een serene benadering onmogelijk.*

*Ik wilde er op wijzen dat de reclame waar het hier over gaat, niet alleen een probleem vormt omdat ze seksistisch is, maar ook omdat ze kansspelen promoot. Het is goed dat u het beheerscontract wilt aanpassen. Dat neemt echter niet weg dat er een debat nodig is over reclame in het algemeen.*

*- De incidenten zijn gesloten.*

#### **INTERPELLATIE VAN DE HEER BRUNO DE LILLE**

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

**betreffende "de begeleidende maatregelen bij de renovatie van de Leopold II-tunnel".**

#### **TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN MEVROUW CIELTJE VAN ACHTER,**

**betreffende "de renovatie en het onderhoud van de Leopold II-tunnel".**

#### **MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN**



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

concernant "la découverte d'amiante dans le tunnel Léopold II".

**QUESTION ORALE JOINTE DE M. PAUL DELVA,**

concernant "l'amiante dans le tunnel Léopold II".

**Mme la présidente.**- La parole est à M. Smet.

**M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).**- *Je remercie mon collaborateur pour sa présentation technique concernant la rénovation du tunnel Léopold II.*

*Les membres de la commission peuvent la consulter en ligne, en annexe au rapport sous le lien :*

[http://weblex.brussels/data/annexes/uploads/jp20180221135037ppt\\_leopold\\_ii.pdf\\_.pdf](http://weblex.brussels/data/annexes/uploads/jp20180221135037ppt_leopold_ii.pdf_.pdf)

**Mme la présidente.**- La commission décide de joindre les questions orales concernant l'amiante dans le tunnel Léopold II aux interpellations concernant le tunnel Léopold II.

En l'absence de M. Gaëtan Van Goidsenhoven, la question orale est considérée comme retirée.

En l'absence de M. De Lille, qui interpelle en commission des Finances, la parole est à Mme Van Achter pour son interpellation jointe.

**Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (en néerlandais).**- *Je souhaite vous interroger sur le coût, le contrat et les accords avec le consortium, sur l'impact qu'auront les travaux sur la mobilité, ainsi que sur vos mesures.*

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

betreffende "de ontdekking van asbest in de Leopold II-tunnel".

**TOEGEVOEGDE MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER PAUL DELVA,**

betreffende "het asbest in de Leopold II-tunnel".

**Mevrouw de voorzitter.**- De heer Smet heeft het woord.

**De heer Pascal Smet, minister.**- Ik dank mijn medewerker voor zijn voorafgaande technische presentatie betreffende de renovatie van de Leopold II-tunnel.

De commissieleden kunnen de presentatie in bijlage aan het verslag vinden onder volgende link:

[http://weblex.brussels/data/annexes/uploads/jp20180221135037ppt\\_leopold\\_ii.pdf\\_.pdf](http://weblex.brussels/data/annexes/uploads/jp20180221135037ppt_leopold_ii.pdf_.pdf)

**Mevrouw de voorzitter.**- De commissie beslist de mondelinge vragen betreffende asbest in de Leopold II-tunnel samen te voegen met de interpellaties betreffende de Leopold II-tunnel.

Bij afwezigheid van de heer Gaëtan Van Goidsenhoven wordt zijn mondelinge vraag geacht te zijn ingetrokken.

Bij afwezigheid van de heer De Lille, die in de commissie voor de Financiën interpelleert, heeft mevrouw Van Achter het woord voor haar toegevoegde interpellatie.

**Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).**- Vooreerst bedank ik uw adjunct-kabinetschef voor de nuttige presentatie. Ik heb vragen over enerzijds de prijs, het contract en de afspraken met het consortium en anderzijds, over de impact van de werken op het verkeer en het openbaar vervoer en over uw de

*Le consortium Circul 2020 a été sélectionné dans le cadre d'un appel d'offres européen pour la rénovation du tunnel Léopold II. Le coût des travaux devrait être de 264,7 millions d'euros, soit bien plus que les 180 millions d'euros prévus initialement. Comment expliquez-vous une telle différence ? Avez-vous la garantie que ces coûts ont été estimés correctement ?*

*Parmi les cinq consortiums concourant à la première phase, trois ont été sélectionnés pour la deuxième phase. Circul 2020 a finalement été retenu. Est-ce exact ?*

*Des entreprises ont-elles concouru au sein de plusieurs consortiums ? Avec combien de consortiums avez-vous négocié lors de la deuxième phase ? Pourquoi le consortium Circul 2020 a-t-il été désigné comme étant le meilleur ? Comment les coûts de la rénovation et de l'entretien ont-ils été budgétisés ?*

*Je note aussi que les travaux débiteront le 1<sup>er</sup> mai 2018 et que le tunnel sera fermé pendant les mois d'été. Cela laisse peu de temps au gouvernement pour communiquer sur l'accessibilité à Bruxelles. Le scénario de réorganisation de la circulation en surface n'aurait en outre pas encore été approuvé. Les communes et la Région flamande doivent encore se prononcer et les accords relatifs à l'offre de transport public n'ont toujours pas été conclus avec la STIB. Il y aurait seulement une promesse verbale.*

*Le gouvernement travaille encore toujours sur les mesures à prévoir et n'a pas encore communiqué au sujet des travaux, alors que la fermeture du tunnel est programmée depuis longtemps. À titre de comparaison, Anvers avait communiqué un an avant les travaux sur la Lys. À Bruxelles, on travaille encore sur des mesures. Dites-moi si je me trompe, mais il me semble que les choses ne se déroulent pas sans heurts.*

*La commission spéciale relative aux tunnels a jugé que les normes de sécurité Mont Blanc n'étaient pas applicables au tunnel Léopold II, étant donné qu'il n'est pas assez long. Ces normes de sécurité remontent à 2004. S'agit-il des normes les plus récentes ou ont-elles déjà été adaptées ?*

*Enfin, le consortium assurera l'exploitation du tunnel à partir du 1<sup>er</sup> mai. En quoi cela consiste-t-il*

maatregelen. Beide aspecten zijn gedeeltelijk aan bod gekomen, maar niet alles is duidelijk.

Het consortium Circul 2020 zou na uw Europese aanbesteding als beste uit de bus zijn gekomen, al is zijn prijs veel hoger dan de prijs in de vorige meerjarige investeringsplannen. Ik begrijp dat dat deels te verklaren valt, doordat de prijs ook het onderhoud omvat, maar ook zonder onderhoud kosten de werken 264,7 miljoen euro.

Hoe verklaart u dat de prijs zo veel hoger ligt dan eerst berekend? Het cijfer dat ik tot nu toe altijd te horen kreeg, was 150 miljoen plus 30 miljoen voor de waterdichting, dus alles samen 180 miljoen euro. Het nieuwe bedrag ligt nog 80 miljoen hoger. Hoe verzekert u een correcte prijsbepaling? Hebt u die getoetst aan een benchmark?

In de eerste fase dongen vijf consortia mee. Als ik het goed begrijp, geraakten er drie consortia in de tweede fase van de toekenningsprocedure. Daaruit kwam Circul 2020 uiteindelijk als beste uit. Klopt dat?

Zijn er bedrijven of aannemers die met verschillende consortia hebben deelgenomen? Met hoeveel consortia werd onderhandeld in de tweede fase?

Waarom werd het consortium Circul 2020 gekozen als beste?

Hoe worden de kosten van de renovatie en van het onderhoud gebudgetteerd?

Voorts merk ik op dat de werkzaamheden starten op 1 mei 2018 en dat de tunnel tijdens de zomermaanden dichtgaat. Het is heel kort dag om nog goed te communiceren over de bereikbaarheid van Brussel. Bovendien blijkt uit de presentatie dat het scenario over de bovengrondse afwikkeling nog niet eens rond is. De regering besliste pas net voor de krokusvakantie hoe een en ander bovengronds moet verlopen, maar dat moet nog worden afgestemd met de gemeenten en met het Vlaams Gewest. Er is blijkbaar enkel een mondelinge toezegging van de MIVB, maar de afspraken over het aanbod van het openbaar vervoer zijn nog niet concreet.

Ook al is het al langer bekend dat de tunnel dichtgaat en bent u al een tijd bezig met de

*précisément ? Le système de commande à distance, qui a déjà posé problème, est-il également concerné ?*

**Mme la présidente.**- La parole est à M. Delva pour sa question orale.

**M. Paul Delva (CD&V)** *(en néerlandais)*.- *Votre collaborateur m'a déjà donné les réponses à plusieurs de mes sous-questions, notamment sur le coût de 12 millions d'euros pour le désamiantage du tunnel.*

*De l'amiante est-il également présent dans d'autres tunnels bruxellois ? Le recherche-t-on activement ?*

**Mme la présidente.**- La parole est à M. De Lille pour son interpellation.

**M. Bruno De Lille (Groen)** *(en néerlandais)*.- *De quelle manière les Bruxellois en général, et les riverains en particulier, sont-ils informés des délais, des éventuelles modifications et des déviations relatives au chantier ?*

voorbereidingen, u neemt wel heel laat minder-hindermaatregelen en communiceert daar ook laattijdig over.

In de hoorzitting vernamen we dat een Franse stad al twee jaar op voorhand met handelaars en burgers communiceerde over de impact van de werkzaamheden. U moet nog aan de communicatie beginnen, terwijl u daarin al überhaupt geen kampioen bent. Ook Antwerpen pakte het heel anders aan: een jaar voor de werkzaamheden aan de Leien werd daarover al gecommuniceerd. Hier in Brussel bent u nu nog bezig met maatregelen uit te werken. Spreek me tegen als het niet klopt, maar mij lijkt een en ander niet vlot te lopen.

In de bijzondere commissie betreffende de staat van de Brusselse tunnels werd onderstreept dat de Mont Blancnormen voor de veiligheid niet gevolgd moesten worden, aangezien de tunnel niet lang genoeg is. Die veiligheidsnormen dateren van 2004. Zijn dat de meest recente veiligheidsnormen? Of zijn die al aangepast?

Tot slot, vanaf 1 mei exploiteert het consortium de tunnel. Wat houdt dat precies in? Valt de afstandsbediening, die al voor problemen zorgde, er ook onder? Moet het consortium alle kleine en grote problemen oplossen?

**Mevrouw de voorzitter.**- De heer Delva heeft het woord voor zijn mondelinge vraag.

**De heer Paul Delva (CD&V)**.- Mijn mondelinge vraag handelt over het asbest in de Leopold II-tunnel. Het merendeel van mijn bijkomende vragen heeft uw adjunct-kabinetschef al beantwoord, onder meer over de kostprijs van 12 miljoen euro, louter voor de verwijdering van het asbest.

Laat u nagaan of er ook in andere tunnels asbest aanwezig is? Wordt daarnaar actief gezocht?

**Mevrouw de voorzitter.**- De heer De Lille heeft het woord voor zijn interpellatie.

**De heer Bruno De Lille (Groen)**.- Op welke manier worden de Brusselaars in het algemeen en de omwonenden in het bijzonder geïnformeerd over de timing, eventuele wijzigingen en omleidingen?

*Quelles communes ont-elles été impliquées dans la concertation concernant les mesures d'accompagnement et les travaux au tunnel ? Comment se déroule la collaboration avec les communes ? Le bourgmestre d'une des communes concernées prétend ne pas avoir été informé. Le confirmez-vous ?*

*Nous savons déjà que le tunnel sera fermé cet été. Un tel chantier laisse supposer que d'autres fermetures temporaires ou partielles sont à prévoir, avec le risque pour les quartiers environnants de devoir absorber le trafic dévié. Quelles mesures la Région prévoit-elle pour limiter le trafic de transit ? Des itinéraires alternatifs seront-ils imposés ? La vitesse sur ceux-ci sera-t-elle contrôlée ? Il ne faudrait pas que des voiries dédiées à la circulation locale soient utilisées comme raccourcis.*

*Pour les navetteurs venant de l'E40 via l'avenue Charles-Quint, un parking de transit pourrait être créé au Basilix. Un bus express en site propre vers le centre ou l'utilisation de la gare toute proche de Berchem-Sainte-Agathe permettrait de réduire fortement la circulation.*

*La question de la pollution rejetée par les bouches de ventilation du tunnel dans le parc Élisabeth, à hauteur d'une plaine de jeu, est-elle prise en considération à l'occasion des travaux ?*

*D'autres chantiers sont prévus à proximité du tunnel. Comment ceux-ci sont-ils coordonnés ?*

*Le sens de la circulation autour de la basilique de Koekelberg est-il fixé définitivement ou sera-t-il encore modifié à l'occasion des travaux ?*

*Pouvez-vous nous donner un aperçu des amendes infligées en accord avec le consortium en lien avec les fermetures temporaires du tunnel ou des bandes de circulation, la signalisation routière et la réception des travaux ? Lors de la présentation, on nous a dit que les travaux de rénovation prendraient jusqu'à 39 mois. De lourdes amendes seront-elles infligées en cas de retard ? D'expérience, nous savons en effet que pour éviter de lourdes amendes, les entrepreneurs préfèrent accélérer les choses.*

Welke gemeenten werden betrokken bij het overleg over de begeleidende maatregelen en de werkzaamheden aan de tunnel? Hoe verloopt de samenwerking met de gemeenten? Er is namelijk al over gecommuniceerd, maar een burgemeester van een betrokken gemeente verklaarde dat hij van niets op de hoogte was. Klopt dat? Als een burgemeester niet over informatie beschikt, dan kan hij ze ook niet aan zijn bevolking doorspelen, wat niemand ten goede komt.

Wat nu al vast staat, is dat de tunnel tijdens de zomervakantie gesloten wordt. Bij dat soort werkzaamheden kunnen we ervan uitgaan dat de tunnel ook op andere momenten tijdelijk gesloten wordt of een rijstrook niet toegankelijk is, met het risico dat de omringende woonwijken geconfronteerd worden met sluipverkeer. Welke maatregelen neemt het gewest om sluipverkeer tegen te gaan? U kunt zich daarbij alvast niet beperken tot het verstrekken van informatie. Zult u omleidingsroutes opleggen? Wordt de snelheid op die wegen gecontroleerd? Bepaalde straten kunnen enkel toegankelijk gemaakt worden voor plaatselijk verkeer, maar er moet over worden gewaakt dat ze niet als shortcut worden gebruikt.

Voor de pendelaars die van de E40 komen en Brussel via de Keizer Karellaan binnenrijden, zou er kunnen gedacht worden aan een overstapparking aan Basilix. Via het nabijgelegen station van Sint-Agatha-Berchem of met een nieuwe snelbus die in een aparte bedding naar het centrum rijdt, kan er veel autoverkeer vermeden worden. Wordt dat soort oplossingen overwogen?

Wordt naar aanleiding van de werkzaamheden ook het probleem van de uitstoot van vervuilde lucht via de verluchtingskokers in het Elisabethpark in de buurt van een speeltuin aangepakt?

Het zijn niet de enige werkzaamheden. Hoe worden de werkzaamheden in de omgeving van de tunnel gecoördineerd?

Is de rijrichting rond de Basiliek van Koekelberg nu definitief of zal ze naar aanleiding van de werkzaamheden nog aangepast worden?

Kunt u een overzicht geven van de boetes die in de overeenkomst met het consortium zijn ingeschreven, met betrekking tot de tijdelijke sluitingen van de tunnel of rijstroken in de tunnel,

*Discussion conjointe*

**Mme la présidente.**- La parole est à M. Ikazban.

**M. Jamal Ikazban (PS).**- Dans l'exposé très clair de M. le chef de cabinet adjoint, il a été question de refaire un test autour de la Basilique. Pourrions-nous avoir davantage de précisions à ce sujet ?

En ce qui concerne les travaux, quelles sont les mesures budgétaires prévues pour renforcer le réseau de la STIB et de De Lijn ?

Il me semble surtout important de s'assurer que la Flandre prend des dispositions budgétaires pour installer des parkings de dissuasion, ne fût-ce que temporaires. A-t-on des garanties sur ce plan ?

Ne faudrait-il pas informer non seulement les riverains, mais aussi et surtout les automobilistes venant de Flandre ? Il est apparemment prévu de placer des panneaux d'information à l'entrée du tunnel, mais envisage-t-on d'installer le même type de signalisation sur le ring ?

J'insisterais encore sur l'importance de la concertation avec les communes, en particulier les communes limitrophes.

Enfin, j'aimerais savoir si la concertation est formalisée. Combien de réunions ont-elles déjà eu lieu ? Ont-elles fait l'objet de procès-verbaux ? J'espère que c'est le cas, car cela éviterait les doubles discours, à l'intérieur et à l'extérieur.

Qu'il s'agisse de la Région, des communes ou des habitants, nous avons tous intérêt à ce que l'opération qui va se dérouler, qui est importante et délicate, réussisse. Vous l'avez redit dans vos chiffres : 50% des usagers des tunnels sont des

de wegsignalisatie en de oplevering van de werken? In de presentatie werd gezegd dat de renovatie maximaal 39 maanden zou duren. Wordt die termijn afgedwongen door het opleggen van hoge boetes, als de einddatum niet wordt gehaald? De ervaring leert ons - de heer Delva had in dat verband nog een mooi verhaal over de werkzaamheden aan het Dumonplein in Sint-Pieters-Woluwe - dat aannemers blijkbaar plots een tandje bijsteken om hoge boetes te vermijden.

*Samengevoegde bespreking*

**Mevrouw de voorzitter.**- De heer Ikazban heeft het woord.

**De heer Jamal Ikazban (PS)** (*in het Frans*).- *Uw adjunct-kabinetschef had het over een nieuwe test rond de basiliek. Kunt u daar meer over vertellen?*

*Welke budgettaire maatregelen neemt u om het netwerk van de MIVB en De Lijn te versterken?*

*Het is vooral belangrijk dat Vlaanderen geld uittrekt voor de inrichting van overstapparkings. Kreeg u daar waarborgen voor?*

*Moeten naast de omwonenden ook niet de autobestuurders uit Vlaanderen worden ingelicht? Blijkbaar komen er informatieborden bij de ingang van de tunnel, maar komen er ook langs de Ring?*

*Ook overleg met de gemeenten is bijzonder belangrijk.*

*Is er sprake van formeel overleg? Hoeveel vergaderingen vonden er plaats? Werden daar verslagen van opgemaakt?*

*Iedereen heeft er belang bij dat de renovatie van de tunnel vlot verloopt. De helft van de gebruikers van de tunnel zijn pendelaars, de andere helft woont in Brussel. Om van de renovatie een succes te maken, moeten we politieke recuperatie vermijden. Daarom is het belangrijk dat er verslagen zijn van die vergaderingen.*

*U wilt de rijstroken op de Keizer Karellaan die voorbehouden zijn voor bussen en taxi's openstellen voor autodelers. Zijn er genoeg politieagenten om daar controles uit te voeren? Het toezicht op de naleving van die regeling valt*

navetteurs et l'autre moitié sont des Bruxellois. Il faut que ce soit un succès. Pour ce faire, il nous faut éviter l'instrumentalisation politique. J'insiste donc fortement pour savoir si des procès-verbaux des réunions sont dressés.

Enfin, vous avez parlé de l'avenue Charles-Quint, dont les bandes réservées aux bus et aux taxis pourraient être ouvertes au covoiturage. Avez-vous la garantie d'avoir des policiers en suffisance pour y effectuer des contrôles ? En effet, le respect de ces bandes dépend des zones de police, et donc des communes. Il ne faudrait pas que les acteurs se renvoient les responsabilités ou qu'une mesure qui a l'air positive au départ se transforme en quelque chose de négatif.

**Mme la présidente.**- La parole est à M. Weytsman.

**M. David Weytsman (MR).**- Si j'ai bien compris, une décision du gouvernement datant de mars 2012 prévoyait que ces travaux seraient réalisés dans une certaine urgence. Pourquoi se retrouve-t-on en février 2018 avec seulement une première planification ?

Ensuite, vous avez parlé d'hypercoordination. Si je comprends bien, il y aura une coordination de différents travaux, notamment ceux qui pourraient occuper le ring. Y a-t-il une réflexion en la matière, notamment avec les futurs travaux ou travaux potentiels du ring ?

Ensuite, la presse a signalé en décembre 2017 la présence d'amiante dans le tunnel, que l'on semblait découvrir avec surprise. Je voudrais savoir depuis quand cette présence était connue et si cela faisait partie du cahier des charges.

Nous sommes tous ici dans une prospective. Nous imaginons que les travaux sont réalisés, ce qui est une excellente chose, et que le tunnel Léopold II est enfin en phase avec les différentes normes. Avez-vous prévu également de réaménager l'avenue Charles-Quint, juste après les travaux du tunnel ?

On me dit également qu'après la place Saintelette, le tunnel passe sous le canal. Cette partie nécessite-t-elle, au niveau de l'étanchéité, des travaux particuliers ? Faut-il prévoir une coordination avec

*immers onder de politiezones en dus onder de gemeenten. Het is niet de bedoeling dat die de verantwoordelijkheid naar elkaar doorschuiven en zo van een positieve een negatieve maatregel maken.*

**Mevrouw de voorzitter.**- De heer Weytsman heeft het woord.

**De heer David Weytsman (MR)** *(in het Frans).*- *Als ik het goed begrijp was er in maart 2012 een regeringsbeslissing die de werkzaamheden als dringend bestempelde. Waarom is er dan pas in februari 2018 een eerste planning?*

*Als ik het goed begrijp bedoelt u met hypercoördinatie dat de verschillende werkzaamheden aan de Ring worden gecoördineerd?*

*De media berichtten in december 2017 dat de tunnel asbest bevatte. Sinds wanneer weet u dat? Werd de verwijdering ervan opgenomen in de voorwaarden van de aanbesteding?*

*Bent u van plan om na de renovatie van de Leopold II-tunnel ook de Keizer Karellaan aan te pakken?*

*Na het Sainteletteplein gaat de tunnel onder het kanaal door. Zijn daar bijzondere werkzaamheden vereist om de boel waterdicht te houden? Betekent dat oponthoud voor de scheepvaart? Hoe wordt alles in goede banen geleid?*

le canal, voire avec le passage des bateaux ?  
Comment cela va-t-il s'organiser ?

**Mme la présidente.**- La parole est à Mme Delforge.

**Mme Céline Delforge (Ecolo).**- Je m'inquiète d'entendre que la bande bus sera également ouverte au covoiturage, même si le contrôle sera assuré. Je vous invite à observer des aménagements tels que celui de l'avenue Adolphe Buyl où il existe un site propre pour les trams. En cas de bouchon, avec ou sans covoiturage, un contrôle y serait déjà nécessaire.

En l'espèce, j'ai du mal à croire que nous réussirons à faire en sorte que seules les voitures occupées par deux personnes - et deux personnes, est-ce suffisant ? - utilisent cette bande bus. J'y vois un grand appel d'air. Par ailleurs, je suppose que les voitures Uber et les limousines trouveront normal de l'emprunter également, puisque les taxis et les voitures à plusieurs passagers peuvent le faire.

Si, après une semaine ou deux, il était constaté que la bande bus est très embouteillée - n'oublions pas les motos -, que fera-t-on ? Le dispositif sera-t-il revu ?

S'agissant de coordination, l'avenue Charles-Quint a-t-elle également besoin d'être rénovée ? Dans l'affirmative, à quel niveau et pour quel type de chantier ? Après la rénovation du tunnel, dont les riverains vont pâtir, ces derniers vont-ils se retrouver avec une avenue Charles-Quint bloquée par des travaux lourds ?

