

PARLEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE

BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT

COMPTE RENDU INTÉGRAL DES INTERPELLATIONS ET DES QUESTIONS

INTEGRAAL VERSLAG VAN DE INTERPELLATIES EN DE VRAGEN

COMMISSION DE L'INFRASTRUCTURE

CHARGÉE DES TRAVAUX PUBLICS ET DE LA MOBILITÉ

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR

BELAST MET DE OPENBARE WERKEN EN DE MOBILITEIT

RÉUNION DU LUNDI 19 FÉVRIER 2018

VERGADERING VAN MAANDAG 19 FEBRUARI 2018

COMPTE RENDU PROVISOIRE

Non encore approuvé par les orateurs.
Ne pas citer sans mentionner la source.

VOORLOPIG VERSLAG

Nog niet goedgekeurd door de sprekers.
Niet citeren zonder de bron te vermelden.

Présidence : Mme Anne-Charlotte d'Ursel, présidente.

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".

[111]

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.

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.

[113]

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 ?

[115]

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'usagers, d'usagères et d'internautes.

Pour répondre à cette problématique et à la suite de nombreuses polémiques, Londres, Genève et, plus 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 sous-traite 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...

[117]

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 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 ?

[121]

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 1er de la charte éthique actuelle de la STIB parle de "toute publicité présentant un caractère politique, syndical 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.

[123]

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.

[125]

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.

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.

[135]

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.

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.

[139]

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.

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.

[141]

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 1er 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 ?

[143]

Mme Viviane Teitelbaum (MR).- Aucune publicité à caractère sexiste, homophobe, 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.

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 ?

[155]

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 ?

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

[169]

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.

[171]

- *Les incidents sont clos.*

[179]

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

**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

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 Cielkje 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 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?

[193]

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

[195]

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?

[197]

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 subvragen 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?

[199]

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?

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 rijvak niet toegankelijk is, met het risico dat de omringende woonwijken geconfronteerd worden met sluisverkeer. Welke maatregelen neemt het gewest om sluisverkeer 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.

[201]

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, 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.

[203]

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, non seulement, informer 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.

[205]

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 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.

[207]

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

[211]

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 ?

[213]

Mevrouw de voorzitter.- Mevrouw Dejonghe heeft het woord.

Mevrouw Carla Dejonghe (Open Vld).- Soms wordt het belang van een informatiecampaïne 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 met de gemeenten? Het is belangrijk dat plaatselijke werkzaamheden de verkeersdoorstroming niet nog meer bemoeilijken.

[215]

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.

[217]

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.

[219]

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.

[221]

(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 voorganger, mevrouw Grouwels. Het was exclusief de kosten voor het onderhoud en de 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.

[225]

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, 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.

[227]

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 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 oplopen.

[229]

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.

Wat de verkeerssituatie betreft, zijn we op technisch niveau al een tijdje bezig en hebben we op politiek niveau een vergadering georganiseerd met de burgemeesters, die ik heb voorgezeten.

[231]

(poursuivant en français)

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

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.

[243]

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)

[251]

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 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.

[261]

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 qui sera transmis.

[263]

(verder in het Nederlands)

We maken de toegang niet onmogelijk, maar het zal niet evident zijn. Dat is de boodschap, die we moeten geven.

[265]

(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 !

[271]

(verder in het Nederlands)

De verluchtungsmonden 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.

[273]

(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 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.

[279]

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.

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 overschrijdt?

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.

[295]

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

Mevrouw Cielte 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 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.

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.

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.

[327]

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 terechtkunnen 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.

[331]

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.

[355]

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.

[361]

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.

[367]

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

- De incidenten zijn gesloten.

[373]

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".

[375]

INTERPELLATION JOINTE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL,

concernant "la réforme de la coordination des chantiers".

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 interpellations concernant la coordination des chantiers.

[379]

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 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.

[381]

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.

[383]

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 de aanvraag van 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?

[385]

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, 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.

[387]

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 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 discrédite. 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.

[389]

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.

[391]

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 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 dans le pays d'ouvriers spécialisés et de machines. 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 ?

[393]

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 déplorable, et le bus 41 pour lequel il n'y a aucune solution de remplacement. Les gens 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.

[399]

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 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.

[403]

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 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 !

[407]

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.

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.

[409]

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 européen, le top trois des villes les plus polluées au niveau des matières particulaires était formé par Istanbul avec $33\mu\text{g}/\text{m}^3$, Varsovie avec $26\mu\text{g}/\text{m}^3$ et Budapest avec $25\mu\text{g}/\text{m}