**Mme la présidente.**- La parole est à Mme Dejonghe.

**Mme Carla Dejonghe (Open Vld) (en néerlandais).**- *L'importance d'une campagne d'information est parfois sous-estimée, car un manque d'information est une source de frustration pour ceux qui sont dans les embouteillages.*

*Je me réjouis de votre approche positive. Dire que Bruxelles reste accessible, c'est mieux que demander de se préparer aux nuisances éventuelles, comme ce fut le cas l'été dernier.*

*Qu'en est-il de la concertation et de la collaboration avec les communes ? Les chantiers*

**Mevrouw de voorzitter.**- Mevrouw Delforge heeft het woord.

**Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) (in het Frans).**- *Ik vind het zorgwekkend dat de busstrook ook als carpoolstrook zal worden gebruikt. Op de Adolf Buyllaan rijden trams in eigen bedding. Bij files, met of zonder carpooling, zou er al controle nodig zijn.*

*Ik kan moeilijk geloven dat wij erin zullen slagen om die busstrook enkel door voertuigen met twee of meer personen te doen gebruiken. Ik ga ervan uit dat ook Uber-voertuigen en limousines ze zullen gebruiken, omdat taxi's dat ook doen.*

*Wat gebeurt er wanneer na een tweetal weken blijkt dat de busstrook opgestopt is? Zal die oplossing dan worden herbekeken?*

*Moet de Keizer Karellaan ook worden gerenoveerd? Zo ja, waar precies en waarom? Zullen de buurtbewoners na de renovatie van de tunnel te maken krijgen met een Keizer Karellaan die volledig door zware werkzaamheden wordt ingepalmd?*

**Mevrouw de voorzitter.**- Mevrouw Dejonghe heeft het woord.

**Mevrouw Carla Dejonghe (Open Vld).**- Soms wordt het belang van een informatiecampagne onderschat. Nochtans leidt een gebrek aan informatie tot groot ongenoegen bij bijvoorbeeld wie in de file staat.

Ik ben in elk geval heel blij met de positieve benadering. "Brussel blijft toegankelijk" klinkt heel anders dan "Bereid u nu al voor op mogelijke hinder", de campagne die bij de voorbije werkzaamheden tijdens de zomer werd gevoerd.

Hoe staat het met het overleg en de samenwerking

*locaux ne doivent pas compliquer davantage la circulation.*

**Mme la présidente.**- La parole est à M. Kompany.

**M. Pierre Kompany (cdH).**- Qu'est-ce qui est fait pour mieux informer les automobilistes qui entrent dans la capitale ? Quelle coopération y a-t-il entre la Région bruxelloise et les deux autres Régions ? Il est important de les sensibiliser dès maintenant, avant le démarrage des travaux, à ce qui va se passer à Bruxelles, afin d'éviter le chaos.

À Ganshoren, des blocs de béton surnuméraires sont toujours sur place. Un terre-plein rectangulaire provoque d'importants bouchons qui peuvent se prolonger jusque dans le tunnel.

En tant qu'habitant de Ganshoren, je pense qu'il serait intéressant qu'on enlève ces blocs de béton qui ne servent à rien et qu'on laisse peut-être les deux autres blocs qui empêchent de tourner directement.

Je vous remercie d'avance pour votre future réponse sur la question de la pollution supplémentaire au cas où vous n'entretiendriez pas de bonnes relations avec les deux autres Régions qui nous envoient des navetteurs.

**Mme la présidente.**- La parole est à M. Smet.

**M. Pascal Smet, ministre.**- Les questions portent, me semble-t-il, sur trois points : l'organisation pendant les travaux, la communication et l'attribution du marché.

*(poursuivant en néerlandais)*

*Tout d'abord, ce n'est pas votre faute, mais il est dommage que les parlementaires posent parfois des questions basées sur la diffusion d'informations fautives. Les coûts ne sont pas plus élevés. Simplement, les coûts présentés à l'époque par Mme Grouwels, ma prédécesseur, n'incluaient pas l'entretien, le désamiantage et la construction de plusieurs issues de secours. Six mois plus tard, une fois complétés, ils ont atteint le total de 500*

met de gemeenten? Het is belangrijk dat plaatselijke werkzaamheden de verkeersdoorstroming niet nog meer bemoeilijken.

**Mevrouw de voorzitter.**- De heer Kompany heeft het woord.

**De heer Pierre Kompany (cdH)** *(in het Frans).*- *Wat gebeurt er om automobilisten die naar de hoofdstad komen, beter te informeren? Welke vorm van samenwerking is er tussen Brussel en de andere gewesten? Om chaos te voorkomen, moeten we ze nu bewustmaken van wat er in Brussel staat te gebeuren.*

*In Ganshoren zijn de overtollige betonblokken nog altijd niet weggehaald. Een rechthoekige ophoging zorgt er voor ernstige files.*

*Als inwoner van Ganshoren zou ik het goed vinden dat de nutteloze betonblokken verdwijnen en dat er misschien twee blokken blijven staan om rechtstreeks afslaan te voorkomen.*

*Ik dank u alvast voor uw antwoord over de bijkomende vervuiling voor het geval u geen goede relaties onderhoudt met de twee andere gewesten die hun pendelaars onze kant op sturen.*

**Mevrouw de voorzitter.**- De heer Smet heeft het woord.

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).*- *De vragen gaan over de organisatie van de werkzaamheden, de communicatie en de toewijzing van de opdracht.*

*(verder in het Nederlands)*

Ten eerste, het is een vreemd verschijnsel in onze democratie dat parlementsleden vragen stellen op basis van halve of foutieve informatie uit persartikels. Dat is natuurlijk uw fout niet. Hoe dan ook, het bericht als zouden de kosten hoger liggen dan oorspronkelijk verwacht, klopt niet. Ik verklaar mij nader. Het oorspronkelijke cijfer kwam van mijn voorgangster, mevrouw Grouwels. Het was exclusief de kosten voor het onderhoud en de



millions d'euros.

*J'ai reconnu en commission, lors des discussions relatives au budget, que je ne voulais pas communiquer ce total pour éviter que les entreprises saisissent l'occasion de présenter une offre adaptée.*

*Pour l'évaluation du projet, Bruxelles Mobilité a tenu compte des normes et de l'expertise et fut assistée avec objectivité par les techniciens externes d'Egis Tunnels, du bureau d'avocats Stibbe et du RebelGroup, de l'élaboration du cahier des charges à l'attribution du marché.*

*En résumé, avec le prix qui a été fixé, nous restons dans les marges prédéfinies. D'ailleurs, nous avons décidé, le 21 décembre 2017, d'inscrire l'intégralité du budget de rénovation du tunnel Léopold II dans le budget 2017. Nous devons juste encore prévoir des crédits de liquidation pour les 28 ou 29 prochaines années.*

*Plusieurs consortiums ont brigué l'attribution du marché. Lors de la première étape de la procédure, trois d'entre eux ont été sélectionnés : LioMobilis, Circul 2020 et NeoLio 2020. Le premier s'est retiré au début du premier tour sans présenter d'offre. Le consortium Circul 2020 (Besix, De Nul et Engie-Fabricom) a remporté le marché parce que les experts ont estimé que sa "best and final offer" (BAFO) était la meilleure en termes de montage financier, de qualité du travail, de durée, de coordination des travaux et de mesures de réduction des nuisances, et parce qu'elle maintenait l'ouverture du tunnel pendant les travaux.*

*Le marché a été attribué par Bruxelles Mobilité dans les meilleures conditions, avec l'assistance technique d'Egis Tunnels, juridique de Stibbe et financière du RebelGroup.*

*Quelque 193,5 millions d'euros seront consacrés à l'entretien avant, pendant et jusqu'à 25 ans après la rénovation, et 270 millions d'euros à la rénovation proprement dite.*

*En ce qui concerne la communication et les mesures d'accompagnement, les riverains et les navetteurs seront informés deux mois avant le début des travaux, comme nous l'avions fait pour la rénovation des tunnels Hal et Reyers. Nous*

asbestverwijdering en de kosten voor de bijkomende nooduitgangen. Een aantal kosten waren daarin nog niet verrekend. Vandaar dat wij ongeveer zes maanden later, dus vrij snel, het oorspronkelijke onvolledige cijfer optrokken naar een bedrag rond de 500 miljoen euro.

Natuurlijk wilden wij dat cijfer ook niet zwart op wit meedelen, want bedrijven zouden hun offertes daaraan kunnen aanpassen en dat wilden wij vermijden. Ik heb trouwens ook naar aanleiding van de begrotingsbespreking in commissie toegegeven dat ik het precieze bedrag dat we veil hadden voor de renovatie, niet bekend wilde maken.

Bij de raming wordt rekening gehouden met normen en ervaring. We werden daarvoor bijgestaan door Brussel Mobiliteit, Egis Tunnels, Stibbe en de RebelGroup. Brussel Mobiliteit kreeg bijstand van externe technici vanaf de opmaak van het bestek tot de toewijzing van de openbare aanbesteding. De vier partijen hebben heel objectief en correct samengewerkt.

Kortom, met de prijs die werd bepaald, blijven we binnen de vooropgestelde marges. Trouwens, we beslisten op 21 december 2017 om heel het budget voor de renovatie van de Leopold II-tunnel in de begroting van 2017 vast te leggen. Dat is dus verwerkt. We moeten enkel nog de komende 28 of 29 jaar voorzien in vereffeningskredieten.

Er hebben nog andere consortia meegedongen. Na de eerste etappe van de procedure kwamen er drie consortia uit de bus: LioMobilis (Blaton, NGI, Cegelec), Circul 2020 (Besix, De Nul, Engie-Fabricom) en NeoLio 2020 (Louis De Waele, Denys, Viabuild, Spee, Bougis). De kandidaat LioMobilis trok zich aan het begin van de eerste ronde terug en heeft dus geen offerte ingediend. Er bleven twee kandidaten over die, zoals dat gebruikelijk is in dat soort procedures, een best and final offer (BAFO) indienden. Circul 2020 kreeg uiteindelijk de opdracht, omdat de experts vonden dat zijn BAFO het beste was op het vlak van financiële montage, kwaliteit van het werk, duur van de renovatie, het openhouden van de tunnel tijdens de werkzaamheden, de organisatie van de ondernemingen en de begeleidingsmaatregelen om de hinder te beperken.

Brussel Mobiliteit heeft de opdracht toegewezen,

*avons abondamment communiqué concernant le ring et le tunnel Reyers, notamment au travers des médias sociaux et de la radio. Il est inutile de diffuser longtemps à l'avance des explications que le public oubliera. Il faut communiquer quand on dispose d'informations correctes et complètes, au moment où les gens sont attentifs. N'oubliez pas non plus que le tunnel ne sera fermé que l'été.*

*La communication aux riverains et navetteurs au sujet du chantier débutera en mai et s'intensifiera à l'approche du 1<sup>er</sup> juillet.*

*En ce qui concerne les normes de sécurité, ne voulant prendre aucun risque, le consortium a examiné les normes d'exploitation minimales, les normes européennes et les normes en application dans les tunnels similaires, notamment. Par ailleurs, le consortium a tout intérêt à ce que la rénovation soit réalisée correctement et dans les délais, afin qu'on lui confie la rénovation d'autres tunnels à Bruxelles et ailleurs en Europe. En chargeant le consortium également de l'entretien du tunnel, la qualité de la rénovation est garantie. Cette méthode de travail nous a été recommandée pour éviter de courir le risque que le travail ne soit pas effectué correctement et que les coûts d'entretien explosent par la suite.*

*Puisqu'il sera chargé de l'exploitation du tunnel, le consortium est responsable de tout, y compris du maintien de l'ouverture du tunnel, ce que Bruxelles Mobilité fait encore aujourd'hui. Mobiris reste responsable de la communication et de la synchronisation des tunnels.*

*L'amiante découvert dans le tunnel n'est pas dangereux car il est recouvert par des joints et peintures. Sa présence laisse supposer que les tunnels de la même génération en contiendraient aussi. Il sera enlevé conformément aux prescriptions de sécurité. Aujourd'hui, toutes les précautions sont prises lors du désamiantage.*

*En ce qui concerne la circulation, nous travaillons sur le plan technique depuis un certain temps déjà et nous avons tenu une réunion avec les bourgmestres, que j'ai présidée.*

*(poursuivant en français)*

M. Ikazban n'est plus là. Il est vrai que nous entrons dans une période quelque peu agitée et

maar kreeg daarbij technische bijstand van Egis, juridische bijstand van Stibbe en financiële bijstand van de RebelGroup. Op die manier is alles in de beste omstandigheden kunnen verlopen.

Het gaat afgerond om 193,5 miljoen euro voor het onderhoud voor het eigenlijke begin van de renovatie. Tijdens de renovatie en tot 25 jaar na de renovatie moet de tunnel onderhouden worden. Tot slot is er met de eigenlijke renovatie ook nog eens, afgerond, 270 miljoen euro gemoeid.

Tot daar het antwoord op de vragen van mevrouw Van Achter over het verloop van de procedure.

Wat de communicatie en de begeleidingsmaatregelen betreft, ben ik het niet met u eens dat we die lang op voorhand moet uitleggen, want het publiek vergeet dat. Het is wel belangrijk om heel intensief, ongeveer twee maanden vooraleer de werkzaamheden starten, te communiceren over de werkzaamheden. Ik verwijs naar onze ervaring met de Hallepoorttunnel en de Reyerstunnel. Die communicatie is goed verlopen en we hebben daar dezelfde procedures toegepast, zowel voor de omwonenden als voor de pendelaars. U zult gemerkt hebben dat er overal over de Ring en de Reyerstunnel wordt gecommuniceerd, onder meer via sociale media en de radio. Het is ook heel belangrijk om dat doelgericht te blijven doen, op het juiste moment, wanneer de mensen luisteren. Het heeft echt geen zin om de mensen maanden vooraf schrik aan te jagen. Daar worden ze alleen maar zenuwachtig van. Zoiets doe je op het juiste moment, wanneer je de juiste informatie hebt. Vergeet ook niet dat we het hier enkel over de zomermaanden hebben. De tunnel wordt enkel tijdens de zomer gesloten.

Er zal vanaf mei over de werkzaamheden met de omwonenden en de pendelaars worden gecommuniceerd. Naarmate 1 juli nadert, wordt het tempo opgedreven.

Wat de veiligheidsnormen betreft, heeft het consortium onderzoek verricht naar de minimale exploitatienormen, naar de Europese normen en andere normen in vergelijkbare tunnels. Het wil daarbij geen enkel risico nemen. Laten we ook niet vergeten dat het consortium hier heel belangrijk werk verricht. Als het de renovatie tot een goede einde brengt, zal het niet alleen in Brussel maar ook in andere Europese steden stadstunnels kunnen

passionnante, durant laquelle on a envie de rejeter la faute sur les autres ! Cette période a déjà un peu commencé.

*(Remarques de Mme Delforge)*

Et ceux qui travaillent beaucoup s'exposent évidemment aussi beaucoup ! Je n'aime pas cela. J'ai également entendu les propos de M. Pivin, mais je ne ferai pas de commentaires à leur sujet.

*(Remarques de Mme Delforge)*

Nous nous sommes rencontrés et cela s'est bien passé. Je constate une certaine frilosité à l'idée de s'engager et de prendre ses responsabilités, mais dans ces moments-là, c'est inhérent à la fonction. Je préfère garder une attitude détendue, parce qu'il faut travailler ensemble. Il faut avoir beaucoup de patience dans cette Région. Sinon, il est inutile d'y faire de la politique !

J'ai cependant toujours dans l'idée qu'une bonne chose n'est jamais perdue. Je vais procéder de la même manière pour toute l'organisation de ce chantier. Nous allons bien travailler et j'espère que ce sera le cas pour tout le monde. Il est évident que des procès-verbaux des réunions sont dressés. Le gouvernement a opté pour un scénario et nous savons donc quelle direction nous pouvons emprunter.

Disons-le clairement aussi : il n'existe pas mille solutions différentes. Peut-être peut-on encore montrer la carte indiquant d'où les gens viennent et où ils vont ?

renoveren. Het consortium heeft er dus alle belang bij om de termijnen te respecteren. Het heeft er ook alle belang bij om het werk goed te doen, omdat het zelf instaat voor het onderhoud. Dat is ook de reden waarom we beide onderdelen aan elkaar koppelden. Die werkwijze werd ons ook aangeraden. Anders loop je immers het risico dat de werkzaamheden niet naar behoren worden uitgevoerd en de onderhoudskosten achteraf ophopen.

Aangezien het consortium ook verantwoordelijk is voor de exploitatie, betekent dat het alles doet. Mobiris zal wel nog worden ingeschakeld voor de communicatie met het brede publiek, maar het consortium wordt de tunnelbeheerder en is verantwoordelijk voor het openhouden van de tunnel, wat Brussel Mobiliteit vandaag doet. Mobiris blijft verantwoordelijk voor de communicatie en de afstemming met de andere tunnels.

Er is inderdaad asbest gevonden. Wij gaan er, afgaande op de periode wanneer de tunnels zijn gebouwd, van uit dat er ook in de andere tunnels asbest zit. Er is echter geen gevaar, omdat de Leopold II-tunnel nog beschermd wordt door voegen en verf. Vandaar dat we in het bestek opnemen dat alles goed moet worden nagekeken en dat, als er asbest wordt gevonden, die overeenkomstig de geldende normen moet worden verwijderd. Er is dus geen reden tot paniek. Vandaag worden alle voorzorgsmaatregelen genomen bij het verwijderen van asbest.

De verkeerssituatie wordt al enige tijd op technisch niveau bestudeerd. Op politiek niveau werd een vergadering georganiseerd met de burgemeesters, die ik heb voorgezeten.

*(verder in het Frans)*

*We komen in een onrustige periode, waarin de verwijten niet uit de lucht zijn.*

*(Opmerkingen van mevrouw Delforge)*

*En wie veel doet, krijgt ook veel kritiek. Ik heb ook gehoord wat de heer Pivin zei, maar daar ga ik niet op reageren.*

*(Opmerkingen van mevrouw Delforge)*

**Mme la présidente.**- Ce sont des données de Proximus ?

**M. Pascal Smet, ministre.**- Oui, nous avons un contrat avec cette société, ainsi qu'avec d'autres.

Grosso modo, il existe deux types de déplacements : ceux des Bruxellois du quartier et ceux des navetteurs.

Beaucoup d'automobilistes qui empruntent le tunnel habitent juste en dehors de Bruxelles. Au lieu de prendre le ring, qui est saturé, ils préfèrent suivre cet itinéraire. Notre communication devra donc consister, avant tout, à dire aux navetteurs d'emprunter le ring. Ensuite, il faudra leur dire que l'entrée dans Bruxelles est possible, mais très compliquée.

Une option consiste à protéger les Bruxellois en fermant l'entrée de la ville et l'avenue Charles-Quint aux voitures privées. Cela permettra aux riverains de circuler dans le quartier, mais posera de gros problèmes aux navetteurs.

*(Remarques de Mme Delforge)*

Ce n'est pas le scénario que nous avons choisi.

La Flandre a formellement écrit qu'elle voulait le deuxième scénario proposé, c'est-à-dire celui où on laisse entrer les bus sur une bande réservée à la condition que De Lijn et la STIB augmentent leurs fréquences. Il faut encore décider du nombre de bandes pour le covoiturage. S'y ajoutent encore une

*We hebben elkaar gesproken en dat verliep goed. Ik merk een zekere terughoudendheid om verantwoordelijkheid te nemen, maar dat is inherent aan de functie. Ik probeer de zaak niet op de spits te drijven, want we moeten hoe dan ook samenwerken. Wie geen geduld heeft, waagt zich beter niet aan de politiek in het Brusselse Gewest.*

*Ik ga de hele organisatie van de werf op dezelfde manier aanpakken. Ik hoop dat iedereen goed werk zal leveren. De regering heeft een scenario vastgelegd en dat zullen we volgen. En uiteraard zijn er verslagen van de vergaderingen.*

*Er zijn geen duizend verschillende oplossingen. Misschien kunnen we de kaart met de verkeersstromen nog eens laten zien.*

**Mevrouw de voorzitter.**- Zijn dat gegevens van Proximus?

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).*- Ja, we hebben een contract met Proximus en met andere bedrijven.

*Over het algemeen bestaat het verkeer er uit twee soorten groepen, met name Brusselse buurtbewoners en pendelaars. Vele automobilisten die de tunnel gebruiken, wonen net buiten het gewest en willen de files op de Ring vermijden. Met onze communicatie moeten we pendelaars dus aanzetten om toch via de Ring te komen. Daarbij moeten we hen duidelijk maken dat de toegang tot Brussel niet onmogelijk is, maar wel erg moeilijk.*

*We zouden de Brusselaars kunnen beschermen door de toegang tot de stad en de Keizer Karellaan te verbieden voor privévoertuigen. Zo zouden de buurtbewoners zich wel kunnen verplaatsen in de wijk, maar dat zou wel enorme problemen opleveren voor de pendelaars.*

*(Opmerkingen van mevrouw Delforge)*

*We hebben dan ook niet gekozen voor dat scenario.*

*Vlaanderen heeft formeel te kennen gegeven dat hun voorkeur uitgaat naar het tweede voorgestelde scenario. Daarbij zou er een rijstrook vrijgehouden worden voor bussen op voorwaarde dat De Lijn en de MIVB de busfrequentie verhogen. Verder moeten we nog beslissen hoeveel rijstroken we vrij zullen houden voor carpooling,*

ou deux bandes pour entrer ou sortir. Nous sommes encore en train d'étudier cet aspect-là. Dans ce scénario, les navetteurs peuvent encore entrer par l'avenue Charles-Quint. Ils disposeront autour de la basilique d'une bande pour les voitures privées et d'une bande pour les bus. Ce sera un grand sens giratoire. Nous serons donc accessibles, mais ce sera compliqué.

Il n'y a de place pour un tel scénario que si De Lijn augmente la cadence de ses bus, tout comme la STIB. Je rappelle néanmoins qu'il s'agit de navetteurs provenant de Flandre et déjà nombreux à emprunter les lignes de De Lijn. L'idée est aussi que la SNCB augmente le nombre de ses trains. Nous avons déjà discuté avec tous ces partenaires.

**Mme Céline Delforge (Ecolo).**- Pour la SNCB, jusqu'à il y a peu, il existait un train direct qui allait du sud-est vers le nord-ouest. Désormais, plus aucun train direct n'effectue ce trajet-là.

**M. Pascal Smet, ministre.**- Nous sommes actuellement en pleine discussion avec la SNCB.

**Mme Céline Delforge (Ecolo).**- Sans travaux, avec la STIB, ce trajet prend plus d'une heure.

**M. Pascal Smet, ministre.**- Nous sommes en plein dialogue. La SNCB a déjà manifesté sa volonté d'augmenter les fréquences de ses trains. Cela signifie que nous offrons d'autres possibilités aux navetteurs. Le navetteur a le choix entre le ring, le train, De Lijn ou la STIB avec des fréquences augmentées. S'il veut absolument venir en voiture privée individuelle, il le pourra, mais au prix d'embouteillages sur cet axe. Nous devons clairement le dire.

Les possibilités de déviation ne sont pas nombreuses dans le quartier. Les autres artères sont déjà chargées : chaussée de Gand, chaussée de Ninove... L'autoroute A12 est une possibilité, mais il va de soi que cela entraînera davantage de pression de ce côté-là pendant deux mois.

Il faut donc conseiller aux gens de ne venir en voiture à Bruxelles que lorsque c'est vraiment nécessaire. Sinon, mieux vaut opter pour la voiture partagée. Mais la meilleure solution est d'opter pour les transports en commun. Tel est le message

*bovenop een of twee rijstroken voor het andere verkeer. Bij dit scenario zouden pendelaars nog steeds het gewest kunnen inrijden via de Keizer Karellaan, waarbij er rond de basiliek één rijstrook is voor privéwagens en één voor bussen. Zo blijven we toegankelijk, zij het moeizaam.*

*Dit scenario is alleen mogelijk als De Lijn en de MIVB meer bussen inzetten en de NMBS hopelijk ook meer treinen. We hebben in elk geval al gesprekken gevoerd met al die partners.*

**Mevrouw Céline Delforge (Ecolo)** *(in het Frans).*- *Tot voor kort was er een rechtstreekse treinverbinding tussen het zuidoosten en het noordwesten van het gewest, maar dat is helaas niet meer het geval.*

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).*- *We zijn nog in overleg met de NMBS.*

**Mevrouw Céline Delforge (Ecolo)** *(in het Frans).*- *Als je dat traject met de MIVB aflegt, duurt het al meer dan uur zonder werkzaamheden.*

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).*- *Ik herhaal dat we nog gesprekken aan het voeren zijn. De NMBS heeft al laten blijken bereid te zijn om de frequentie te verhogen. Zo zou de pendelaar kunnen kiezen tussen de Ring, de trein, De Lijn en de MIVB met verhoogde frequentie. Als hij alsnog met de wagen wil komen, zal hij echter niet aan de files kunnen ontsnappen. Dat moeten we ook duidelijk maken.*

*Er zijn immers niet veel omleidingen mogelijk in die buurt, want op de alternatieve wegen is het sowieso al erg druk.*

*We moeten mensen dan ook aanraden om alleen maar met de wagen naar Brussel te komen als het echt niet anders kan. Carpooling is een optie, maar het openbaar vervoer blijft de beste keuze. Dat is de boodschap die we moeten uitdragen.*

*(verder in het Nederlands)*

We maken de toegang niet onmogelijk, maar het

qui sera transmis.

*(poursuivant en néerlandais)*

*L'accessibilité sera maintenue, mais restera compliquée. C'est le message que nous devons transmettre.*

*(poursuivant en français)*

Les associations représentatives des automobilistes comme Touring Mobilis, la Fédération belge de l'industrie automobile et du cycle (Febiac) et le Vlaamse Automobilistenbond (VAB) sont favorables à la combinaison de la bande bus avec le carpooling.

Je n'y suis pas opposé, mais comme vous, je pense que nous ne pouvons instaurer ce système qu'à condition que les bus ne soient pas coincés dans les embouteillages et qu'un contrôle soit exercé par la police. Un engagement de la part des zones de police est nécessaire à cet effet. Je rappelle que celles-ci reçoivent des moyens de la Région pour gérer la mobilité.

Les agents seront chargés de contrôler la circulation sur les bandes bus et de sanctionner quotidiennement pendant deux mois les automobilistes en infraction.

**Mme Céline Delforge (Ecolo).**- Que prévoyez-vous en cas d'échec ?

**M. Pascal Smet, ministre.**- Dans ce cas, les bandes bus ne seront accessibles qu'aux bus. C'est aussi simple que cela !

*(poursuivant en néerlandais)*

*Les bouches de ventilation présentes dans le parc seront supprimées. La ventilation s'effectuera via les sorties du tunnel.*

*La coordination des différents chantiers autour du tunnel Léopold II est effectivement très importante.*

*(poursuivant en français)*

Ce sont les travaux prioritaires de référence. Tous les autres chantiers y seront liés, y compris ceux des pistes cyclables sur la Petite ceinture. Nous serons attentifs à la coordination, pour éviter les

zal niet evident zijn. Dat is de boodschap, die we moeten geven.

*(verder in het Frans)*

*De verenigingen die de automobilistensector vertegenwoordigen, zoals Touring Mobilis, de Belgische Automobiel- en Tweewielerfederatie (Febiac) en de Vlaamse Automobilistenbond (VAB) zijn voorstander van één bus- en carpoolstrook.*

*Ik ben er niet tegen, maar net als u vind ik dat we dat systeem slechts kunnen instellen als de bussen niet in de files vastzitten en als er politiecontroles plaatsvinden. De politiezones ontvangen geld van het gewest om de mobiliteit te beheren. Agenten zullen de busstrook moeten controleren en de overtreders moeten sanctioneren.*

**Mevrouw Céline Delforge (Ecolo)** *(in het Frans).*- Wat zult u doen als die oplossing faalt?

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).*- Dan zullen de busstroken enkel nog door bussen worden gebruikt. Zo eenvoudig is het.

*(verder in het Nederlands)*

De verluchtingsmonden in het park zullen verdwijnen. De ventilatie zal gebeuren via de uitgangen van de tunnel. Dat systeem wordt nu verder uitgewerkt.

De coördinatie van de bouwplaatsen in de buurt van de Leopold II-tunnel is uiteraard zeer belangrijk.

*(verder in het Frans)*

*Dat zijn de prioriteiten. Alle andere werven zullen daarmee verbonden zijn, onder meer de fietspaden*

interférences entre chantiers.

Un hypercoordinateur est déjà en fonction. Grâce à lui, nous avons pu planifier les travaux nécessaires de Sibelga et Vivaqua prévus avenue Charles-Quint et coordonner les multiples chantiers, en évitant de travailler lorsque le tunnel est fermé.

**Mme Céline Delforge (Ecolo).**- Donc ça veut dire, pour les riverains, qu'il faut trois ans...

**M. Pascal Smet, ministre.**- Non, cela peut être fait pendant ces trois années.

Nous allons discuter de la coordination des chantiers. Dans ce cadre, j'aimerais vous dire que, contrairement à mes prédécesseurs, je prendrai mes responsabilités. Je ne suis, par exemple, pas responsable du réseau de l'eau, mais je sais que de nombreux travaux sont prévus dans les prochaines années à ce niveau.

Nous sommes donc en train d'élaborer tout le schéma d'intervention, prévu pour avant les vacances de Pâques. Tout devra être formalisé avec les acteurs et des protocoles devront être conclus avec la Région flamande, la SNCB et De Lijn. La Région wallonne n'est pas vraiment concernée.

**Mme la présidente.**- La parole est à M. De Lille.

**M. Bruno De Lille (Groen)** *(en néerlandais)*.- *Nous devons saisir cette occasion pour opérer un changement de mentalité dans le chef des navetteurs qui persistent à se rendre à Bruxelles en voiture et se retrouvent englués dans des embouteillages. Si nous mettons à leur disposition une offre alternative et plus rapide, ils pourraient définitivement opter pour d'autres modes de déplacement, et pas uniquement pendant la durée du chantier.*

*Vous dites que le tunnel sera fermé seulement pendant les mois d'été.*

**M. Pascal Smet, ministre** *(en néerlandais)*.- *La journée.*

*op de Kleine Ring. Wij zullen de werven zo goed mogelijk coördineren.*

*Er is al een coördinator aangeworven. Dankzij hem hebben we de werken van Sibelga en Vivaqua op de Keizer Karellaan kunnen plannen en de werven zodanig kunnen coördineren dat er geen werkzaamheden zullen zijn wanneer de tunnel gesloten is.*

**Mevrouw Céline Delforge (Ecolo)** *(in het Frans)*.- *Dat wil zeggen dat de buurtbewoners drie jaar moeten wachten...*

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans)*.- *Neen dat kan binnen die drie jaar gebeuren.*

*In tegenstelling tot mijn voorgangers, zal ik mijn verantwoordelijkheid nemen. Ik ben bijvoorbeeld niet verantwoordelijk voor de waterwegen, maar weet wel dat er voor de komende jaren veel werken aan zijn gepland.*

*Er wordt een interventieschema voorzien dat nog voor de paasvakantie klaar zal zijn. Alles zal worden geformaliseerd met de actoren en er zullen protocollen moeten worden afgesloten met het Vlaams Gewest, de NMBS en De Lijn.*

**Mevrouw de voorzitter.**- De heer De Lille heeft het woord.

**De heer Bruno De Lille (Groen).**- We moeten de renovatie aangrijpen om een mentaliteitswijziging teweeg te brengen bij de vele pendelaars die koppig volhouden om met de auto in Brussel te geraken en dagelijks staan aan te schuiven in een steeds langer wordende file. Als we alternatieven aanreiken, die bovendien sneller zijn, lijkt het mij niet ondenkbaar dat die personen op langere termijn overschakelen op een alternatief en niet enkel tijdens de werkzaamheden.

U zegt dat de tunnel enkel tijdens de zomermaanden wordt gesloten.

**De heer Pascal Smet, minister.**- Overdag.

**M. Bruno De Lille (Groen)** (en néerlandais).- *La circulation sur les deux bandes restera-t-elle accessible ?*

**M. Pascal Smet, ministre** (en néerlandais).- *Oui, en principe.*

**M. Bruno De Lille (Groen)** (en néerlandais).- *C'est important. J'entends que le bourgmestre a bien reçu toutes les informations. C'est une bonne chose.*

*Vous dites que la formule DBM (Design, Build, Maintain) garantit la bonne réalisation des travaux. Le consortium se verra-t-il infliger une amende s'il venait à dépasser les délais ?*

**M. Pascal Smet, ministre** (en néerlandais).- *Oui. Je dois vérifier quelle information nous pouvons donner sur ce point. Tout ce que nous pouvons communiquer, nous le communiquerons.*

**M. Bruno De Lille (Groen)** (en néerlandais).- *Je suis très sceptique quant à l'ouverture des bandes bus au covoiturage. Cette mesure ne fonctionnera que si un véritable contrôle est exercé. Nous avons déjà tellement de difficultés à les garder libres aux heures de pointe. N'envoyons pas de message erroné !*

**M. Pascal Smet, ministre** (en néerlandais).- *J'en conviens. Considérez cela comme un test.*

**Mme la présidente.**- *La parole est à Mme Van Achter.*

**Mme Cieltje Van Achter (N-VA)** (en néerlandais).- *Vous devriez davantage miser sur un plan. La population sera informée deux mois avant le début des travaux. Votre plan de communication devrait donc déjà être prêt, or, vous êtes toujours occupé à y travailler. Il n'existe toujours pas de plan défini pour les transports publics. Vous espérez que la SNCB et De Lijn pourront renforcer leur offre. Je ne suis pas convaincue par vos dires !*

**M. Pascal Smet, ministre** (en néerlandais).- *La collaboration avec la SNCB et De Lijn a été confirmée noir sur blanc.*

**De heer Bruno De Lille (Groen).**- *Blijft de capaciteit even hoog? Houden we twee rijvakken in elke rijrichting gedurende de hele renovatie?*

**De heer Pascal Smet, minister.**- *In principe wel.*

**De heer Bruno De Lille (Groen).**- *Dat zal inderdaad een verschil maken. Ik ben blij te horen dat de burgemeester wel alle informatie heeft gekregen die volledig up-to-date was.*

*U verwijst naar DBM (Design, Build, Maintain) als een garantie voor de goede kwaliteit van de werkzaamheden. Wordt er een boete opgelegd, als het consortium de termijn overschrijft?*

**De heer Pascal Smet, minister.**- *Ja, maar ik wil juridisch laten nagaan welke informatie we hierover kunnen geven. Alles wat we mogen meedelen, zullen we meedelen.*

**De heer Bruno De Lille (Groen).**- *Ik sta zeer erg sceptisch tegenover het delen van busbanen met carpoolauto's. Met de nodige controle zou dat kunnen werken, maar het opent ook de deur om snel even over de busstrook te rijden. We hebben het nu al zo moeilijk om de busstroken vrij te houden tijdens de spits. We moeten opletten met dergelijke gemengde boodschappen.*

**De heer Pascal Smet, minister.**- *Daar hebt u gelijk in, maar bekijk het als een test.*

**Mevrouw de voorzitter.**- *Mevrouw Van Achter heeft het woord.*

**Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).**- *Ik zou een en ander wat minder als test beschouwen en wat meer werk maken van een plan. U hebt mij namelijk totaal niet overtuigd. U zegt dat u pas twee maanden vooraf zult beginnen te communiceren. Communicatie is een ding, maar u moet een plan klaar hebben, en daar bent u nog volop aan het schrijven. Er is geen afgewerkt plan voor het openbaar vervoer. U hoopt dat de NMBS haar aanbod zal kunnen verhogen. U hoopt dat De Lijn dat ook doet.*

**De heer Pascal Smet, minister.**- *Ik hoop dat niet. Ik weet dat. Ze hebben het ook op papier gezet.*



*Il s'agit d'un problème flamand et non bruxellois. Nous sommes prêts à prendre notre responsabilité et nous voulons aussi développer une bonne coopération avec la Flandre puisqu'il s'agit de ses navetteurs.*

*Pour ce qui est des navetteurs flamands qui se rendent à Bruxelles en train, la décision relève du niveau fédéral, et pour les navetteurs de De Lijn, elle relève de la Flandre. Nous devons nous assurer d'une bonne coopération avec la Région flamande et le niveau fédéral. Nous avons déjà eu beaucoup de discussions dans un climat positif. Nous avons opté pour un scénario et nous savons quelle orientation suivre. Si des difficultés venaient encore à se présenter, elles ne seraient pas de notre fait.*

**Mme Cieltje Van Achter (N-VA)** (en néerlandais).- *Je ne le crois pas. Quand j'entends que vous vous êtes concertés avec la SNCB et De Lijn pour la première fois seulement en novembre, cela me paraît tard.*

**M. Pascal Smet, ministre** (en néerlandais).- *Pour le tunnel Hermann-Debroux, tout a été réglé en un jour.*

**Mme Cieltje Van Achter (N-VA)** (en néerlandais).- *Une journée pour un tunnel dont la fermeture n'a été que temporaire.*

**M. Pascal Smet, ministre** (en néerlandais).- *Je suis très clair à ce sujet. Certains doivent très bien savoir que nous ne pouvons pas nous abaisser à de petits jeux.*

**Mme Cieltje Van Achter (N-VA)** (en néerlandais).- *Il ne s'agit pas pour moi de petits jeux. Je tiens seulement à ce que l'approche déployée soit la plus efficace. Il est de mon devoir, en qualité de parlementaire, de contrôler la politique que vous menez. Vous réagissez très tardivement. Anvers avait planifié les choses bien plus tôt.*

**M. Pascal Smet, ministre** (en néerlandais).- *Et les choses ont mal tourné.*

Trouwens, het gaat om een Vlaams probleem, niet om een Brussels probleem. We zijn in Brussel bereid om onze verantwoordelijkheid op te nemen en we willen ook goed met Vlaanderen samenwerken. Vlaanderen moet echter wel goed beseffen dat het om zijn pendelaars gaat.

Er zijn maar twee manieren om die pendelaars naar Brussel te krijgen: ofwel met de trein, en dat is een federale bevoegdheid, ofwel met de bussen van De Lijn en daarover beslist Vlaanderen. Om daarvoor te zorgen, zetten wij in op een goede samenwerking met het federale en het Vlaamse niveau. De beslissingen worden echter ook op het federale en Vlaamse niveau genomen, niet in Brussel. We hebben al veel gepraat en merken een constructieve instelling. We weten welke richting we uitgaan en welke scenario's er zijn. Laten we dat nu gewoon afronden, zoals dat gebruikelijk gaat. Als er nog problemen ontstaan, dan zullen dat problemen zijn, die niet bij ons ontstaan maar bij anderen.

**Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA)**.- Dat weet ik niet. Als ik hoor dat u pas in november of december voor het eerst met de NMBS en De Lijn hebt samengezeten, dan lijkt me dat laat.

**De heer Pascal Smet, minister**.- In verband met de Hermann-Debrouxtunnel hebben we alles op een dag beslist.

**Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA)**.- Een dag voor een tunnel die even toe was en dan weer open.

**De heer Pascal Smet, minister**.- Ik ben daar heel duidelijk in. Sommigen moeten zeer goed weten dat hier geen spelletjes mee mogen worden gespeeld.

**Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA)**.- Het gaat mij niet om spelletjes. Ik wil dat dit op een zo efficiënt mogelijke manier wordt aangepakt. Het is ook mijn taak als parlementslid om u te controleren. Ik vind dat alles zeer laat is gebeurd. In Antwerpen was men daar veel vroeger mee klaar.

**De heer Pascal Smet, minister**.- Daar is ook alles in de soep gedraaid.

**Mme Cieltje Van Achter (N-VA)** (en néerlandais).- *C'est ce qui se passera aussi ici.*

**M. Pascal Smet, ministre** (en néerlandais).- *Cela avait été prédit pour les tunnels Hal et Reyers, mais cela ne s'est pas produit.*

**Mme Cieltje Van Achter (N-VA)** (en néerlandais).- *Vous ne disposez toujours pas d'un plan de mobilité pour la circulation en surface. Vous dites que vous devez encore le faire valider par les communes.*

**M. Pascal Smet, ministre** (en néerlandais).- *Nous devons encore le formaliser.*

**Mme Cieltje Van Achter (N-VA)** (en néerlandais).- *Mais la bande réservée au covoiturage n'est toujours pas fixée.*

**M. Pascal Smet, ministre** (en néerlandais).- *Nous avons indiqué à la commune que nous avons encore besoin de l'engagement de la police.*

**Mme Cieltje Van Achter (N-VA)** (en néerlandais).- *Ce n'est donc pas encore finalisé.*

*La signalisation et l'information sur l'accessibilité devraient suivre, je suppose.*

*Il y a d'autres choses dont vous n'avez pas parlé. Je songe au télétravail qui pourrait être stimulé dans les entreprises. Vous n'avez pas évoqué non plus de mesures visant à changer les comportements. Si les visiteurs pouvaient déjà planifier leur trajet sur un site internet et ne pas attendre l'été pour le faire, ce serait formidable ! Vous tardez à communiquer. Je ne manquerai pas de revenir à la charge.*

*Qu'en est-il des radars-tronçons ? Seront-ils installés dans le nouveau tunnel ? Les caméras achetées par Mme Debaets à l'époque sont-elles destinées à être jetées aux ordures ?*

**M. Pascal Smet, ministre** (en néerlandais).- *Posez la question à Mme Debaets.*

**Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).**- Het zal ook hier een soep worden. Daar gaat u ook zelf van uit.

**De heer Pascal Smet, minister.**- Dat werd over de Hallepoorttunnel en de Reyerstunnel ook gezegd, maar dat is uiteindelijk niet gebeurd.

**Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).**- Met uw bovengrondse scenario bent u ook nog niet klaar. U zegt dat u het nog moet aftoetsen met de gemeenten.

**De heer Pascal Smet, minister.**- Neen, we moeten het alleen nog formaliseren.

**Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).**- Maar de carpoolstrook ligt nog niet vast.

**De heer Pascal Smet, minister.**- We hebben tegen de gemeente gezegd dat we nu enkel nog het engagement van de politie nodig hebben.

**Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).**- Dat is dus nog niet in orde.

Signalisatie en informatie over de bereikbaarheid zullen wel volgen, vermoed ik.

Er zijn nog andere zaken, waarover u niet hebt gesproken. U had het bijvoorbeeld niet over het feit of u bedrijven hebt benaderd om telewerk te stimuleren. U had het evenmin over maatregelen om een mentaliteitswijziging teweeg te brengen.

Het zou fantastisch zijn, mocht er al een website zijn waarop bezoekers terecht kunnen om hun trip naar Brussel tijdens de werkzaamheden te plannen en ze dat niet moeten uitstellen tot net voor de zomer. U bent niet op tijd met de communicatie en ik zal daarover vragen blijven stellen.

Er werd niets meer gezegd over de trajectcontrole. Is die afgevoerd of wordt die geïncorporeerd in de nieuwe tunnel of zijn de camera's die mevrouw Debaets destijds aanschafte, voor de vuilnisbak?

**De heer Pascal Smet, minister.**- Vraagt u dat maar aan mevrouw Debaets.

**Mme la présidente.**- La parole est à M. Weytsman.

**M. David Weytsman (MR).**- Je n'ai pas reçu de réponse à mes questions. La coordination ne portait pas sur la Petite ceinture, mais sur les travaux éventuels du ring.

**M. Pascal Smet, ministre.**- Ce chantier n'a pas encore reçu de financement. Il débutera au plus tôt en 2020, si Bruxelles est d'accord... D'ici là, le tunnel aura été rénové.

**M. David Weytsman (MR).**- Donc, aucune coordination n'est prévue avec ces travaux qui doivent potentiellement débuter au début de 2019 ?

**M. Pascal Smet, ministre.**- Comment pourrait-on faire ? Ils n'ont pas encore reçu de permis.

**M. David Weytsman (MR).**- Quand a-t-on appris la présence d'amiante ?

**M. Pascal Smet, ministre.**- C'est indiqué dans le cahier des charges.

**M. David Weytsman (MR).**- Nous l'avons appris par la presse en décembre.

**M. Pascal Smet, ministre.**- Je devrai vérifier ce point. Nous le savions depuis plusieurs mois.

**M. David Weytsman (MR).**- Vous n'avez pas répondu à la question de savoir pourquoi cela a pris tant de temps pour nous présenter ce dossier. Je sais que vous n'étiez pas là en 2012, mais vous étiez là en 2014. Qu'est-ce qui s'est passé pendant toutes ces années ?

**M. Pascal Smet, ministre.**- La procédure n'était pas bonne, il a fallu la reprendre entièrement car un délai trop long s'était écoulé. Nous avons voulu procéder correctement, avec une bonne analyse de dossier, un bon cahier des charges. C'est un dossier lourd. Il nous a fallu deux, trois ans pour le reconstituer. Nous avons travaillé rapidement au vu de son envergure.

Je ne faisais pas partie du gouvernement précédent qui a lancé ce dossier.

**Mevrouw de voorzitter.**- De heer Weytsman heeft het woord.

**De heer David Weytsman (MR)** *(in het Frans).*- *Ik heb geen antwoord gekregen op mijn vragen. Die gingen over de coördinatie van de werken op de Ring, niet over de Kleine Ring.*

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).*- *Voor die werken is er nog geen financiering. Die zullen ten vroegste in 2020 van start gaan.*

**De heer David Weytsman (MR)** *(in het Frans).*- *Er is dus geen coördinatie voorzien met die werken, die mogelijk begin 2019 van start gaan?*

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).*- *Hoe zou dat kunnen? Er is nog geen vergunning.*

**De heer David Weytsman (MR)** *(in het Frans).*- *Wanneer werd de aanwezigheid van asbest vastgesteld?*

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).*- *Dat staat in het bestek.*

**De heer David Weytsman (MR)** *(in het Frans).*- *Wij hebben het in december via de pers vernomen.*

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).*- *Dat zou ik moeten verifiëren. We wisten het al enkele maanden.*

**De heer David Weytsman (MR)** *(in het Frans).*- *U hebt niet gezegd waarom we zo lang hebben moeten wachten. U was er niet in 2012, maar wel in 2014. Wat is er tijdens al die jaren gebeurd?*

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).*- *De procedure moest volledig worden herbekeken. Wij hebben correct willen handelen, met een goede analyse van het dossier en een goed bestek. Het heeft twee tot drie jaar gekost om dit zware dossier opnieuw samen te stellen.*

*Ik maakte geen deel uit van de vorige regering, die met het dossier gestart is.*

**Mme la présidente.**- La parole est à M. Kompany.

**M. Pierre Kompany (cdH).**- Je voudrais rapidement corriger l'aspect géographique. Il faudrait que les Wallons qui arrivent à Bruxelles en grand nombre passent par une Région très amicale pour eux aussi. C'est pour cela que je répète que les ministres de la Région bruxelloise auraient tout intérêt à faire passer l'information plus de deux mois avant les travaux. Ce délai de deux mois est raisonnable pour les Bruxellois, mais pas pour les navetteurs des deux autres Régions.

J'espère aussi qu'on parlera de l'évacuation des blocs de bétons.

**M. Pascal Smet, ministre.**- Nous avons déjà fait cette demande.

*(M. Jamal Ikazban, deuxième vice-président, prend place au fauteuil présidentiel)*

- Les incidents sont clos.

#### **INTERPELLATION DE MME CARLA DEJONGHE**

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

**concernant "la mauvaise coordination des chantiers sur les voiries bruxelloises pendant les mois d'été et l'accès du public à l'application Osiris".**

#### **INTERPELLATION JOINTE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL,**

**concernant "la réforme de la coordination des chantiers".**

**Mevrouw de voorzitter.**- De heer Kompany heeft het woord.

**De heer Pierre Kompany (cdH) (in het Frans).**- *Ik zou er toch nog eens willen op wijzen dat twee maanden vooraf communiceren misschien volstaat voor de Brusselaars, maar niet voor de pendelaars die uit de twee andere gewesten komen.*

*Ik hoop ook dat het verwijderen van de betonblokken ter sprake zal komen.*

**De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).**- *Dat hebben wij al gevraagd.*

*(De heer Jamal Ikazban, tweede ondervoorzitter, treedt als voorzitter op)*

- De incidenten zijn gesloten.

#### **INTERPELLATIE VAN MEVROUW CARLA DEJONGHE**

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

**betreffende "de slechte afstemming van Brusselse wegenwerken tijdens de zomermaanden en de toegankelijkheid voor het publiek van de applicatie Osiris".**

#### **TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D'URSEL,**

**betreffende "de hervorming van de coördinatie van de bouwplaatsen".**

**INTERPELLATION JOINTE DE MME  
CÉLINE DELFORGE,**

concernant "les conséquences de la multiplication des chantiers sur les déplacements en transports publics et à vélo".

**INTERPELLATION DE M. MARC  
LOEWENSTEIN**

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

concernant "les travaux dans les tunnels bruxellois en 2018, leur coordination et leurs conséquences sur la qualité de vie des Bruxellois".

**M. le président.**- La commission décide de joindre l'interpellation de M. Marc Loewenstein aux trois interpellations concernant la coordination des chantiers.

La parole est à Mme Dejonghe.

**Mme Carla Dejonghe (Open Vld)** (*en néerlandais*).- *Lorsque j'ai introduit cette interpellation, Touring reprochait un manque de mesures d'accompagnement et de coordination entre les nombreux chantiers durant l'été.*

*Simultanément, deux bandes de circulation avaient été supprimées rue de la Loi et des travaux avaient été effectués boulevard du Jardin botanique, Porte de Ninove, dans le tunnel du boulevard Auguste Reyers et sur la chaussée d'Ixelles. La capacité du tunnel de la Porte de Hal, du boulevard Général Jacques, de l'avenue Franklin Roosevelt, de l'avenue de l'Exposition et du boulevard de la Woluwe avait quant à elle été diminuée de moitié. Un tel nombre de chantiers simultanés sur une petite superficie devait inmanquablement causer des embarras de circulation.*

*De plus, les communes avaient également entamé des chantiers, apparemment sans se concerter avec la Région. Non seulement, la fluidité du trafic des*

**TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN  
MEVROUW CÉLINE DELFORGE,**

betreffende "de gevolgen van het toenemend aantal werven voor de verplaatsingen met het openbaar vervoer en met de fiets".

**INTERPELLATIE VAN DE HEER MARC  
LOEWENSTEIN**

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

betreffende "de werken in de Brusselse tunnels in 2018, de coördinatie ervan en de gevolgen voor de leefkwaliteit van de Brusselaars".

**De voorzitter.**- De commissie beslist de interpellatie van de heer Marc Loewenstein aan de drie interpellaties betreffende de coördinatie van de bouwplaatsen toe te voegen.

Mevrouw Dejonghe heeft het woord.

**Mevrouw Carla Dejonghe (Open Vld).**- Destijds - deze interpellatie dateert al van lang geleden - klaagde Touring in een persbericht aan dat de werkzaamheden in de zomer nauwelijks op elkaar waren afgestemd en er weinig of geen flankerende maatregelen waren genomen. Zo waren er twee rijstroken geschrapt in de Wetstraat, terwijl er gelijktijdig werkzaamheden waren op de Kruidtuinlaan, de Ninoofsepoort, de tunnels op de Auguste Reyerslaan en op de Elsense Steenweg. Op hetzelfde ogenblik werd de capaciteit gehalveerd in de Hallepoorttunnel, op de Generaal Jacqueslaan, de Franklin Rooseveltlaan, de Tentoonstellingslaan en de Woluwelaan. Dat zijn heel wat simultane werkzaamheden op een kleine oppervlakte. Het was duidelijk dat dat veel overlast zou veroorzaken.

Die bottleneckaanpak wekte heel wat ongenoegen bij de stadsbewoners en pendelaars. Ook de gemeenten startten bouwplaatsen op. Het leek erop dat het gewest en de gemeenten nauwelijks overleg

*voitures et des bus en surface en avait pâti, mais cet embrouillamini s'était avéré particulièrement dangereux pour les cyclistes. Il faut éviter que ce scénario ne se reproduise l'été prochain et veiller davantage aux mesures d'accompagnement.*

*La plate-forme informatique Osiris, qui doit assurer une meilleure coordination entre les différentes autorités publiques et les impétrants, pourrait offrir une solution partielle.*

*En 2016, vous avez déclaré que des investissements seraient réalisés dans la plate-forme, de telle sorte que des demandeurs non institutionnels puissent y avoir accès. Vous avez aussi affirmé qu'une application mobile serait créée. Qu'en est-il ?*

*Depuis le début, il a toujours été question d'une version allégée ou publique d'Osiris, pour que les Bruxellois puissent voir où il y a des chantiers. Nous constatons aujourd'hui que la communication relative aux chantiers reste encore souvent limitée à des circulaires communales distribuées dans les quartiers où ils sont effectués.*

*De plus, si l'information y était régulièrement mise à jour, cela permettrait de connaître l'avancement des chantiers et leurs retards, ce qui pourrait inciter les pouvoirs publics et les impétrants à limiter les nuisances des chantiers dans le temps.*

*Par ailleurs, il était envisagé à l'origine que la plate-forme intègre les chantiers privés et les demandes des habitants, par exemple pour le placement d'un conteneur. Ce n'est toujours pas le cas non plus. Qu'en est-il ?*

*Pourquoi n'a-t-on pas opté pour un plus grand phasage des chantiers ?*

*Quelles mesures d'accompagnement ont-elles été prises ? Comment ont-elles été évaluées ? Suffisaient-elles ? Quelles mesures sont-elles envisagées pour l'avenir ?*

*Avec quelles communes y a-t-il eu une concertation à propos de l'impact des chantiers communaux et régionaux ? Comment la collaboration se déroule-t-elle ? Comment est-elle évaluée ?*

*Qu'en est-il d'Osiris ? Pourquoi n'y a-t-il toujours pas de version du site web accessible au public ? Quand existera-t-elle ? Quelles possibilités ce site*

hadden gepleegd. De vlotte doorstroming van het bovengronds vervoer werd, zowel voor auto's als voor bussen, bemoeilijkt. Voor fietsers werd op die manier een totaal onoverzichtelijke en bijgevolg gevaarlijke situatie gecreëerd. Een herhaling van dat scenario is niet wenselijk. Voortaan moet er meer aandacht zijn voor begeleidende maatregelen. We zijn net op tijd voor de volgende zomer.

Mogelijk biedt Osiris een gedeeltelijke oplossing.

Dat gewestelijk informaticaplatform is sinds april 2014 operationeel en moet instaan voor een betere coördinatie tussen de verschillende overheden en nutsbedrijven bij openbare werken.

In 2016 verklaarde u in antwoord op een parlementaire vraag van de heer Dilliès dat er zou geïnvesteerd worden in het platform, zodat niet-institutionele verzoekers toegang tot het platform kunnen krijgen, maar ook dat er een mobiele applicatie van het platform zou komen. Het is onduidelijk hoe ver het daar mee staat.

Osiris is een erg nuttig middel om informatie te verkrijgen over de vele bouwplaatsen in ons gewest. Van bij de opstart was er altijd al sprake van dat er een lightversie of publieke versie zou komen, waarop inwoners van het gewest te weten zouden kunnen komen waar er bouwplaatsen zijn. Vandaag stellen we vast dat de communicatie over bouwplaatsen vaak nog erg gebrekkig verloopt en meestal beperkt blijft tot gemeentelijke rondzendbrieven in de wijken waar ze plaatsvinden. Op die manier raakt de informatie bijvoorbeeld niet altijd gecommuniceerd naar de bezoekers van die wijken. Met een lightversie of publieke versie zouden zowel inwoners als bezoekers van de wijken meer informatie krijgen over de bouwplaatsen in bepaalde delen van de stad.

Als de informatie bovendien regelmatig bijgewerkt wordt, zouden ze ook te weten kunnen komen of een bouwplaats vertraging oploopt of volgens schema verloopt, wat dan weer een positieve stimulus voor overheden en nutsbedrijven zou zijn om de overlast van de werkzaamheden te beperken in de tijd.

Voorts voorzag het oorspronkelijke concept van het informaticaplatform ook in de mogelijkheid om er privébouwplaatsen in op te nemen. Aanvragen van inwoners zouden erin vermeld worden, zoals

*offrira-t-il aux habitants de la Région ?*

*Quelles autres initiatives ont-elles été prises pour améliorer la coordination des chantiers depuis 2014 ? Qu'est-ce que la Région a mis en place pour améliorer la communication sur les chantiers publics et privés depuis 2014 ?*

**M. le président.**- La parole est à Mme d'Ursel pour son interpellation jointe.

**Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Comme mes collègues de l'Open Vld et d'Ecolo, j'avais déposé une interpellation durant l'été. En septembre, lorsque je suis devenue présidente de la Commission de l'infrastructure, j'ai immédiatement proposé de procéder à des auditions pour voir plus clair dans les dysfonctionnements liés à l'organisation des chantiers. Nous avons donc décidé, au sein de cette commission, de reporter nos interpellations.

Nous avons entendu la Commission de coordination des chantiers, Brulocalis, la Confédération Construction Bruxelles-Capitale et,

de la demande de parkeerplaatsen voor een verhuizing of voor het plaatsen van een container. Ook dat is nog niet het geval. We willen daarom graag een stand van zaken.

Waarom werd er niet voor gekozen om de werkzaamheden meer gefaseerd uit te voeren?

Welke flankerende maatregelen werden er genomen? Hoe werden ze beoordeeld? Voldeden ze? Welke maatregelen worden er voor de toekomst overwogen?

Met welke gemeenten werd er overleg gepleegd over de impact van de gemeentelijke en de gewestelijke bouwplaatsen? Hoe wordt samengewerkt? Hoe wordt de samenwerking geëvalueerd?

Kunt u ons de stand van zaken met betrekking tot Osiris geven?

Waarom werd er nog geen werk gemaakt van een publiek toegankelijke versie van de website? Wanneer zal die operationeel zijn? Welke mogelijkheden zal de website bieden aan de inwoners van het gewest?

Welke andere initiatieven werden er sinds 2014 genomen om de coördinatie van de bouwplaatsen te verbeteren? Welke initiatieven nam het gewest sinds 2014 om de communicatie over publieke en private bouwplaatsen naar het publiek te verbeteren?

**De voorzitter.**- Mevrouw d'Ursel heeft het woord voor haar toegevoegde interpellatie.

**Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** *(in het Frans).*- *Net zoals de collega's van de Open Vld en Ecolo had ik tijdens de zomer een interpellatie ingediend. Toen ik in september voorzitter werd van de commissie voor de Infrastructuur heb ik meteen voorgesteld om hoorzittingen te organiseren om een duidelijk beeld te scheppen van de pijnpunten in de organisatie van werven. Daarom werden de interpellaties uitgesteld.*

*Wij hebben de Coördinatiecommissie van de Bouwplaatsen, Brulocalis en de Confederatie Bouw gehoord, en ook de stad Nice, die met de constructie van twee tramlijnen als voorbeeld kan*

la semaine avant les vacances de carnaval, la ville de Nice, auteure d'un chantier remarquable, avec la construction de deux lignes de tram, qui touche un pan entier de la ville et dont les bonnes pratiques peuvent nous servir d'exemple.

Nos interpellations faisaient suite à la multiplication des chantiers durant l'été dernier et à l'impact qu'ils ont eu sur la congestion de la ville. Pour ne prendre qu'un exemple, le sud de Bruxelles était en partie coupé du monde, avec des travaux sur le boulevard Général Jacques et l'avenue Franklin Roosevelt, ainsi que des chantiers communaux qui n'offraient pas d'itinéraires alternatifs aux automobilistes, touchaient fortement les transports en commun et posaient de nombreux problèmes de sécurité aux piétons et aux cyclistes. Tout cela, une fois de plus, faisait apparaître l'impérieuse nécessité de coordonner efficacement ces chantiers.

D'autres difficultés liées aux chantiers sautent aux yeux : faible présence de main-d'œuvre sur certains chantiers ou durant certaines phases de chantier, plages d'activité trop courtes, en particulier sur des voiries influant fortement sur la circulation.

On pense alors au travail de nuit ou pendant le week-end, lorsque les riverains ne sont pas trop proches, afin qu'ils puissent dormir sereinement. Généralement, lorsqu'ils sont présents sur un chantier, les ouvriers travaillent de 7 à 15h. Pourquoi ne le font-ils pas entre 15 et 22h, à une heure où les riverains ne dorment pas encore ? Une seconde équipe pourrait éventuellement devenir obligatoire.

Tous les travaux sont réalisés en même temps, sur des périodes trop longues, sans communication suffisante en amont. Que prévoyez-vous aujourd'hui ? La ville de Nice pourrait vous inspirer.

Le contrôle des chantiers semble lui aussi problématique. Il y a sept surveillants de chantier. Est-ce trop peu ? Est-ce qu'ils surveillent mal ? Que surveillent-ils exactement ? Le cadre de leur contrôle est-il suffisant ? Les pénalités prévues sont-elles suffisantes et adaptées ?

Que s'est-il passé depuis le 24 octobre 2016, lorsque vous annonciez dans la presse plusieurs

dienen.

*Onze interpellaties waren het gevolg van de vele werven tijdens de voorbije zomer en de impact die ze hadden op de verkeersdruk in de stad. Tijdens de werkzaamheden aan de Generaal Jacqueslaan en de Franklin Rooseveltlaan was het zuidelijke deel van de stad afgesloten van de wereld en waren er veiligheidsproblemen voor voetgangers en fietsers. Dat toont nogmaals aan dat werven absoluut moeten worden gecoördineerd.*

*Verder hebben we toen vastgesteld dat er soms te weinig arbeiders op werven aanwezig zijn en dat de werkperiodes per dag te kort zijn, vooral op wegen die het verkeer sterk beïnvloeden. De arbeiders werken over het algemeen van 7 tot 15 uur op een werf. Waarom zou een tweede ploeg het werk niet kunnen voortzetten tussen 15 en 22 uur?*

*Alle werken worden gelijktijdig uitgevoerd, zonder voldoende communicatie vooraf, en duren ook te lang. U zou zich op de stad Nice kunnen inspireren.*

*Ook de controle van de werven lijkt problematisch. Er zijn zeven opzichters. Is dat te weinig? Controleren ze niet goed? Wat controleren ze precies? Volstaat het wettelijke kader? Zijn de sancties aangepast?*

*Op 24 oktober 2016 hebt u enkele acties aangekondigd om de coördinatie van de werven te verbeteren. Wat is er sindsdien gebeurd? De ordonnantie die eraan komt, is een stap in de goede richting, maar zal niet alles oplossen.*

*U beloofde een versterking van het Osiris-platform. Dat informaticasysteem is niet efficiënt en wordt ook niet door alle werfmedewerkers gebruikt, wat de geloofwaardigheid van het systeem aantast. Bovendien is het een zwaar systeem, dat niet beschikbaar is voor tablets en smartphones. Het kan ook niet de reële duur van de werven berekenen, wat nochtans een van de belangrijkste doelstellingen van het platform zou moeten zijn.*

*De prijs voor de software zelf en voor de implementatie en het onderhoud zou tot meer dan 6 miljoen euro oplopen. Hoe verklaart u die kostprijs voor een recent systeem met heel wat*



actions afin d'améliorer la coordination des chantiers ? Des améliorations sont en cours et une ordonnance est sur le feu, prête à être discutée dans notre parlement. C'est une bonne chose, mais nous savons aussi qu'elle ne va pas tout régler.

À cet égard, vous promettiez un renforcement de la plate-forme Osiris, opérationnelle depuis 2014. Force est de constater que le système informatique Osiris, tel qu'il existe, n'est pas efficace et souffre de nombreux maux. Tous les opérateurs de chantier ne l'utilisent pas - certaines communes, par exemple -, ce qui le décrédibilise. Il est par ailleurs lourd, trop contraignant et non accessible sur tablettes et smartphones. Last but not least, il ne permet pas de calculer les durées réelles d'exécution des chantiers, ce qui devrait pourtant être l'un des objectifs majeurs de ce tableau de bord.

Par ailleurs, le coût colossal de ce logiciel, de son implémentation, de sa maintenance et de ses mises à jour est interpellant : on parle aujourd'hui de plus de 6 millions d'euros. Comment expliquez-vous de tels montants, alors que le système est assez récent et additionne les défauts ? Vu les montants exorbitants investis dans ce système non efficace, je comprends mieux pourquoi vous ne souhaitez pas investir dans le simulateur de planification de la mobilité que le groupe MR vous proposait pour toute la Région bruxelloise, par ordonnance, le mois dernier. Il aurait permis d'intégrer les données concernant les chantiers, tout en coûtant beaucoup moins cher que ce que vous coûte Osiris jusqu'à présent.

Il y a une question importante à poser : faut-il continuer avec ce système ? Il pourrait d'ailleurs être intéressant de bénéficier d'une présentation du système Osiris, - son mode de fonctionnement, ses qualités, ses défauts, les améliorations en vue -, pour mieux comprendre les raisons qui vous poussent à continuer avec un tel système.

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

**Mme Céline Delforge (Ecolo).**- J'ai rédigé cette interpellation en été quand la situation était véritablement apocalyptique. En effet, à cette époque, des chantiers d'importance, à la fois simultanés et successifs, avaient lieu dans plusieurs

*tekortkomingen? Nu begrijp ik ook beter waarom u niet wilde investeren in de simulator voor mobiliteitsplanning die de MR-fractie u vorige maand via een voorstel van ordonnantie heeft voorgesteld. Die had nochtans de gegevens over de werven kunnen verwerken voor veel minder geld dan wat Osiris ons al gekost heeft.*

*Moeten we dat systeem blijven gebruiken? Kunt u ons het Osiris-systeem, de werking ervan, de tekortkomingen en eventuele geplande verbeteringen, eens voorstellen in de commissie?*

**De voorzitter.**- Mevrouw Delforge heeft het woord voor haar toegevoegde interpellatie.

**Mevrouw Céline Delforge (Ecolo)** *(in het Frans).*- *Ik heb mijn interpellatie opgesteld toen de situatie echt rampzalig was en er meerdere openbare werken tegelijk plaatsvonden in verschillende wijken. Een schoolvoorbeeld van hoe*

quartiers concomitants de la capitale. L'exemple type de ce qu'il ne faut pas faire !

Sans remettre en cause le bien-fondé de tous ces travaux, on s'est néanmoins retrouvé dans une situation où non seulement la circulation était difficile, mais où un certain nombre de personnes ne pouvaient plus se déplacer. C'était le cas en particulier de celles qui dépendent des transports publics, parce qu'elles n'ont pas les moyens de se payer un taxi ou ne sont pas suffisamment en forme pour se déplacer à vélo. Ceci étant, certains endroits étaient assez dangereux même pour les cyclistes, qui étaient confrontés à des automobilistes énervés et des parcours peu sécurisants.

Depuis lors, comme Mme d'Ursel l'a rappelé, on a procédé à une série d'auditions, entre autres de la Cellule de coordination des chantiers, qui nous a laissé entrevoir les grandes lignes très positives de la future ordonnance. Avec l'hypercoordination, les choses vont dans le bon sens, afin de ne plus connaître de telles situations.

En revanche, d'autres questions semblent ne pas être abordées, comme celle des horaires de chantier.

Lors de l'audition de la Confédération Construction, nous avons demandé explicitement à ses représentants s'il était exact qu'ils s'opposaient à des chantiers qui dépasseraient les horaires classiques, de 7h-7h30 à 15h. Ils ont démenti, sauf dans le cas où des travaux ont lieu sur des voies ferrées à cause du nombre limité d'ouvriers spécialisés et de machines dans le pays. En revanche, ils ont admis que cela coûtait plus cher. On est donc face à un choix. Vaut-il mieux diminuer les coûts d'un chantier ou réduire la congestion, les nuisances ainsi que les coûts pour la STIB et pour l'économie en général ?

Mais je dois vous dire que j'ai la malchance de vivre, et je vais y revenir, dans une zone qui continue à être touchée. Je ne suis pas seule dans cette zone. Cela dure depuis des mois ; ce sont de grosses lignes de la STIB qui sont touchées. Sur les cinq dernières années, ce sont des mois sans bus 71. Le bus 71, cela représente 30.000 passagers. Mais je parle aussi du tram 94, avec des conditions de circulation déplorables, et le bus 41 pour lequel il n'y a aucune solution de remplacement. Les gens

het niet moet.

*Sindsdien hebben we een aantal hoorzittingen gehad, onder meer met de Coördinatiecommissie van de Bouwplaatsen, die ons een glimp heeft laten opvangen van de positieve krachtlijnen van de nieuwe ordonnantie. Dankzij de hypercoördinatie gaan de zaken de goede richting uit en zullen we hopelijk dergelijke situaties niet meer meemaken.*

*Daarentegen komen andere kwesties niet aan bod in de ordonnantie, zoals de werfuren. Tijdens de hoorzitting met de Confederatie Bouw hebben de vertegenwoordigers bevestigd dat zij niet tegen werken buiten de klassieke uren 7u-15u gekant zijn, maar dat dat duurder is. We moeten dus een keuze maken tussen een beperking van de kosten of een beperking van de overlast.*

*Ik woon in een zone waar al jaren werken aan de gang zijn en waar het openbaar vervoer sterk gehinderd wordt, met name de buslijnen 71 en 41 en tramlijn 94. Vandaag krijgen we te horen dat bus 41 en tram 94 opnieuw zullen worden getroffen. Een reiziger vraagt zich terecht af waarom het 260 dagen duurt om 500 meter tramsporen te vervangen. Dat komt neer op 1,92 meter per dag.*

*Enkele jaren geleden organiseerde de MIVB een ontmoeting met de stad Dijon. Die wist in twee jaar tijd twintig kilometer tramsporen aan te leggen. Hier duurt het anderhalf jaar om een fietspad aan de Franklin Rooseveltlaan aan te leggen en 260 dagen om 500 meter tramsporen aan te leggen. Er is dus duidelijk een probleem met de uitvoeringstermijnen in Brussel.*

*De MIVB tracht ons met veel toeters en bellen te tonen hoe voorbeeldig de werken zullen zijn. Ze heeft zelfs haar ingenieurs en onderaannemers laten opdraven.*

*(Opmerkingen)*

qui prennent ce bus n'ont aucun autre choix. Il ne leur reste que la voiture ou bien tant pis !

Et maintenant, on vient d'apprendre que pendant neuf mois, le bus 41 et le tram 94 seraient à nouveau touchés. Je vais vous lire le texte dont un usager m'a envoyé copie. Il écrit : "Comment est-ce qu'on justifie que pour un chantier de renouvellement des voies, on met 260 jours de chantier pour plus ou moins 500 mètres de voies, ce qui revient de fait à 1,92 mètre par jour ?".

Cela peut paraître drôle, mais je me souviens que la STIB avait organisé il y a quelques années un rendez-vous de progrès avec la ville de Dijon. Vingt kilomètres de voies de tram avaient demandé deux ans de travaux. Ici, sur l'avenue Franklin Roosevelt, une piste cyclable demande un an et demi et 500 mètres de voies demandent 260 jours de chantier. Il y a un problème de rapidité d'exécution dans cette Région, on ne peut pas le nier. La STIB veut nous montrer comment on peut mener un chantier exemplaire, quand elle débarque avec ses ingénieurs, avec ses sous-traitants ; elle nous présente son chantier de manière très impressionnante.

*(Remarques)*

**M. Pascal Smet, ministre.**- Je vais vous expliquer pourquoi.

**Mme Céline Delforge (Ecolo).**- C'est extrêmement rapide en effet : on voit qu'au moment de faire les trottoirs et les finitions, il n'y a que deux ou trois ouvriers sur plusieurs dizaines de mètres de 7 heures du matin à 15 heures et que cela n'avance pas. Les trams continuent à être perturbés, parce qu'ils ne savent pas embarquer ou débarquer les passagers. Tout reste en chantier et un chantier voisin voit le jour, qui traîne aussi. Il y a vraiment quelque chose à faire !

Nous avons résolu un problème via Twitter, mais je ne trouve pas cela normal, M. le ministre, même si j'ignore si c'est vous qui répondez ou l'un de vos collaborateurs.

*(Rumeurs)*

Par ailleurs, il arrive encore que l'entrepreneur stocke une partie de son matériel de chantier sur la voirie et oblige les piétons à marcher là où les

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).*- *Ik zal u uitleggen waarom.*

**Mevrouw Céline Delforge (Ecolo)** *(in het Frans).*- *Bij de renovatie van de trottoirs zien we over een afstand van tientallen meters maar twee of drie werkmannen tussen 7 en 15 uur. Het is normaal dat de werken niet vooruitgaan. Ondertussen blijft het tramverkeer verstoord omdat de reizigers nergens kunnen op- en afstappen. De werken slegpen aan, en nu komen er nog nieuwe werken bij.*

*We hebben een probleem weten op te lossen via Twitter, maar dat is geen normale gang van zaken, mijnheer de minister.*

*(Rumoer)*

*De aannemer had een deel van zijn werfmateriaal op de weg opgeslagen, waardoor de voetgangers verplicht waren om op de rijweg te stappen, met alle gevaar van dien. We hebben foto's via Twitter moeten versturen om het probleem op te lossen. Als*

voitures circulent. C'est dangereux, car il n'y a ni alternative, ni déviation. Il faut régler le problème via Twitter en envoyant des photos ! Honnêtement, en tant que riverain, je sais que s'il y avait une personne présente sur le chantier pour contrôler et s'il y avait des contrôles efficaces, cela ne se serait tout simplement jamais produit.

Ensuite, un contact direct sans passer par des réseaux sociaux qui ne sont pas accessibles à tous, ce ne serait pas mal non plus ! C'est vraiment la preuve que quelque chose ne va pas dans le déroulement de ces chantiers.

Enfin, une partie des chantiers est gérée sans que Bruxelles Mobilité ne donne la priorité aux transports publics en termes de déviations.

On se retrouve dans une situation des plus absurdes : alors que nous devrions espérer qu'un maximum d'automobilistes se rabattent sur les transports publics pour éviter les embouteillages, on assiste au phénomène contraire. Il devient tellement pénible de se déplacer en transports publics que les gens qui les empruntent, mais qui ont une voiture à disposition, finissent par prendre celle-ci parce que c'est moins difficile de se déplacer. Et ceux qui n'ont pas de voiture sont tout à fait embêtés.

Quand je vous dis que je suis interpellée par des gens pendant les chantiers, c'est vrai. Ils me disent : "On n'en peut plus, il faut faire quelque chose. Quand on prend le tram, le trajet dure des heures, parce qu'il est interrompu par des chantiers". Je suis aussi interpellée par des gens qui n'ont pas les moyens et qui sont dépendants des transports publics. Dire aux gens de se rabattre sur le train, c'est très bien, mais il faut se rendre compte que certains n'ont pas d'abonnement MTB parce qu'ils n'ont pas beaucoup de sous. Ils ont payé leur abonnement de la STIB, mais ne peuvent se payer le ticket de train en supplément.

A-t-on un jour réfléchi à une manière de leur permettre de prendre le train sans assumer un surcoût dans Bruxelles, sur les itinéraires de délestage ? Des discussions ont-elles déjà eu lieu avec la SNCB à ce sujet ? Évidemment, cela ne concerne pas la personne dont l'employeur rembourse l'abonnement ou qui a les moyens. C'est pour les publics les plus précarisés que cela pose problème, suffisamment pour que des gens

*een persoon op de werf dat soort zaken had gecontroleerd, hadden we die situatie kunnen vermijden. Het zou voorts nuttig zijn om een contactpersoon aan te wijzen, zodat de buurtbewoners de problemen niet via de sociale media onder de aandacht moeten brengen.*

*Brussel Mobiliteit geeft bovendien geen voorrang aan het openbaar vervoer bij de omleidingen, wat tot absurde situaties leidt: in plaats van dat zo veel mogelijk automobilisten het openbaar vervoer nemen om de files te vermijden, krijg je het omgekeerde effect. Het wordt zo moeilijk om je met het openbaar vervoer te verplaatsen dat mensen die normaal gezien het openbaar vervoer nemen, uiteindelijk hun wagen nemen. En wie geen wagen heeft, is helemaal de dupe.*

*Mensen zeggen dat ze de trein moeten nemen, is allemaal goed en wel, maar sommigen kunnen zich geen MTB-abonnement veroorloven. Wordt het geen tijd om na te denken over een manier om die meerkosten in Brussel af te schaffen? Onderhandelt u daarover met de NMBS?*

*Er is nog heel wat werk aan de winkel. Wat ik niet begrijp, is waarom het zo lang duurt om werken uit te voeren in Brussel. In andere steden gaat het een pak sneller. Om het probleem te verhelpen, zou het geweest bij eigen werken meer arbeidskrachten kunnen inzetten en ruimere werftijden kunnen hanteren en nutsbedrijven en operatoren dezelfde maatregelen kunnen opleggen in de werfvergunningen. Op die manier vermijden we dat de werken aanslepen door een gebrek aan mankracht. En ik heb het niet over nachtwerk!*

décident de s'adresser à des députés.

Je pense donc qu'il y a encore beaucoup de choses à faire. Ce que je ne comprends toujours pas, c'est que l'on mette tant de temps pour accomplir des choses qui, dans d'autres villes, prennent beaucoup moins de temps. Pourquoi faut-il dix-huit mois pour aménager une piste cyclable et un an pour changer des voies de trams, alors que dans l'intervalle, la situation se dégrade et les chantiers se multiplient ?

J'espère qu'au moins, on est prêt à accepter que, quand la Région est maître d'œuvre, elle impose une intensité de main-d'œuvre suffisante et des plages horaires plus élevées et que quand ce sont des impétrants ou des intervenants institutionnels tels que Fluxys, les mêmes mesures soient imposées pour les permis de chantiers. Cela évitera aux chantiers de s'éterniser faute de personnel. Et je ne parle pas de travaux de nuit !

**M. le président.**- La parole est à M. Loewenstein pour son interpellation.

**M. Marc Loewenstein (DéFI).**- Le nombre de chantiers à Bruxelles est impressionnant. Une vidéo publiée sur les réseaux sociaux par l'organe de presse Newsmonkey mentionnait début septembre une trentaine de chantiers à Bruxelles : chaussée de Waterloo à Saint-Gilles, boulevard Général Jacques, avenue de l'Orée, avenue Géo Bernier, chaussée d'Ixelles, rue Marie Depage, avenue Franklin Roosevelt, chaussée de La Hulpe, rue de la Loi, parc Léopold, rue Belliard, place Rogier, chaussée Romaine, avenue de l'Arbre Ballon, allée Verte, Porte de Ninove, square Georges Marlow, chaussée de La Hulpe, boulevard de la Woluwe, avenue de l'Aviation, place Hermann Dumont, rue au Bois, ring de Bruxelles, tunnel Reyers, chaussée de Haecht, avenue de Jette, square du Centenaire, avenue Théo Verbeeck, Porte de Hal, Parvis Saint-Gilles, boulevard du Jardin Botanique, avenue de l'Exposition, en plus d'une série de petits chantiers communaux et d'impétrants.

Par ailleurs, la presse a annoncé, dès le mois de décembre dernier, la fermeture programmée pour travaux de plusieurs tunnels bruxellois dans le courant de l'année 2018, et les nuisances majeures qui en découleront.

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

**De heer Marc Loewenstein (DéFI)** *(in het Frans).*- *Het aantal werven in Brussel is spectaculair. Volgens een filmpje dat Newsmonkey in september 2017 op de sociale media verspreidde, waren er op dat moment een dertigtal.*

*In december 2017 kondigde de pers bovendien de geplande sluiting aan van meerdere tunnels in 2018, met alle verkeershinder van dien. De Leopold II-tunnel wordt gedurende de zomermaanden asbestvrij gemaakt en zal tijdens de werken gesloten zijn. Daarna wordt hij nog compleet gerenoveerd. De tunnels van en naar de E40, worden achtereenvolgens gesloten om de plafonds te kunnen vervangen. De Reyerstunnel is al gesloten sinds 26 januari 2018.*

*De verkeersimpact is van die orde dat er wordt aangeraden de buurt te vermijden gedurende de werken, minimum een jaar lang dus. U begrijpt dat dat onmogelijk is voor de buurtbewoners, de handelaren en de mensen die daar werken.*

*Die werken komen bovenop de werken die ik eerder vernoemde. Uiteraard zijn de vakantie maanden het meest geschikt, maar de werken kunnen natuurlijk uitlopen. De organisatie van de werven en de rol van de Coördinatiecommissie van*

D'une part, le tunnel Léopold II, dont on vient de découvrir qu'il devra, de surcroît, être désamianté, avec pour conséquence une fermeture totale pendant les deux mois d'été, fera l'objet de rénovations sérieuses en 2018.

D'autre part, les tunnels menant et provenant de l'autoroute E40 seront, eux aussi, successivement fermés dans le courant de l'année 2018 pour procéder au remplacement des toitures. Le tunnel Reyers, par exemple, devait lui déjà être fermé à la circulation dès le 26 janvier dernier. L'impact prévu sur le trafic est tel qu'il est conseillé d'éviter le plus possible le secteur durant la durée des travaux, c'est-à-dire au minimum un an. Convenez que cette solution semble passablement impossible à mettre en œuvre pour les riverains, commerçants et personnes travaillant dans ces secteurs.

Ces chantiers à venir s'ajouteront à l'ensemble des chantiers bruxellois déjà entamés, dont certains ont été évoqués en introduction de mon interpellation.

Il est évident que la période des vacances d'été est la plus propice aux chantiers affectant la mobilité, mais il n'en demeure pas moins que ceux-ci dépassent les vacances d'été. Cela pose la question de leur organisation et du rôle joué par la Commission de coordination des chantiers.

Bien que le caractère nécessaire des travaux puisse se justifier, je m'interroge sur cet enchaînement de travaux sans fin. Cet engorgement exponentiel de Bruxelles n'est pas neutre. Si une politique volontariste est nécessaire pour la rénovation des voiries bruxelloises - et parfois même prioritaire au vu des dangers pour la sécurité des usagers que certains tunnels représentent -, force est de constater que d'autres chantiers d'ampleur particulièrement longs sont en cours, alors qu'il n'y avait pas d'urgence à leur réalisation.

À cet égard, j'ose espérer que le gouvernement prévoit, dans la réalisation de ces politiques de chantiers publics, des études d'impact précises et objectives quant à la qualité de vie des citoyens bruxellois, vu les nuisances, sonores et autres, inévitables liées à l'exécution des chantiers, et quant à la qualité de l'air de la Région, vu les embouteillages à répétition.

Pour information, en 2017, l'Organisation mondiale de la santé (OMS) indiquait que, sur le continent

*de Bouwplaatsen is bedenkelijk.*

*De werken zijn noodzakelijk, maar toch stel ik me vragen bij de opeenvolging ervan. We hadden de overbelasting van Brussel kunnen vermijden. Sommige werken zijn hoogdringend, omwille van de veiligheid, maar andere langlopende werken, die tegelijkertijd plaatsvinden, hadden we kunnen uitstellen.*

*Ik hoop dat de regering objectieve studies plant over de impact van de werven op de levenskwaliteit van de Brusselaars en op de luchtkwaliteit.*

*Volgens de Wereldgezondheidsorganisatie (WGO) waren de Europese steden met de meest vervuilde lucht in 2017 Istanboel (33 µg/m<sup>3</sup>), Warschau en Boedapest. Brussel staat op de zevende plaats met een gemiddelde van 18 µg/m<sup>3</sup>.*

*Een ander aandachtspunt is het verlies van inkomsten van de bedrijven en handelaren doordat ze minder bereikbaar zijn voor klanten en werknemers.*

*Het volstaat niet om de Brusselaars te zeggen dat ze hun verplaatsingsgewoonten moeten aanpassen om de stad te ontlasten. De werken hebben meer impact op de honderdduizenden pendelaars die dagelijks naar Brussel komen, dan op de Brusselaars zelf. Het wordt moeilijk om aan de Brusselaars uit te leggen dat alleen zij moeten betalen en de lasten dragen die gepaard gaan met de werven.*

*In antwoord op een actualiteitsvraag van 14 juli 2017 zei u dat we in een stedelijke omgeving zitten en dus rekening moeten houden met de hinder die werven waar dag en nacht gewerkt wordt, voor de betrokken buurtbewoners met zich meebrengen. De werven duren echter lang en met een langere dagelijkse arbeidsduur zou de duur van de werf in feite verkorten.*

*Ik ben me wel degelijk bewust van de vele moeilijkheden die met het inrichten van werven gepaard gaan. Toch valt het op dat de Brusselse werven langer duren dan die in andere steden. Dat moet beter kunnen. Ook op het vlak van de signalisatie zijn er aanpassingen nodig.*

*Het parlement zal zich binnenkort buigen over de wijziging van de ordonnantie betreffende de*

européen, le top trois des villes les plus polluées au niveau des matières particulaires était formé par Istanbul avec 33µg/m<sup>3</sup>, Varsovie avec 26µg/m<sup>3</sup> et Budapest avec 25µg/m<sup>3</sup>. Bruxelles arrivait en septième position, suivie de près par Paris, avec toutes deux une moyenne de 18µg/m<sup>3</sup>. Un autre élément à étudier, au niveau de la vie économique de la Région, concerne notamment le manque à gagner pour les entreprises ou les petits commerçants, comme le temps perdu en trajets pour rejoindre leur lieu de travail.

Enfin, il n'est pas tout de dire aux habitants bruxellois qu'ils doivent adopter d'autres comportements de mobilité, se tourner vers la multimodalité et préférer les modes de transport doux à la voiture pour désengorger leur ville. En effet, les travaux dont nous parlons impliquent bien plus les centaines de milliers de navetteurs automobilistes rejoignant Bruxelles tous les jours que les Bruxellois eux-mêmes. Si nous ne pouvons pas toujours attendre que les autres Régions s'accordent avec nous pour mener nos politiques, il devient, à un moment donné, incompréhensible pour les citoyens bruxellois qu'ils soient les seuls à payer et subir les désagréments liés à la réalisation de ces chantiers.

En réponse à une question d'actualité du 14 juillet dernier, vous réagissiez notamment à la critique sur l'absence de tenue de chantiers 24 heures sur 24 et sept jours sur sept, en affirmant que nous nous situons en milieu urbain et que nous devons tenir compte des nuisances que génèrent les chantiers pour les riverains directement affectés. Cependant, ces chantiers sont longs et les voyants semblent indiquer que la période de travail quotidienne pourrait être prolongée au-delà de 16h ou 17h. De facto, cela pourrait raccourcir leur durée.

Je ne suis pas de ceux qui ont la critique facile. Je suis conscient des difficultés liées à l'organisation des chantiers : acteurs multiples, interventions en urgence d'impétrants, environnement urbain, embouteillages même en l'absence de chantiers. Force est toutefois de constater que les chantiers bruxellois sont particulièrement longs en comparaison avec ceux d'autres villes et que nous devrions pouvoir faire beaucoup mieux qu'aujourd'hui.

En matière de signalisation, des améliorations sont également nécessaires. Je pense notamment à

*wegenwerken en zal met name uw coördinatieproject voor grote werven daarin opnemen, naast een gedeelte over de begeleiding van de handelaars, dat u ontwikkelde in samenwerking met minister van Economie Gosuin. Bij die gelegenheid moeten we zowel het beheer als de communicatie rond de werven sterk verbeteren.*

*Hoe staat de regering tegenover een eventuele norm van vijftien werfuren per dag, van 7 tot 22 uur, zes dagen op zeven, en dat niet alleen in uitzonderlijke situaties? Wat zijn de eventuele tegenargumenten?*

*Zal de regering bepaalde informatie (aard, duur, plaats van de werken, gesloten wegen) toegankelijk maken voor het publiek via een website of mobiele app? Zullen de nutsbedrijven in de toekomst verplicht worden om op de borden ter plaatse tenminste een link te vermelden waar het publiek meer informatie over de werken kan vinden?*

*Hoe zult u de werking van de Coördinatiecommissie verbeteren? Vandaag bestaat de commissie vooral uit technici. Zou het niet beter zijn om een politieke stuurman aan te stellen, met de verantwoordelijkheid die daar bij hoort?*

*Woont u, of iemand van uw kabinet, regelmatig de vergaderingen van de Coördinatiecommissie bij? Neemt u deel aan de overlegvergaderingen met de bewoners van de getroffen wijken?*

*Werd de Coördinatiecommissie om advies gevraagd over de mobiliteitsgevolgen van de verschillende werven in Brussel? Zo ja, wat was haar advies? Zo neen, zou het niet nuttig zijn om een instantie aan te stellen die zich over de gevolgen van de werven buigt?*

*Is er beraamd wat het mogelijke economische verlies in 2018 zal zijn door de verschillende werven? Is de impact van de werven op de levenskwaliteit en de luchtkwaliteit in Brussel onderzocht?*

*Wat als de grote werven die momenteel nog aan de gang zijn, zoals de Wetstraat, de Franklin Rooseveltlaan en de Generaal Jacqueslaan, niet klaar zijn voor de aanvang van de werken in de tunnels? Zullen de geplande werken dan worden uitgesteld?*

l'exemple du chantier de la Société de transport intercommunal bruxellois (STIB) au rond-point Churchill, qui a créé des remous et des perturbations ces derniers jours.

Prochainement, le parlement va se pencher sur la modification de l'ordonnance relative aux chantiers en voirie. On devrait y aborder notamment votre projet d'hypercoordination pour les gros chantiers et un volet concernant l'accompagnement des commerçants, développé en collaboration avec le ministre de l'Économie Didier Gosuin. Il faut saisir cette opportunité pour améliorer fortement la situation actuelle, que ce soit en termes de gestion pure des chantiers ou de communication.

Compte tenu de ce qui précède et à la suite des intéressantes auditions de la Commission de coordination des chantiers, de la Confédération Construction Bruxelles-Capitale, de Brulocalis ou encore de la Métropole de Nice, j'aimerais vous poser différentes questions sur l'organisation, le fonctionnement interne et la coordination des chantiers.

Concernant les horaires de chantiers, quelle est la position du gouvernement sur la fixation d'une norme d'organisation des chantiers couvrant quinze heures par jour, de 7h à 22h, six jours sur sept ? Une telle option est-elle envisagée au-delà des situations exceptionnelles ? Dans la négative, quelles sont les raisons qui l'empêchent ?

Concernant l'information publique, le gouvernement prévoit-il, dans le cadre de l'amélioration de la plate-forme Osiris, que les informations intéressantes pour le public - nature, durée et lieu des chantiers, fermeture de voies, etc. - lui soient accessibles via un site internet ou une application mobile ? Peut-on imaginer qu'à l'avenir, tous les impétrants soient contraints de communiquer, via un affichage spécifique et/ou des mentions supplémentaires sur le panneau d'interdiction de stationner, des informations relatives au chantier ou, a minima, un lien permettant d'en prendre connaissance ? Cela me semble important et peu compliqué à mettre en place grâce aux outils de communication actuels.

Quelles sont les pistes de solution prévues pour améliorer le fonctionnement de la Commission de coordination des chantiers, afin qu'elle remplisse de manière optimale son rôle de coordinateur ?

*Een aantal problemen, zoals de doorgang voor voetgangers en het gebrek aan mankracht tijdens bepaalde uren, kan worden opgelost zonder de wetgeving te wijzigen, door meer controles uit te voeren. Hoeveel middelen trekken Brussel Mobiliteit en het gewest uit voor die controles?*



Aujourd'hui, elle est composée essentiellement de techniciens. Ne serait-il pas nécessaire, à l'avenir, que son pilote soit politique, avec la responsabilité qui lui incombe ?

Par ailleurs, lorsqu'on fait le point sur les chantiers en cours et à venir, il serait intéressant de comprendre comment tout cela fonctionne de l'intérieur. Assistez-vous personnellement, ou votre cabinet, régulièrement à des réunions de la Commission de coordination des chantiers ? Avez-vous assisté aux réunions de concertation avec les habitants des quartiers affectés par les travaux évoqués ?

Concernant l'évaluation de l'impact des nombreux grands chantiers à Bruxelles, la Commission de coordination des chantiers a-t-elle été saisie de cette "concurrence" entre chantiers majeurs ? Si oui, quel est son avis sur les conséquences de ces chantiers pour la mobilité ? Pouvez-vous nous communiquer ledit avis, s'il existe ? Si non, ne serait-il pas opportun que celle-ci, ou toute autre instance habilitée, se penche sérieusement sur les répercussions de ces chantiers sur notre Région ?

A-t-on chiffré les pertes économiques potentielles liées à l'ensemble de ces chantiers en Région bruxelloise en 2018 ? A-t-on analysé et chiffré l'impact des travaux sur la qualité de vie et la qualité de l'air à Bruxelles ? Quelles sont les solutions prévues pour limiter les nuisances pour les Bruxellois ?

Si les autres gros chantiers en cours à Bruxelles - rue de la Loi, avenue Franklin Roosevelt, boulevard Général Jacques, etc. - ne sont pas arrivés à terme à la date prévue pour le démarrage des travaux dans les tunnels, est-il prévu de différer l'exécution des travaux planifiés ?

D'autres problèmes ont été évoqués dans les autres interventions, comme le cheminement piéton et l'absence de personnel à certaines heures. Ils peuvent être résolus sans modification de la législation, mais avec plus de contrôles des chantiers. Qu'en est-il des inspections et des moyens alloués par Bruxelles Mobilité et la Région pour assurer le contrôle des chantiers régionaux ?

*Discussion conjointe*

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

*Samengevoegde bespreking*

**De voorzitter.**- De heer Smet heeft het woord.

**M. Pascal Smet, ministre.**- Comme vous, j'estime que les travaux prennent parfois trop de temps. Toutefois, depuis que je suis ministre, nous avons toujours respecté les délais prévus pour les chantiers.

Les travaux sur la chaussée d'Ixelles n'ont pas encore débuté. Jusqu'ici, seuls Vivaqua, Sibelga et d'autres impétrants sont intervenus. Depuis 2008, quand j'ai instauré l'organisation des chantiers - la ville de Montréal a décidé de s'en inspirer -, il est demandé à tout le monde d'agir lorsqu'un chantier est entamé. Je rappelle qu'avant mon entrée en fonction, les chantiers se succédaient dans une même rue. Désormais, ils sont regroupés. Une ordonnance a été votée en ce sens en 2008 à mon initiative.

Le vrai problème à Bruxelles est la succession des impétrants, chacun intervenant avec un entrepreneur différent : Vivaqua, Sibelga, Elia, STIB, Bruxelles Mobilité, Proximus,... Il arrive que quatre ou cinq entrepreneurs différents se succèdent dans une même rue. Les interventions de Vivaqua sont souvent les plus longues. Et je n'ai pas mon mot à dire à leur propos.

Je peux parler gentiment avec Vivaqua et j'essaie de le faire. Parfois, je paie aussi pour que Vivaqua travaille plus vite, comme à la chaussée d'Ixelles. Si je ne me trompe pas, j'ai payé 250.000 euros pour que les délais y soient respectés.

Le problème, c'est que la coordination doit se faire entre quatre ou cinq entrepreneurs et que les retards des uns affectent les autres. Cela complique les choses et c'est la première grande problématique. Une solution - qui n'est pas proposée dans le projet d'ordonnance, mais qu'il faudra envisager à l'avenir - serait que le ministre régional des Travaux publics soit compétent pour Vivaqua.

Je n'ai rien à voir avec le problème qui s'est posé chaussée de Louvain. Mon administration est gestionnaire de la voirie, c'est vrai, mais elle n'a rien à dire sur le sous-sol, géré par Vivaqua ! Et cela doit changer si nous voulons une meilleure coordination. Pour cela, il faut moins d'entrepreneurs, ce qui implique des contrats combinés.

Nous avons déjà essayé d'améliorer le problème de la durée des chantiers via un système de

**De heer Pascal Smet, minister** (in het Frans).- *Ik ben het met u eens dat de werken soms te lang duren. Sinds ik minister ben, hebben wij echter de voorziene termijnen voor de werven altijd gerespecteerd.*

*De werken aan de Elsensesteenweg zijn nog niet gestart en momenteel hebben slechts enkele nutsbedrijven werken uitgevoerd. Sinds ik in 2008 de organisatie van de bouwplaatsen heb aangepakt - de stad Montreal heeft trouwens besloten om daar een voorbeeld aan te nemen - moet iedereen het begin van de werken melden. Voor mijn aantreden waren er vaak opeenvolgende werven in eenzelfde straat, nu zijn die gegroepeerd. Daarvoor werd in 2008 op mijn initiatief een ordonnantie goedgekeurd.*

*Het zijn de opeenvolgende werken van de vergunninghouders, met telkens een andere aannemer, die in Brussel het echte probleem vormen, waarbij de werken van Vivaqua vaak het langste duren. En ik heb daarbij weinig in de pap te brokken.*

*Ik probeer om vriendelijk aan Vivaqua te vragen om sneller te werken en soms betaal ik hen daar zelfs voor, zoals bij de Elsensesteenweg, waar ik 250.000 euro heb betaald om de werken op tijd te kunnen beëindigen.*

*Het probleem ligt bij de coördinatie tussen de vier of vijf aannemers. De vertragingen van de ene hebben gevolgen voor de andere. Een oplossing - die niet vervat zit in het voorstel van ordonnantie, maar waarover we moeten nadenken - zou kunnen zijn dat de gewestelijke minister voor Openbare Werken bevoegd zou worden voor Vivaqua.*

*Ik heb niks te maken met het probleem aan de Leuvensesteenweg. Mijn administratie beheert het wegennet, maar niet de ondergrond, want die wordt beheerd door Vivaqua! Als wij een betere coördinatie willen, dan moeten er minder aannemers bij betrokken worden, wat betekent dat er met gecombineerde contracten moet worden gewerkt.*

*Wij hebben al geprobeerd om het probleem van de langdurige werken op te lossen via een nieuw bonus/malussysteem. Soms zijn er nog oude overeenkomsten, maar in de toekomst zou de duur van de werven zoveel mogelijk beperkt moeten*

bonus/malus, qui n'existait pas auparavant. Il subsiste cependant parfois encore de vieux contrats, comme pour le boulevard Général Jacques, mais à l'avenir, ce genre de situation ne devrait plus se produire. Lors de l'organisation du chantier, il faudrait essayer de limiter la durée des travaux. Je partage votre avis sur ce point.

Je vais donner un autre exemple. La Ville de Bruxelles est en train de faire des travaux rue du Pont de la Carpe. Depuis combien de temps le matériel est-il sur place, sans que les travaux ne soient finis ? Pourquoi n'entends-je personne râler à ce sujet ? Cela dure et ce n'est pas bon pour l'image de Bruxelles. Je peux encore donner d'autres exemples.

En général, les chantiers impliquent des efforts de la part de l'administration régionale Bruxelles Mobilité, parfois de la Société de transport intercommunal bruxellois (STIB), mais également des autres intervenants. Je suis d'accord : à l'avenir, il faudra être plus sévère avec les entrepreneurs.

J'en viens au contrôle des chantiers. Effectivement, il nous faut plus de personnel, mais ce n'est pas moi qui peux en engager. C'est le secrétaire général du ministère. Je peux me battre pour obtenir les budgets nécessaires, mais ce sont d'autres qui peuvent recruter.

Selon moi, il nous faudra à l'avenir une agence forte chargée du contrôle des chantiers régionaux et communaux. Comme vous, j'estime que cela pourrait résoudre beaucoup de problèmes. Une simplification est indispensable, mais une telle démarche demande du courage politique. Pour ma part, je n'en manque pas.

On me demande souvent pourquoi je n'entame pas de travaux dans telle rue, pourquoi je ne crée pas de piste cyclable à tel endroit, pourquoi cela prend du temps, pourquoi un tram génère des vibrations sur telle voirie, pourquoi il n'y a pas d'arbres, pourquoi les arbres sont dangereux, pourquoi ils ne sont pas remplacés, pourquoi il y a des feuilles, ... Nous accusons du retard à Bruxelles, c'est vrai, mais dans vos interpellations, vous ne remettez pas en cause les travaux.

Prenons l'exemple de la piste cyclable sur l'avenue Roosevelt. Ceux qui y étaient opposés commencent à trouver l'idée séduisante. Cette avenue doit rester

worden.

*De stad Brussel voert werken uit aan de Karperbrug. Hoe lang ligt het materiaal daar al, zonder dat de werken afgerond worden? Waarom zeurt niemand daarover? Dat duurt al een eeuwigheid en is allesbehalve goed voor het imago van Brussel.*

*Het inrichten van werven betekent gewoonlijk dat de gewestelijke administratie van Brussel Mobiliteit een inspanning moet leveren, soms is het aan de MIVB, maar er zijn ook andere spelers. In de toekomst moeten we strenger optreden tegen de aannemers.*

*We moeten inderdaad meer personeel aanwerven voor de werfcontroles, maar dat is de taak van de secretaris-generaal van het ministerie. Ik kan mij enkel inzetten om de nodige budgetten te verkrijgen.*

*Volgens mij hebben wij voor de regionale en gemeentelijke werven een sterk controleorgaan nodig. Een vereenvoudiging is hoogstnoodzakelijk, maar daarvoor is politieke moed nodig.*

*Ik krijg vaak vragen over waarom ik geen werf inricht in een straat, waarom ik geen fietspad aanleg op een bepaalde plaats, waarom alles zo lang moet duren, waarom een tram trillingen op dat bepaald wegdek veroorzaakt, waarom er geen bomen staan, waarom de bomen gevaarlijk zijn, waarom zij niet vervangen worden, waarom er bladeren vallen enzovoort. Het is waar dat we in Brussel een achterstand hebben, maar in uw interpellaties stelt u de werken als dusdanig niet ter discussie.*

*Neem nu de tegenstanders van het fietspad aan de Rooseveltlaan, die het idee nu plots wel genegen zijn. Die laan moet de hele tijd toegankelijk blijven, wat de werken vertraagt.*

*De werken aan de Rooseveltlaan, de Generaal Jacqueslaan en de Terhulpesteenweg hebben twee jaar geduurd, maar daarmee zijn de problemen wel opgelost. Sommigen hebben de indruk dat die werken al zes jaar aan de gang zijn. Er zijn echter ook werken aan de gang in de Buyllaan die de wijk sterk onder druk zetten.*

*Voor de tweede fase van de werken aan de*

accessible en permanence, ce qui ralentit les chantiers.

Je reviendrai plus tard à la question des horaires de chantiers.

Avenue Roosevelt, des pistes cyclables sont absolument indispensables pour rejoindre Watermael-Boitsfort ou le Drogne, un autre projet régional, car dans le plan de mobilité, nous souhaitons que les gens y viennent à vélo. Aménager une piste cyclable tout en gardant tout ouvert, cela demande des interventions et du temps.

Les travaux que nous avons faits avenue Roosevelt, boulevard Général Jacques et chaussée de La Hulpe - et encore, sur cette dernière, ce n'était pas moi, mais un impétrant - ont duré deux ans, mais ce délai a permis de résoudre les problèmes. Certains disent que la zone est en travaux depuis six ans. Si on y ajoute les travaux avenue Buyl, on comprend que les gens ressentent effectivement une certaine pression, d'autant qu'il n'est déjà pas facile de rejoindre le centre depuis cet endroit. Je suis d'accord avec vous : le quartier souffre de ce chantier.

Je peux déjà vous dire que la deuxième phase du chantier du boulevard Général Jacques passera par un nouveau contrat, qui permettra de travailler d'une façon plus rapide. Parfois, nous jouons aussi de malchance. Par exemple, dans le cas du boulevard Général Jacques, la météo hivernale a empêché l'asphaltage et le bétonnage. Les centrales d'asphaltage sont restées fermées pendant des semaines.

Nous faisons beaucoup d'efforts pour améliorer la communication. Mais, comme j'entends souvent râler, je vais vous raconter une anecdote. Pour les grands chantiers, nous organisons de grandes réunions publiques, auxquelles je participe en personne. La dernière concernait le prolongement du tram 94. Nous avons organisé trois ou quatre réunions publiques, auxquelles assistaient une centaine de personnes. Pour la dernière, nous avons loué une salle à Wolubilis, mais il y avait trop de monde : 250 personnes !

Nous avons dû organiser la réunion en deux séances de 45 minutes. Les gens ne sont pas venus pour râler, mais pour dire combien ils étaient

*Generaal Jacqueslaan zullen we een nieuw contract sluiten, om sneller te kunnen werken. Soms hebben we ook pech. Zo heeft het winterweer de asfaltering van de Generaal Jacqueslaan vertraagd.*

*We doen inspanningen om de communicatie te verbeteren. Voor grote werkzaamheden organiseren we openbare vergaderingen waarop ik zelf aanwezig ben. Op de jongste vergadering over de verlenging van tram 94 waren er meer dan 250 mensen aanwezig. Zij kwamen niet klagen, zoals ik dacht, maar juist zeggen hoe blij ze waren met het verloop van de werken.*

*Soms treden er echter problemen op. Dat is de reden waarom we bij grote werken, zoals tram 9 en 94 of de Rooseveltlaan, een ombudsman aanstellen met wie de mensen telefonisch contact kunnen opnemen. We zouden die maatregel kunnen uitbreiden tot andere werven, maar dat heeft een kostprijs.*

*We trachten de bevolking zo goed mogelijk te informeren. De komende maanden en jaren moeten we de werken inderdaad beter op elkaar afstemmen. Een agentschap zou de planning en coördinatie van alle werken op zich kunnen nemen. Dat is in elk geval wat wij tijdens de volgende regeerperiode zullen voorstellen als we nog in de meerderheid zitten. Efficiëntie is mijn streefdoel. Politieke spelletjes interesseren mij niet. Ik wil oplossingen vinden.*

*We zijn overigens een van de eerste steden die een coördinatie van de werken hebben georganiseerd. Andere steden zijn ons hierin gevolgd.*

*Tijdens de hoorzitting werd de werking van de Coördinatiecommissie van de Bouwplaatsen uitgelegd.*

heureux du déroulement du chantier. Vu le nombre de participants, je pensais qu'ils râleraient. Tel n'a pas été le cas.

Des problèmes se posent parfois et nous nommons un ombudsman pour les grands chantiers, comme ceux des lignes de tram 9 et 94 ou de l'avenue Franklin Roosevelt. Les gens peuvent téléphoner et il leur est immédiatement répondu. Nous pourrions étendre ce dispositif à d'autres chantiers, mais cela a un coût.

Nous tentons d'informer la population, mais les chantiers à réaliser sont nombreux à Bruxelles. Dans les mois et les années à venir, la coordination devra être fortement améliorée. La STIB doit notamment remplacer ses rails et Vivaqua doit rénover ses égouts. Tout cela exigera davantage de planification et une agence pourrait se charger de coordonner l'ensemble des travaux.

Si nous y participons, nous mettrons ce dossier sur la table du prochain gouvernement. La coordination avec tous les acteurs s'est déjà améliorée, mais nous pouvons faire encore mieux. Nous proposerons au niveau régional la création d'un organe de planification pour tous les travaux. Je suis pour l'efficacité. Les jeux politiques ne m'intéressent pas. Je veux trouver des solutions en prenant mes responsabilités.

Je rappelle que nous avons été parmi les premiers à organiser la coordination des chantiers. D'autres villes s'en sont inspirées.

Le fonctionnement de la Commission de coordination des chantiers vous a été expliqué lors des auditions.

**M. Marc Loewenstein (DéFI).**- Il serait utile d'y revenir dans le détail.

**M. Pascal Smet, ministre.**- Le cadre actuel de l'organisation des chantiers sur la voie publique est défini par l'ordonnance du 3 juillet 2008. Les objectifs suivants y occupent une position centrale : réduire les nuisances, prévoir un bon encadrement et un contrôle de l'aménagement du chantier, anticiper et coordonner les nombreuses interventions pour éviter les réouvertures de voirie, prendre en compte la sécurité, la fluidité du trafic et l'accessibilité des usagers. Pour l'anecdote, à

**De heer Marc Loewenstein (DéFI)** *(in het Frans).*- *Het zou nuttig zijn om daar in detail op terug te komen.*

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).*- *Momenteel wordt de organisatie van werken op de openbare weg geregeld door de ordonnantie van 3 juli 2008, waarin de volgende doelstellingen centraal staan: het terugdringen van de hinder, een goede omkadering en controle van de werfinrichting, de coördinatie van de interventies, alsook de veiligheid, doorstroming en toegankelijkheid voor de gebruikers.*

New York ou Montréal, notamment, les gens se plaignent bien plus qu'à Bruxelles en matière de travaux publics.

Pour les chantiers soumis à approbation, l'ordonnance prévoit une procédure obligatoire préalable au chantier, avec une phase de programmation et de coordination et, ensuite, l'approbation des travaux par le gestionnaire de voirie. Les arrêtés d'exécution imposent différentes directives pour la bonne exécution des chantiers sur la voie publique en matière de sécurité, d'accessibilité, etc. Ainsi, l'arrêté d'exécution du 11 juillet 2013 prévoit des prescriptions et mesures pour protéger la sécurité des usagers de la mobilité douce, comme les piétons et les cyclistes, aux abords des chantiers. Ainsi, il est notamment imposé de réserver un passage dévié d'une largeur de 2m ou, à défaut, un espace de 1,5m pour les piétons et les personnes à mobilité réduite.

Dans ce contexte, la Commission de coordination des chantiers occupe une position centrale. Il s'agit d'un organe consultatif, avec des experts et des techniciens désignés par le gouvernement. La commission s'informe à propos de l'organisation des chantiers, organise le dialogue entre les différents maîtres d'ouvrage et les acteurs sur le terrain et émet des avis.

Elle réunit différentes autorités et experts et compte parmi ses membres des représentants de la Région, des communes, des zones de police, des transports publics et de Bruxelles-Propreté, ainsi que des impétrants et d'éventuels experts spécifiques. Six représentants des communes font le lien avec la politique locale. Un représentant par zone de police veille à la cohérence avec la politique policière. La STIB doit surveiller les conséquences des travaux sur la circulation des transports publics de son réseau.

Le principe de réunir ces personnes au sein d'une commission a pour but de veiller à une conscientisation des arguments réciproques et à la recherche de solutions soutenues. Aucun des membres de la commission n'exerce de fonction politique, pas même le président.

Aucune instance politique de la Région de Bruxelles-Capitale n'a autorité sur tous les acteurs précités et sur les impétrants. Cela doit changer. Il faut que le ministre des Travaux publics reçoive un

*Voor werven die een goedkeuring van de wegbeheerder vereisen, voorziet de ordonnantie in een voorafgaande procedure met een programmatie- en een coördinatiefase. Daarnaast bevatten de uitvoeringsbesluiten een reeks veiligheids- en toegankelijkheidsvoorschriften. Zo moet volgens het uitvoeringsbesluit van 11 juli 2013 een omgeleide doorgang van 2 meter breed worden gecreëerd voor voetgangers en personen met een beperkte mobiliteit.*

*De Coördinatiecommissie van de Bouwplaatsen speelt een belangrijke rol. Ze informeert zich over de organisatie van de werven, organiseert de dialoog tussen de verschillende bouwheren en actoren op het terrein en geeft advies.*

*De commissie verenigt verschillende autoriteiten en experts. Ze telt vertegenwoordigers van het gewest, de gemeenten, de politiezones, het openbaar vervoer, Net Brussel en de nutsbedrijven. Het samenbrengen van die mensen moet het begrip van de verschillende argumenten verbeteren en de zoektocht naar oplossingen vergemakkelijken.*

*Geen enkel lid heeft een politieke functie, ook de voorzitter niet. Er is ook geen politieke instantie in Brussel die de autoriteit heeft over alle voornoemde spelers en nutsbedrijven. Dat moet veranderen. De minister van Openbare Werken zou echte politieke macht over alle gewestelijke werken moeten krijgen.*

*Voor de belangrijkste werven wordt het advies van de commissie gevraagd. Bij de analyses van de aanvragen houdt ze onder meer rekening met de volgende zaken:*

- de permanente toegankelijkheid voor de brandweer, Net Brussel enzovoort;*
- een goede bediening door het openbaar vervoer;*
- een optimale uitvoering van de werken om de leefbaarheid en de veiligheid te waarborgen;*
- de beperking van de uitvoeringstermijnen;*
- de coördinatie van de interventies van de verschillende nutsbedrijven;*
- de doorgang van alle weggebruikers, onder wie personen met beperkte mobiliteit.*

vrai pouvoir politique sur tous les chantiers régionaux. Pendant toute cette législature, je n'ai insisté qu'une fois auprès de la Commission de coordination des chantiers, pour l'organisation d'un chantier à Saint-Josse, à la demande explicite de la commune. Pour le reste, je suis ses avis.

Les principaux chantiers sont soumis à l'avis de la commission. Lors de l'analyse des demandes, elle tient notamment compte des choses suivantes :

- veiller à une accessibilité permanente pour les services de lutte contre l'incendie, pour Bruxelles-Propreté, etc. ;
- garantir une bonne desserte des transports publics ;
- viser une exécution optimale des travaux, et donc, maintenir la qualité de vie et la sécurité sur la voie publique et pour les usagers ;
- limiter les délais d'exécution au strict minimum ;
- coordonner les interventions des différents impétrants dans la zone ;
- garantir le passage à tous les usagers de la route, notamment aux personnes à mobilité réduite (PMR).

Il est dès lors important de prendre conscience du fait que ceci ne peut être automatisé et ne pourra pas l'être à l'avenir. Une bonne coordination repose sur la connaissance, l'expérience et la concertation. Une approche humaine est donc indispensable. Il n'en va pas autrement dans les autres villes et Régions. Par ailleurs, la matière de la mobilité et des chantiers est fortement sujette à modifications : en raison de facteurs inconnus et des conditions météorologiques, le calendrier des chantiers peut parfois changer, ce qui nécessite un certain degré de réactivité de la part des différents acteurs.

Une circonstance imprévue comme l'effondrement de la chaussée de Louvain peut soudainement compromettre un calendrier élaboré avec rigueur.

Les circonstances contraignent parfois à l'exécution de plusieurs chantiers simultanément dans la même zone pendant les vacances d'été. Pendant cette période, l'on constate en effet moins

*Dat alles kan niet worden geautomatiseerd, ook in de toekomst niet. Een goede coördinatie steunt op kennis, ervaring en overleg. Een menselijke aanpak blijft dus noodzakelijk. Bovendien kunnen onvoorziene factoren, zoals slechte weersomstandigheden, de planning in de war sturen, wat een zekere reactiviteit van de verschillende partijen vereist.*

*Een onvoorziene omstandigheid, zoals de wegverzakking op de Leuvensesteenweg, kan een goede planning overhoop gooien.*

*Sommige omstandigheden maken gelijktijdige werven noodzakelijk tijdens de zomervakantie. Er is dan minder verkeer.*

*Het groeperen van werven is soms nuttig om steeds terugkerende hinder te vermijden wanneer de werven één na één zouden plaatsvinden. Er is dan ook meer samenhang op het vlak van signalisatie en omleidingen. De bouwheer wordt gevraagd om de buurtbewoners en buurtwinkels te informeren en om voldoende signalisatie te plaatsen.*

*Met het huidige kader kunnen we de Brusselse werven op een reactieve manier beheren. Zo kunnen de investeringsprogramma's van nutsbedrijven worden geharmoniseerd met de projecten. De praktijk leert ons dat de ordonnantie, samen met Osiris en de Coördinatiecommissie van de Bouwplaatsen, een stevige basis vormt die goed werkt en waaraan de verschillende betrokkenen ondertussen gewend zijn.*

*Voor de toekomst lijkt dat echter onvoldoende, omdat er te veel werven bijkomen. Die zijn het gevolg van aanzienlijke investeringen in het openbaar vervoer, de heraanleg van de openbare ruimte, grote onderhouds- en infrastructuurwerken, renovaties en uitbreidingen door nutsbedrijven, en de vele privéwerven. De werven worden ook steeds complexer in een sterk verstedelijkt Brussel met een grote mobiliteitsdruk.*

*Om de harmonisatie van de werven te verbeteren, dringt een aanpassing van het kader zich op. Omdat er zo veel partijen bij betrokken zijn, kan dit enkel in overleg gebeuren. De commissie moet tevens een meer actieve rol kunnen spelen in de voorbereidings- en uitvoeringsprocedure van de werven.*

*Ik heb vastgesteld dat het huidige wettelijke kader*

de pression automobile.

Par ailleurs, le regroupement de chantiers permet souvent d'éviter des nuisances générales et réduit la durée des travaux par rapport à des exécutions successives. En outre, on peut garantir une certaine cohésion dans la durée de la signalisation et les déviations. Il est demandé aux maîtres d'ouvrage de prévoir une communication aux riverains et commerces du quartier, d'apposer une signalisation suffisante, de placer des "text cars", etc.

Le cadre actuel permet de gérer de manière réactive les chantiers en Région bruxelloise et il est déjà ancré depuis de nombreuses années dans la pratique professionnelle. Il permet, par exemple, que les programmes d'investissement des impétrants soient harmonisés avec les projets en surface. La pratique démontre que les principes de l'ordonnance constituent une base solide, avec l'application Osiris et la Commission de coordination des chantiers. Ensemble, ils forment un cadre solide qui semble fonctionner dans la pratique, et auquel les différents acteurs sont habitués.

Mais pour l'avenir, cela semble insuffisant. La Région bruxelloise est, en effet, confrontée à une forte augmentation du nombre de chantiers. Elle est due aux investissements considérables dans les transports publics, les projets de réaménagement de l'espace public, les gros travaux d'entretien des infrastructures, les nombreuses rénovations et extensions du réseau des impétrants et les nombreux chantiers privés. Notons également une complexité croissante des situations de chantier dans le contexte fortement urbanisé de Bruxelles, et une augmentation de la pression de la mobilité et des acteurs concernés.

Une adaptation du cadre s'impose pour poursuivre l'harmonisation des chantiers et l'améliorer. Compte tenu du grand nombre d'acteurs - maîtres d'ouvrage, impétrants et autres ayants droit -, elle ne peut avoir lieu qu'en concertation. La commission doit en outre avoir la possibilité de jouer un rôle plus actif lors de la procédure de préparation et d'exécution des chantiers.

J'ai constaté que le cadre législatif actuel se heurtait à ces limites et qu'il y avait urgence à apporter des changements dans le fonctionnement pratique de la coordination entre les chantiers.

*tegen zijn grenzen aanloopt en dat er dringend wijzigingen moeten worden aangebracht in de manier waarop de werven worden gecoördineerd.*

*In de Brusselse context kunnen de principes voor een goede coördinatie van de werven niet eenduidig in een wettekst worden gegoten. De verdere ontwikkeling moet steunen op de welwillendheid van de betrokkenen en de rechten en belangen van de bouwheer respecteren.*

*In de herfst van 2015 wordt het kader geëvalueerd, in de aanwezigheid van alle betrokkenen. Zij lieten al weten hoe tevreden zij zijn met de gevolgde procedure.*

*Wij hebben een globaal actieplan voor de coördinatie van de werven gevraagd. Drie middelen worden gelijktijdig ingezet: wijzigingen aan de wetgeving, de ontwikkeling van de informaticatoepassing, Osiris, en een proactieve planning per zone.*

*De opsplitsing van de bevoegdheid voor informatica tussen twee ministers is trouwens een stommitieit van de vorige regering. Dat is allesbehalve logisch.*

*(Samenspraak)*

*Objectief gezien is dat idioot. Ik was er zelfs niet van op de hoogte bij de regeringsvorming.*



Il est toutefois clair, dans un contexte bruxellois, que les principes pour une bonne coordination des chantiers ne peuvent être coulés de manière univoque dans un texte de loi. La poursuite du développement doit reposer sur la bienveillance des différents acteurs concernés et respecter les droits et intérêts des maîtres d'ouvrage.

Une évaluation de l'ensemble du cadre a eu lieu à l'automne 2015. Tous les acteurs importants y ont été conviés. Je crois qu'ils vous ont dit combien ils étaient contents de la procédure suivie.

Nous avons demandé l'élaboration d'un plan d'action global de coordination des chantiers. Par ailleurs, trois instruments sont utilisés en parallèle. Premièrement, les modifications de la législation, dont j'attends avec impatience qu'elles passent en commission. Ensuite, les développements informatiques Osiris, avec ma collègue Mme Debaets. Soulignons que la scission de la compétence de l'informatique entre deux ministres est une bêtise du précédent gouvernement. Ce n'est pas logique.

*(Colloques)*

Objectivement, c'est une bêtise. Et je n'étais même pas au courant au moment de la formation du gouvernement.

**M. Marc Loewenstein (DéFI).**- Ça doit être réparable.

**M. Pascal Smet, ministre.**- Je pense en effet que cela devra être réparé à l'avenir.

*(Remarques)*

Je n'ai pas voulu l'informatique. On ne peut pas tout avoir, j'ai déjà beaucoup de compétences !

En ce qui concerne les modifications de la législation, le projet est maintenant au parlement pour une nouvelle ordonnance chantiers. Il a été préparé en étroite concertation avec les différents acteurs : communes, impétrants et zones de police. Ainsi, les textes préparatoires ont à chaque fois été transmis à plus de 200 intéressés, et nous constatons qu'ils ont été téléchargés plus de 1.000 fois.

Le principal nouveau principe est de viser un

**De heer Marc Loewenstein (DéFI)** *(in het Frans).*- *Dat zouden we moeten kunnen oplossen.*

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).*- *Ik vind inderdaad dat dat moet worden opgelost.*

*(Opmerkingen)*

*Ik wou niet bevoegd zijn voor informatica. Ik heb al bevoegdheden genoeg!*

*Wat de wijzigingen aan de wetgeving betreft, het ontwerp voor een nieuwe organisatie van de werven is ingediend in het parlement. Alle betrokkenen, namelijk de gemeenten, nutsbedrijven en politiezones, hebben dat in nauw overleg samengesteld. De voorbereidende teksten werden telkens naar meer dan tweehonderd belanghebbenden doorgestuurd en zijn ook al meer dan duizend keer gedownload.*

*De proactieve planning per zone, ook wel hyper-*

planning plus proactif et groupé par zone, qu'on appelle l'hypercoordination. On commence à prendre conscience qu'une approche plus commune offre divers bénéfices en termes d'efficacité. Les nombreux chantiers de grande ampleur et ayant un gros impact - comme les travaux de prolongement du métro ou dans les tunnels, les grands travaux au centre-ville, les projets de tram, etc. - ont un impact important sur toute une zone et nécessitent une organisation plus large et proactive, avec une harmonisation des chantiers sur le plus long terme.

Le nouveau cadre propose qu'une zone avec un chantier de très grande ampleur, ou avec une grande concentration de chantiers et/ou de déviations, soit reconnue comme zone d'hypercoordination : un périmètre est défini, après quoi tous les gros chantiers sur les voiries au sein de ce même périmètre relèvent de ce principe d'hypercoordination. Le chantier le plus stratégique ou le plus grand est désigné comme pilote de la zone et développe les principes pour la coordination des autres chantiers. Les premières zones de test seront des chantiers de Bruxelles Mobilité. Le principal objectif visé est la réduction des nuisances dans les zones à forte concentration de chantiers par le biais d'une approche globale.

Pour chaque zone, un phasage commun est déterminé pour les grands chantiers. Ces derniers sont analysés dans leur ensemble et coordonnés pour optimiser leur exécution et leur phasage. En outre, les perturbations de la mobilité et de la qualité de vie sont limitées. Pour l'ensemble d'une zone, une signalisation uniforme partagée des principaux itinéraires locaux et des déviations est facilitée et rationalisée. L'approche commune permet également une diffusion d'informations et une communication générale à propos des chantiers et nuisances dans une zone donnée.

Les principes de coordination sont développés par zones. Ce n'est que selon ces principes que les chantiers peuvent être autorisés. Le maître d'ouvrage du chantier le plus grand ou le plus stratégique pilote la coordination, tant pendant la phase d'étude que pendant la phase d'exécution, et il assure le contact avec les autorités et services publics. Ce maître d'ouvrage est assisté dans cette tâche par un bureau d'étude externe spécialisé.

Les principes de l'hypercoordination sont d'application pour les requérants institutionnels et

*coördinatie genoemd, is de grootste nieuwigheid. We zijn er ons van bewust dat een gemeenschappelijke aanpak veel efficiënter is. Omvangrijke werken die een grote impact hebben, zoals de verlenging van de metro, werken in de tunnels of het stadscentrum, aan de tram enzovoort, beïnvloeden een volledige zone en vereisen een betere organisatie, met een harmonisering van de werken op lange termijn.*

*Het nieuwe kader stelt voor dat een zone met een grote werf of verschillende werven of omleidingen wordt erkend als hypercoördinatiezone. Er wordt dan een perimeter afgebakend. De grootste of meest strategische werf wordt dan als pilootwerf aangeduid, die dan de principes zal vaststellen om de andere werven te coördineren. De eerste testzones zullen de werven van Brussel Mobiliteit zijn. De belangrijkste doelstelling is een globale aanpak om de hinder in zones met veel werven te beperken.*

*In elke zone wordt voor de grote werven een gemeenschappelijke fasering vastgesteld. Een verslechtering van de mobiliteit of levenskwaliteit wordt zo beperkt. Per zone wordt ook een uniforme signalisatie van de belangrijkste lokale wegen en omleidingen toegepast. De gezamenlijke aanpak maakt ook een algemene informatieverstreding en communicatie over werven en overlast in een bepaalde zone mogelijk.*

*De coördinatieprincipes worden uitgewerkt per zone. Enkel volgens die principes kunnen werven worden toegelaten. De bouwheer van de grootste of meest strategische werf stuurt de coördinatie in de zone aan, zowel tijdens de studie- als de uitvoeringsfase, en staat in contact met de overheden en instellingen. Die bouwheer wordt daarvoor bijgestaan door een gespecialiseerd extern studiebureau.*

*De principes van de hypercoördinatie zijn van toepassing op instellingen en grote werven, maar niet op privéwerven. De Commissie volgt de uitwerking op, keurt de algemene principes van elke zone goed en draagt als officieel orgaan de eindverantwoordelijkheid. De principes moeten het mogelijk maken om tijdens werven ook het openbaar vervoer en de fietsnetwerken beter te organiseren en alternatieven mogelijk te maken.*

*De hypercoördinatie maakt gebruik van de big*

pour les grands chantiers, mais pas pour les chantiers privés. La commission suit le développement, approuve les principes généraux de chaque zone et assume la responsabilité finale en tant qu'organe officiel. Ces principes doivent également permettre de mieux organiser tant les transports publics que les réseaux cyclables, par exemple, en cas de chantier et de développer des solutions alternatives dépassant les limites dudit chantier.

L'hypercoordination utilise le big data pour lequel Bruxelles Mobilité a des contrats. Il permet de réaliser des études sur les temps de parcours et les provenances et destinations.

Pour les mesures d'accompagnement, je vous renvoie à mon exposé sur le tunnel Léopold II.

Outre l'hypercoordination, l'ordonnance impose des dispositions en matière d'heures de travail. Je souhaite en effet que sur les chantiers qui entravent fortement la mobilité, on travaille avec plus de pauses et de manière plus continue.

L'ordonnance contient également des dispositions plus strictes sur l'information et la communication.

M. Loewenstein, le gouvernement a déjà approuvé les principes fixant les horaires des chantiers. Ils ne figurent pas dans l'ordonnance, mais ils seront repris dans un arrêté d'exécution. Nous voulons un régime plus strict. Les chantiers des impétrants institutionnels qui perturbent fortement la mobilité ou les chantiers stratégiques dans une zone d'hypercoordination doivent être continus entre 6h et 22h. L'idée est de travailler avec deux équipes qui se relaient pour limiter la durée des travaux.

Pour les autres chantiers, les horaires sont de huit heures en continu, entre 7h et 19h. Ils peuvent débuter à 6h et prendre fin à 22h. La décision revient au gestionnaire. Le travail de nuit est également possible, par exemple dans le cadre de la rénovation du tunnel.

J'en viens au périmètre de développement d'Osiris.

L'outil Osiris a été créé par l'ordonnance de 2008 et lancé en avril 2014. Les deux premières années de son utilisation ont été utilisées pour se familiariser au système et éliminer les maladies de jeunesse. En réalité, il a été lancé trop tôt. Entre-

*data waarmee Brussel Mobiliteit de reistijd, herkomst en bestemming bestudeert.*

*Voor de begeleidende maatregelen verwijs ik naar mijn uiteenzetting over de Leopold II-tunnel.*

*Naast de hypercoördinatie, worden er in de ordonnantie bepalingen over de werkuren opgelegd. Op werven die de mobiliteit sterk hinderen, wil ik namelijk dat er langduriger en met meer pauzes wordt gewerkt.*

*De ordonnantie bevat ook strengere bepalingen over informatie en communicatie.*

*De regering heeft de principes voor de werktijden al goedgekeurd. Ze staan niet in de ordonnantie, maar zullen in een uitvoeringsbesluit voorkomen. Wij willen strengere regels. Grote werven of werven die de mobiliteit sterk hinderen moeten continu worden bemand tussen 6 en 22 uur. Het is de bedoeling om in twee shiften te werken. Op alle andere werven wordt er acht uur gewerkt, tussen 7 en 19 uur. Op vraag van de beheerder mag daar natuurlijk ook van 6 tot 22 uur worden gewerkt. Ook nachtwerk is mogelijk, bijvoorbeeld voor de renovatie van tunnels.*

*De tool Osiris werd in april 2014 in gebruik genomen. De eerste twee jaren werden gebruikt om vertrouwd te raken met het systeem en de kinderziekten te verhelpen. Momenteel is Osiris een grote database. Correcte en volledige gegevens zijn dus belangrijk voor de goede werking van de tool.*

*In 2016 is er een opdracht van 3 miljoen euro uitgeschreven voor de verdere ontwikkeling van Osiris. De eerste ontwikkelingen zullen vanaf midden 2018 klaar zijn. Er zullen enkele onvolkomenheden en kinderziekten weggewerkt worden en de tool zal aan de gewijzigde wetgeving aangepast worden. Daarnaast zal Osiris efficiënter worden door bepaalde processen te versnellen en te automatiseren.*

*We zullen de werven dan op een meer proactieve kunnen plannen. Er komen ook ontwikkelingen om het draagvlak bij de verschillende gebruikers te verhogen en de impact van de werven nog meer te beperken. De verwerking van de gegevens zal makkelijker worden doordat het ingeven van de mobiliteitsgegevens van de afzonderlijke werven*

temps, son potentiel a été largement reconnu, tant par les services régionaux, les communes et la police que par les impétrants et les maîtres d'ouvrage privés. Son utilisation constitue dès lors une étape très importante vers des pouvoirs publics informatisés.

Pour l'instant, il s'agit d'une grande banque de données dont l'importance ne peut être sous-estimée. Tout chantier qui n'y figure pas ou n'y figure que partiellement est un chantier que la Région et les communes ne peuvent anticiper. Des données correctes et complètes dans le système Osiris sont dès lors une exigence fondamentale pour le fonctionnement de ce cadre.

En 2016, un marché a été lancé pour la poursuite du développement d'Osiris à hauteur de 3 millions d'euros répartis sur trois ans. Il est en plein développement et les premières évolutions seront mises en œuvre à partir de la mi-2018. Ainsi, quelques imperfections et maladies de jeunesse auront été éliminées, et l'outil sera adapté à la modification de la législation. Par ailleurs, l'efficacité d'Osiris sera accrue en accélérant et automatisant certains processus.

Une programmation plus proactive des chantiers sera possible. Des développements viseront à accroître le soutien chez les différents utilisateurs, ce qui permettra de mieux maîtriser et de limiter l'impact des chantiers. Une automatisation plus forte de l'encodage des conséquences sur la mobilité des chantiers séparés permettra un meilleur traitement de ces données. À côté de cela, le monitoring et l'évaluation de l'impact sur la mobilité est un instrument important pour aboutir à un meilleur écoulement du trafic.

L'utilisation de Land Use Transportation Models n'est toutefois pas à l'ordre du jour, chaque modèle ayant ses limites.

Nous œuvrons à rendre l'application web adaptative afin qu'elle puisse être utilisée sur quasiment tous les appareils, même mobiles. Cette étape est nécessaire pour obtenir un aperçu en temps réel des chantiers en cours et un meilleur contrôle sur le terrain, ce qui doit mener à un site Osiris accessible au public. Pour ce faire, il faut toutefois des informations correctes et accessibles. Un élément important à remarquer est qu'un bon aperçu des chantiers et une bonne coordination ne

*nog meer zal worden geautomatiseerd.*

*Het monitoren en evalueren van de mobiliteits-impact is een belangrijk instrument om de verkeersdoorstroming te verbeteren. Het gebruik van Land Use Transportation Models is echter niet aan de orde.*

*Doel is dat de toepassing ook op mobiele toestellen gebruikt kan worden. Dat is een noodzakelijke stap voor een real time overzicht van de werven en een betere controle op het terrein. Daarvoor is correcte informatie nodig. Een goede coördinatie is pas mogelijk als ook de gemeenten ten volle gebruik maken van Osiris.*

*Naast de nieuwe ordonnantie en de ontwikkeling van Osiris hebben we ook maatregelen genomen om de administratie beter te ondersteunen, onder meer via het inschakelen van studiebureaus. Er komt een gratis opleidingssessie en is er een loket opgericht om kleine aannemers te helpen om privéwerven in het systeem in te voeren. Die maatregelen zullen over meerdere jaren worden uitgerold en vertegenwoordigen ruim 4 miljoen euro per jaar.*

*Mevrouw Delforge, het kan gebeuren dat de vertraging zo groot is dat het vervoersbewijs van de reizigers bij de laatste overstap verlopen is, maar het is moeilijk om daar cijfers op te plakken. Om het probleem op te lossen, zouden we de geldigheidsduur van het ticket moeten verlengen bij werken, maar dat is niet haalbaar in de praktijk. Dat zou een systeem vereisen dat het gevolgde traject in kaart brengt en nagaat of dat deel van de lijn verstoord was.*

*Wat de mogelijkheid betreft voor houders van een MIVB-abonnement om tijdens werken het netwerk van de NMBS te gebruiken, is het zo dat de MIVB al een soortgelijk systeem toepast bij werken van de NMBS. In dat geval mogen de treinreizigers op een bepaald deel van het MIVB-net reizen.*

sont possibles que si les communes également utilisent pleinement Osiris.

Outre la proposition de nouvelle ordonnance et les développements d'Osiris, plusieurs initiatives visent à soutenir davantage l'administration dans l'élaboration de ce cadre, comme le fait de recourir à des bureaux d'étude pour encadrer l'hypercoordination en proposant des phasages alternatifs, des solutions et des mesures d'accompagnement. Par ailleurs, une session de formation gratuite est organisée et un guichet a été créé pour aider les petits entrepreneurs lors de l'encodage des chantiers privés. Tout ce cadre sera mis en œuvre sur plusieurs années et représente plus de 4 millions de dépenses annuelles.

Pour répondre aux questions de Mme Delforge, il est possible que des voyageurs aient subi des retards tels qu'au moment d'entrer dans leur dernier véhicule, il se soit écoulé plus de 60 minutes depuis leur première validation, mais il est impossible de le quantifier. Résoudre cette situation, rappelons-le impossible à quantifier, signifierait modifier les règles de transport en cas de chantier en augmentant la durée du voyage depuis la première validation.

Dans les faits, c'est très difficile, voire impossible à réaliser. Il faudrait un système qui retrace le parcours suivi, qui vérifie si la partie de ligne parcourue était indiquée comme perturbée et qui, seulement alors, étende la limite de la durée de voyage pour le voyageur.

Quant à la possibilité offerte aux détenteurs d'un abonnement STIB de l'utiliser sur le réseau de la SNCB dans certains cas liés aux chantiers, la STIB applique déjà un système similaire pour les chantiers de la SNCB, en permettant aux détenteurs de titres de transports de cette dernière de voyager sur une partie bien définie de son réseau lors de chantiers SNCB. Pour ce faire, la STIB informe le personnel de contrôle du trajet autorisé sur le réseau STIB pour les détenteurs de titres de la SNCB durant une période donnée.

**Mme Céline Delforge (Ecolo).**- Et l'inverse ?

**M. Pascal Smet, ministre.**- Avec la carte Mobib, ce serait possible.

**Mevrouw Céline Delforge (Ecolo)** *(in het Frans).*- *En omgekeerd?*

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).*- *Met de Mobibkaart zou dat mogelijk zijn.*

**Mme Céline Delforge (Ecolo).**- La SNCB serait donc prête à le faire ?

**M. Pascal Smet, ministre.**- Nous allons en discuter. Je ne suis pas contre le principe.

M. Loewenstein, nous ne participons pas aux réunions. Il arrive que l'un de mes collaborateurs assiste à une séance pour un chantier important. Cela s'est produit cinq fois au cours de l'an passé.

S'agissant des séances de programmation qui ont lieu en ce début d'année, l'un de mes collaborateurs est présent, notamment pour faciliter la transmission des informations au gouvernement. La commission ne travaille pas à l'aveugle, mais elle dispose d'une grande autonomie. Nous pourrions en augmenter la composante politique, mais son fonctionnement devrait alors être revu.

Je participe souvent aux réunions de concertation avec les habitants. Pour le chantier des lignes de tram 94 et 9, celui de la place Hermann Dumont ou d'autres, j'étais presque toujours présent. Il s'agit de grands changements que j'assume. J'explique et je défends les projets sans toujours donner raison aux habitants. Et ils apprécient.

La gestion des chantiers n'est pas toujours simple à Bruxelles, et je regrette qu'au niveau local, d'aucuns surfent sur un certain mécontentement. Au lieu de calmer les esprits, ils jettent de l'huile sur le feu. C'est inhérent à la vie politique, mais les gens apprécient que nous travaillions ensemble. Dans certaines communes, la collaboration a été très bonne, comme à Woluwe et à Jette. À Ganshoren, elle a été un peu plus compliquée. À Ixelles, elle est devenue excellente.

Dans toutes les phases du chantier Reyers, j'étais présent. Cela n'a pas été le cas pour le projet de l'avenue Franklin Roosevelt. J'aimerais rencontrer le baron Snoy, qui n'a pas voulu organiser de réunion avec le comité de quartier Roosevelt, dont il est président. De plus en plus de gens comprennent pourquoi. Les riverains n'étaient pas bien informés.

J'ai malgré tout organisé une réunion avec tous les ambassadeurs à mon cabinet.

**M. Marc Loewenstein (DéFI).**- Pourquoi n'invitez-vous pas les habitants du quartier à une

**Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) (in het Frans).**- *Is de NMBS bereid om dat toe te laten?*

**De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).**- *We zullen dat bespreken. Ik ben zeker niet tegen het principe.*

*Mijnheer Loewenstein, we nemen normaal niet deel aan de vergaderingen van de commissie, maar het gebeurt dat een van mijn medewerkers een vergadering over een grote werf bijwoont. De commissie werkt niet blind, maar heeft een grote autonomie. We zouden de politieke vertegenwoordiging kunnen uitbreiden, maar dan zouden we de werking van de commissie volledig moeten herzien.*

*Ik neem wel vaak deel aan de overlegvergaderingen met de buurtbewoners. Ik licht de projecten toe en verdedig ze, zonder altijd de buurtbewoners gelijk te geven. Ze waarderen dat.*

*Het is niet altijd gemakkelijk om de werven in Brussel te beheren. Ik betreur dat sommigen op lokaal vlak olie op het vuur gooien in plaats van de gemoederen te bedaren. De mensen waarderen het meer als we samenwerken.*

*De buurtbewoners waren inderdaad niet goed ingelicht over de werken aan de Franklin Rooseveltlaan. De voorzitter van het wijkcomité, baron Snoy, heeft geen vergadering willen organiseren. Ik heb nadien op mijn kabinet wel een vergadering met alle ambassadeurs georganiseerd.*

**De heer Marc Loewenstein (DéFI) (in het Frans).**- *Waarom nodig u de buurtbewoners niet*

réunion par le biais d'un toutes-boîtes, sans avoir à demander au comité de quartier de l'organiser ?

**M. Pascal Smet, ministre.**- Nous y avons pensé, mais il y avait trop d'opposition.

En règle générale, je le fais, comme pour les chantiers de la Porte de Ninove ou la chaussée d'Ixelles. J'assiste personnellement aux réunions. Je n'envoie pas un membre de mon cabinet. Il est rare que je ne sois pas présent.

Les éléments de réponse que je n'ai pas pu développer seront annexés au rapport.

Nous travaillons sur la réduction de la pression automobile et des nuisances. Dans le cas de la Porte de Hal, la réduction à une bande donne parfois l'impression d'avoir fluidifié le trafic.

Nous communiquons beaucoup mieux. Nous voulons mieux signaler les chantiers et expliquer leur raison d'être. Un bureau en est désormais chargé. La Commission de coordination des chantiers observe les effets sur la mobilité et les nuisances. Nous allons dans le bon sens.

Tous ceux et toutes celles qui ont prétendu qu'il n'y avait pas de coordination des chantiers se trompent. La coordination existe bel et bien. Des chantiers sont refusés, reportés, voire avancés. Il s'agit parfois d'une question d'opportunité. Les chantiers coordonnés de la chaussée de La Hulpe, de l'avenue Franklin Roosevelt et du boulevard Général Jacques dureront deux ans. C'est long, mais nous avons le choix entre une situation problématique de deux ans ou une de six ans. En outre, cela garantit une certaine cohérence en termes de bandes de circulation. Mais le vrai problème, c'est la pression automobile qui est déjà trop forte.

Nous avons beaucoup de retard à rattraper et nous ne pouvons pas répéter les erreurs du passé, à savoir renoncer à exécuter des travaux par peur des nuisances. Nous sommes parfois confrontés à des circonstances exceptionnelles. Le chantier du boulevard Général Jacques, par exemple, a été retardé à la suite des problèmes rencontrés dans le tunnel Stéphanie.

La situation peut encore être améliorée, mais il est

*uit via een foldertje in de brievenbus? Waarom vraagt u aan het wijkcomité om die vergadering te organiseren?*

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).*- *Wij hebben dat overwogen, maar er was te veel tegenkanting.*

*Normaal gezien ben ik altijd persoonlijk op de vergaderingen aanwezig en stuur ik geen medewerker van mijn kabinet.*

*De antwoorden die ik nu niet heb kunnen geven, zal ik bij het verslag laten voegen.*

*Wij proberen de autodruk en de overlast te verminderen en beter te communiceren. De Coördinatiecommissie van de Bouwplaatsen observeert de mobiliteitsgevolgen en de overlast en een bureau is met de communicatie belast. We zijn op de goede weg.*

*Wie denkt dat er geen coördinatie is, vergist zich. Er worden werken geweigerd, uitgesteld of vervroegd. Door de werken aan de Terhulpesteenweg, de Franklin Rooseveltlaan en de Generaal Jacqueslaan op elkaar af te stemmen, hebben we de overlast kunnen terugbrengen van zes naar twee jaar. Het echte probleem is evenwel dat de autodruk ook zonder werken al heel hoog is in die zone.*

*We moeten heel wat achterstand wegwerken. We mogen niet dezelfde fout maken als in het verleden en werken blijven uitstellen uit schrik voor de overlast.*

*De situatie kan nog beter, maar het is fout te beweren dat alles slecht gaat. Grote steden zoals Montréal nemen een voorbeeld aan ons. De procedures zijn soms te lang, maar we hebben voor een overlegmodel gekozen.*

*Ik hoop dat Osiris snel operationeel zal zijn. De hypercoördinatie heeft de situatie sterk verbeterd. We respecteren de uitvoeringstermijnen, maar ik ben het met u eens dat sommige korter zouden kunnen. Soms organiseer ik daar vergaderingen voor met de MIVB en Brussel Mobiliteit, zoals voor de Buyllaan.*

*Een van mijn grootste frustraties is dat ik niets te zeggen heb aan de nutsbedrijven. Brussel*

faux de dire que tout est mauvais. De grandes villes comme Montréal s'inspirent de Bruxelles. Comme vous, je considère que nos procédures sont parfois trop longues, mais nous avons choisi de nous concerter avec tous les acteurs concernés.

J'espère que la mise en œuvre d'Osiris se fera rapidement.

L'hypercoordination a fortement amélioré la coordination. Nous respectons les délais d'exécution des chantiers, même si j'admets que la durée de certains peut encore être réduite. Il m'arrive d'organiser des réunions à mon cabinet avec la STIB et Bruxelles Mobilité à cette fin. Cela a été le cas pour l'avenue Adolphe Buyl.

L'une de mes grandes frustrations est que je ne peux rien dire à Vivaqua, Sibelga et les autres impétrants. Bruxelles Mobilité vient, enfin, de commencer ses travaux sur la chaussée d'Ixelles. Toute la période qui a précédé a vu les interventions des impétrants. J'ai déjà payé 250.000 euros à Vivaqua pour qu'il accélère son chantier. Je suis disposé à accepter les critiques à l'égard des chantiers à Bruxelles, mais alors, donnez-moi le pouvoir juridique de les organiser.

**M. le président.**- La parole est à Mme d'Ursel.

**Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Comment expliquez-vous que le coût du logiciel Osiris s'élève déjà à 6 millions d'euros ? Il devait coûter 1,5 million d'euros au départ. Comparaison n'est pas raison, mais dans d'autres villes et pour des outils plus performants...

**M. Pascal Smet, ministre.**- Posez la question à Mme Debaets, qui est responsable du Centre d'informatique pour la Région bruxelloise (CIRB).

**Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Des questions de fond pourraient être posées. Cet outil présentait beaucoup de défauts. Il est en cours d'amélioration et nul doute que vous disposerez un jour d'un outil relativement performant. Mais, pour la collectivité, une telle dépense est exagérée. Aux 6 millions d'euros s'ajoutent des dépenses non comptabilisées telles que la formation des utilisateurs d'Osiris et d'autres mesures d'accompagnement. Cela a-t-il du sens de dépenser

*Mobiliteit is eindelijk gestart met zijn werken aan de Elsensesteenweg. Eerst moesten de nutsbedrijven hun ding doen. Ik heb 250.000 euro aan Vivaqua betaald om de werken te versnellen. Ik ben bereid om kritiek te aanhoren, maar geef mij dan de juridische macht om de werken in Brussel te organiseren.*

**De voorzitter.**- Mevrouw d'Ursel heeft het woord.

**Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** *(in het Frans).*- *Hoe verklaart u dat de kostprijs voor de Osiris-software al tot 6 miljoen is opgelopen? Oorspronkelijk zou dat 1,5 miljoen zijn.*

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).*- *Dat moet u vragen aan mevrouw Debaets, die verantwoordelijk is voor het Centrum voor Informatica van het Brussels Gewest (CIBG).*

**Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** *(in het Frans).*- *Die software vertoonde veel gebreken en er wordt nu aan gesleuteld om er een performante tool van te maken, maar 6 miljoen euro plus nog de kosten voor de opleidingen voor gebruikers, betekent voor de samenleving een te hoge kostprijs.*

*Wat verstaat u onder "gecombineerde contracten"? De stad Nice heeft gezegd dat zij voor de huidige superwerf en voor de duur van de werken een team*



une telle somme ?

Je poserai la question à Mme Debaets.

Qu'entendez-vous par "contrats combinés" ? Lorsque nous avons interrogé la ville de Nice sur ses chantiers, il nous a été dit que pour l'hyperchantier en cours, elle organisait une équipe composée de personnes détachées par les divers opérateurs pour la durée des travaux. L'objectif est qu'ils puissent se mettre d'accord en continu, et pas seulement à l'occasion de réunions d'une commission de coordination des chantiers. Le résultat en est que le chantier est très bien tenu.

**M. Pascal Smet, ministre.**- Nous organisons la même coordination pour nos projets de lignes de tram.

**Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Non. Vous vous contentez de la Commission de coordination des chantiers

**M. Pascal Smet, ministre.**- Non. Des réunions avec tous les entrepreneurs sont organisées toutes les semaines sur le chantier.

**Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Ce n'est pas la même chose. Je parle d'une équipe composée de personnes détachées par chaque opérateur. Cela se passe à un autre niveau. Ce serait une piste à explorer.

Je n'ai pas reçu réponse à mes questions sur le contrôle des chantiers. Je vous les poserai à nouveau par écrit.

S'agissant de la communication, vous évoquez l'existence d'un ombudsman dans le cadre des chantiers du tunnel Léopold II et des lignes 9 et 94. Que fait-il exactement ?

**M. Pascal Smet, ministre.**- Il traite toutes les plaintes et essaie de résoudre les problèmes.

**Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Il faut plus qu'un ombudsman, à savoir une cellule de communication qui travaille en amont du chantier pour avoir des informations sur l'ensemble des travaux, en continu. Elle devra faire partie de l'équipe que je mentionnais plus haut.

*heeft samengesteld dat bestaat uit afgevaardigden van de verschillende ondernemingen. De bedoeling is om niet enkel tijdens de coördinatievergaderingen contacten uit te wisselen, maar om dat voortdurend te doen.*

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).*- *Wij organiseren een gelijkaardige coördinatie voor onze projecten rond de tramlijnen.*

**Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** *(in het Frans).*- *Nee, u stelt zich tevreden met de Coördinatiecommissie voor de Bouwplaatsen.*

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).*- *Nee, er worden op de werven wekelijks vergaderingen gehouden met alle aannemers.*

**Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** *(in het Frans).*- *Dat staat niet op hetzelfde niveau als een team van afgevaardigden van iedere onderneming.*

*Wat betreft de communicatie, wat is precies de rol van de ombudsman in het kader van de werven aan de Leopold II-tunnel en voor de lijnen 9 en 94?*

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).*- *Hij behandelt alle klachten en probeert de problemen op te lossen.*

**Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** *(in het Frans).*- *Er zou een communicatiecel met meerdere ombudsmannen moeten worden opgericht, die voortdurend op de hoogte is van het verloop van alle werken en deel uitmaakt van het eerder vermelde team.*

**M. Pascal Smet, ministre.**- Je ne suis pas contre cette idée, mais pour ce faire, il faut plus d'agents. Or, le MR est, en général, contre l'augmentation du nombre de fonctionnaires.

**Mme Anne-Charlotte d'Ursel (MR).**- Non, pas s'ils sont bien utilisés. Pour le contrôle, vous nous dites qu'il faut plus de personnes. Probablement, mais à la condition qu'elles travaillent mieux.

**M. Pascal Smet, ministre.**- Nous avons lancé des procédures d'engagement, mais nous n'en avons pas trouvé.

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

**Mme Céline Delforge (Ecolo).**- Je suis heureuse de constater que vous vous êtes rallié à l'idée de tout faire d'un coup, plutôt que d'exécuter des chantiers successifs. Quand je vous ai posé la question pour les chantiers de l'avenue Adolphe Buyl et du boulevard Général Jacques, vous m'avez répondu que les commerçants de l'avenue Buyl préféreraient que les chantiers soient interrompus. Malheureusement, les commerçants de l'avenue Buyl ne représentent pas les 30.000 personnes qui prennent quotidiennement le bus 71. Nous avons pu constater les effets sur le réseau de la STIB.

Je ne vous ai pas entendu sur la priorité qui serait réellement donnée à la STIB dans le cadre des déviations et du réglage des feux, même au prix de plus d'embouteillages pour les voitures. Les véhicules de la STIB doivent pouvoir avancer !

Quant à l'information, elle ne doit pas seulement viser les riverains qui habitent le long du chantier, mais aussi ceux qui vivent dans la zone affectée. J'ai découvert la nouvelle phase du chantier de la ligne 94, avenue de la Forêt, en attendant mon tram. Je me suis alors rendu compte que je n'aurais plus de tram pendant neuf mois.

**M. Pascal Smet, ministre.**- Chaque commune possède son périodique pour communiquer. La Région devrait avoir le sien.

**Mme Céline Delforge (Ecolo).**- Pourquoi pas, s'il ne contient pas de publicités.

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).*- *Dat is een goed idee, maar daarvoor zijn meer ambtenaren nodig en daar kan de MR zich doorgaans niet in vinden.*

**Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (MR)** *(in het Frans).*- *Toch wel, op voorwaarde dat zij goed werk leveren. Dat geldt bijvoorbeeld ook voor bijkomende controleurs.*

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).*- *Wij hebben aanwervingsprocedures opgestart, maar we hebben nog niemand gevonden.*

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

**Mevrouw Céline Delforge (Ecolo)** *(in het Frans).*- *Ik ben blij dat u alle werven ineens wilt afwerken en niet een voor een zoals de handelaars van de Adolphe Buyllaan vragen. Zij wegen niet op tegen de 30.000 mensen die dagelijks bus 71 nemen.*

*Krijgen de voertuigen van de MIVB voorrang bij omleidingen en in de fasering van de verkeerslichten? Het is cruciaal dat bussen kunnen blijven doorrijden, ook al gaat dat ten koste van meer verkeersopstoppingen voor het andere verkeer.*

*De communicatie over de werken mag niet beperkt blijven tot de mensen die langsheen een bouwwerf wonen, want ook personen die in de buurt wonen, moeten op de hoogte worden gehouden.*

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).*- *Elke gemeente heeft zijn eigen gemeentebblad. Eigenlijk zou het gewest ook een informatieblad moeten hebben.*

**Mevrouw Céline Delforge (Ecolo)** *(in het Frans).*- *Het bereik van zulke publicaties is beperkt. De MIVB zou ook meer folders kunnen*

Le périmètre dans lequel les toutes-boîtes sont distribués est fort limité. Quand le réseau de la STIB est affecté, un système efficace consiste à accrocher des dépliants dans les véhicules des lignes concernées. Cela permettrait de limiter les dégâts.

En tout cas, je suis heureuse de constater que tout le monde est désormais d'accord sur les principes, à savoir plusieurs équipes par chantier et une exécution concomitante des chantiers qui affectent une même zone. Je me réjouis du fait que vous alliez dans le bon sens, même si je ne suis pas encore totalement rassurée.

J'espère que les pauvres usagers de la STIB qui doivent se rabattre sur le train seront pris en considération. Et que ceux qui se voient infliger une amende parce que la validité de leur ticket a expiré à cause d'une durée de trajet démesurée pourront introduire un recours et éviter le paiement d'une amende de 100 euros alors qu'ils n'y sont pour rien.

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

**M. Marc Loewenstein (DéFI).**- Si les chantiers sont anormalement lents par rapport à d'autres villes, relevons tout de même que Bruxelles dispose d'Osiris, un outil de coordination que d'autres villes n'ont pas. Vous l'avez rappelé et c'était important de le faire. Vous êtes ministre des Travaux publics, une compétence que j'exerce en tant qu'échevin au sein de ma commune. Je me rends donc pleinement compte de la réalité de terrain qui veut qu'on ne dispose pas toujours de l'influence souhaitée pour accélérer le mouvement, pour mieux exécuter les chantiers ou pour mieux communiquer.

En définitive, le citoyen n'a que faire de savoir s'il s'agit d'un chantier de Sibelga, de Vivaqua, de Proximus, de la STIB, de la Région, de Beliris ou de la commune. Ce qui est fondamental, c'est que la coordination des chantiers soit assurée, et c'est là l'objectif d'Osiris. Certes, c'est un outil perfectible, mais il a le mérite d'exister.

Par contre, il faut maintenant se concentrer sur la communication. Si tous les impétrants - même dépendant d'autorités différentes - étaient tenus, au

*ophangen in de betrokken bussen, zodat zij meer van haar klanten bereikt.*

*Ik ben wel blij dat alle neuzen nu in dezelfde richting wijzen, zodat voor elke werf verschillende ploegen worden ingezet en alle werven in een zone tegelijk worden aangepakt. Verder hoop ik dat er een tegemoetkoming komt voor de reizigers die een boete oplopen omdat hun ticket door de langere reistijd vervallen is of die noodgedwongen de trein moeten nemen.*

**De voorzitter.**- De heer Loewenstein heeft het woord.

**De heer Marc Loewenstein (DéFI)** *(in het Frans).*- *Werven worden inderdaad abnormaal traag afgewerkt in vergelijking met andere steden, maar Brussel heeft met Osiris wel een coördinatiemodel waarover zij niet beschikken. Burgers hebben er immers geen boodschap aan door wie de werken worden uitgevoerd. Hoewel het instrument nog voor verbetering vatbaar is, zorgt het er wel al voor dat alles gecoördineerd verloopt. Nu moet u er nog voor zorgen dat er beter wordt gecommuniceerd doordat iedereen van hetzelfde communicatiemodel gebruik maakt.*

moyen d'une ordonnance, d'un arrêté, d'une norme générale et abstraite, d'appliquer un modèle de communication identique, cela améliorerait peut-être la situation.

**M. Pascal Smet, ministre.**- Vous avez raison et nous l'avons imposé, par exemple, pour les travaux chaussée de Louvain, boulevard Général Jacques, chaussée d'Ixelles ou encore pour le chantier de la ligne de tram 9 à Jette. Pour la première fois, Vivaqua a accepté d'assister, aux côtés de Sibelga, à la réunion de présentation au public des travaux qui allaient être entrepris. Ainsi, dans notre communication, nous reprenons déjà les impératifs. Nous pouvons aller plus loin dans cette voie, mais nous avons donc déjà pris une initiative en ce sens.

**M. Marc Loewenstein (DéFI).**- Il est fondamental d'améliorer la communication, car c'est ce qui pose le plus de problèmes aujourd'hui.

**M. Pascal Smet, ministre.**- Je suis d'accord !

**M. Marc Loewenstein (DéFI).**- Une meilleure communication permet d'éviter les problèmes et les ressentis négatifs de la part des riverains, des usagers, des commerçants, des automobilistes. La modification de l'ordonnance va nous être soumise prochainement. Elle aborde largement la question de l'hypercoordination et de la communication qui doit l'accompagner. C'est important, mais il convient aussi de prévoir des procédures pour tous les autres chantiers. J'avais posé certaines questions concernant l'information et la communication, notamment sur les mentions qui pourraient figurer sur les panneaux d'interdiction de stationnement, sur les panneaux à placer à l'entrée et à la sortie d'un chantier, l'intégration de codes QR (Quick Response, réponse rapide) sur ces panneaux, etc. Bref, j'avais abordé les liens qui permettent d'obtenir une information bien plus complète, mais systématisée, chaque fois qu'il y a une réservation de voirie.

Car dès qu'il y a un chantier, il y a une occupation de voirie, une interdiction de stationner. C'est à ce niveau qu'il faut placer la source de l'information, même si elle peut être diversifiée. Vous avez évoqué un éventuel journal régional. En ce qui me concerne, je ne vois aucun problème à faire figurer dans le journal communal de Forest les

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).*- *We zouden er inderdaad nog verder in kunnen gaan, maar ondertussen hebben wij Osiris wel al voor verschillende werven opgelegd. Dat heeft bij Vivaqua en Sibelga al tot concrete gevolgen geleid. Voor het eerst hebben zij deelgenomen aan de publieke voorstelling van de werken.*

**De heer Marc Loewenstein (DéFI)** *(in het Frans).*- *Het schoentje wringt bij de communicatie.*

**De heer Pascal Smet, minister** *(in het Frans).*- *Dat klopt!*

**De heer Marc Loewenstein (DéFI)** *(in het Frans).*- *Een betere communicatie zorgt voor minder moeilijkheden met buurtbewoners, reizigers, handelaars en automobilisten, want wie goed geïnformeerd is, zal ook minder negatief tegenover de werken staan.*

*Binnenkort krijgen wij de ordonnantie over hypercoördinatie en de begeleidende communicatie voorgeschoteld. Die wijziging is belangrijk, maar er moeten ook procedures voor alle andere werven voorzien worden. Waarom geen QR-codes plaatsen op parkeerverboden of op de borden aan het begin en het einde van werven die de geïnteresseerden doorverwijzen naar een website waar zij systematisch alle gewenste informatie kunnen raadplegen? Iedereen die verbonden is met het platform van Osiris zou zijn communicatie op een uniforme manier moeten bekendmaken.*

*Zulke informatie kan ook in het gemeenteblad of het eventuele toekomstige gewestelijke informatieblad verschijnen. Het belangrijkste is hoe dan ook dat de burgers over de nodige informatie beschikken zodat zij tijdig hun dagelijks leven kunnen organiseren.*

*Ik ben blij dat de werfuren worden uitgebreid. Er*

informations sur les chantiers régionaux en plus des chantiers entrepris dans la commune. Il n'y a pas de guerre entre la commune et la Région au niveau des chantiers. Ce qui importe, c'est que les habitants reçoivent l'information en temps et en heure pour s'organiser dans leur quotidien.

J'ignore si vous aviez prévu dans votre réponse d'aborder la question de cette information spécifique, notamment au niveau des panneaux d'interdiction de stationnement. Actuellement, ces panneaux affichent les jours et heures de début et de fin des travaux, mais il serait intéressant de prévoir, par exemple, un code QR renvoyant à un site internet ou une information plus complète. Cette disposition devrait s'appliquer à tous les intervenants : pas seulement pour les chantiers régionaux, mais aussi pour tous les impétrants. Tous ceux qui sont liés à la plate-forme Osiris devraient suivre le même modèle de communication.

Je suis, par ailleurs, content d'entendre que des plages horaires seraient élargies. Il est important de creuser sérieusement cette piste et de la généraliser, en tenant compte, bien sûr, des circonstances particulières des chantiers et en s'assurant que, durant ces plages élargies, les ouvriers travaillent sans interruption. Élargir des plages horaires pour du personnel qui ne travaille pas tout le temps n'a pas beaucoup de sens.

En ce qui concerne le fonctionnement de la Commission de coordination des chantiers, il importe d'en évaluer l'impact sur les chantiers. Par ailleurs, contrairement aux zones de police qui sont toutes représentées au sein de cette commission, seuls six membres permanents représentant les communes en font partie. Peut-être serait-il intéressant d'instaurer une rotation parmi ces membres car ce serait une source de motivation pour le personnel communal de pouvoir participer à la coordination de chantiers de manière plus régulière. Jusqu'à présent, certaines communes n'y sont présentes que de manière ponctuelle.

Enfin, pour ce qui est de la présence d'un pilote politique au sein de la Commission de coordination des chantiers, il ne s'agit pas de politiser cette commission, mais bien d'empreindre les décisions qui y sont prises d'une responsabilité politique. Je ne dénigre en aucun cas le travail des agents qui composent la commission mais, vu les

*moeten natuurlijk ook garanties komen dat er dan wel degelijk non-stop wordt gewerkt.*

*U zou eens moeten nagaan welke impact de Coördinatiecommissie heeft op de werven. De Commissie telt vertegenwoordigers van de zes politiezones, maar voor alle gemeenten samen zijn er maar zes permanente vertegenwoordigers. Kan er geen rotatiesysteem worden ingebouwd, zodat alle gemeenten regelmatig de werven mee kunnen coördineren? Dat zou hun motivatie om te participeren zeker ten goede komen.*

*De taak van een politieke begeleider binnen de Coördinatiecommissie zou niet zijn om de commissie te politiseren, maar om de beslissingen van de commissie te bekrachtigen en om keuzes te maken in functie van de prioriteiten.*

circonstances, il me semble important d'avoir un pilote politique pour sanctionner les décisions et pour opérer des choix en fonction des priorités.

**M. Pascal Smet, ministre.**- Je dois ajouter que, même si nous ne communiquons pas beaucoup à ce sujet, nous organisons en parallèle des rencontres ou des réunions pour améliorer le déroulement des chantiers.

- *Les incidents sont clos.*

### QUESTIONS ORALES

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

#### QUESTION ORALE DE M. FABIAN MAINGAIN

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

concernant "l'état d'avancement et les nuisances du chantier de réaménagement de l'avenue Franklin Roosevelt".

#### QUESTION ORALE JOINTE DE M. ARNAUD PINXTEREN,

concernant "la nouvelle piste cyclable de l'avenue Franklin Roosevelt".

#### QUESTION ORALE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

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

**De heer Pascal Smet, minister** (*in het Frans*).- *Er is misschien niet veel communicatie daarover, maar wij organiseren wel vergaderingen om het verloop van de werven te verbeteren.*

- *De incidenten zijn gesloten.*

### MONDELINGE VRAGEN

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

#### MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER FABIAN MAINGAIN

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

betreffende "de stand van zaken en de hinder met betrekking tot de heraanleg van de Franklin Rooseveltlaan".

#### TOEGEVOEGDE MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER ARNAUD PINXTEREN,

betreffende "het nieuwe fietspad aan de Franklin Rooseveltlaan".

#### MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

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

**PUBLICS,**

concernant "le développement de solutions de télégestion dans le cadre du nouveau Plan lumière".

**QUESTION ORALE DE M. MARC LOEWENSTEIN**

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

concernant "l'utilisation du carburant 'Gas to Liquid' (GTL) pour la flotte de bus de la STIB".

**QUESTION ORALE DE M. FABIAN MAINGAIN**

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

concernant "l'état d'avancement du chantier de la Porte de Ninove".

**M. le président.**- Les questions orales sont reportées à une prochaine réunion.

**OPENBARE WERKEN,**

betreffende "de ontwikkeling van oplossingen voor beheer op afstand in het kader van het nieuwe Lichtplan".

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER MARC LOEWENSTEIN**

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

betreffende "het gebruik van de brandstof 'Gas to Liquid' (GTL) voor de bussen van de MIVB".

**MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER FABIAN MAINGAIN**

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

betreffende "de voortgang van de werken aan de Ninoofsepoort".

**De voorzitter.**- De mondelinge vragen worden naar een volgende vergadering verschoven.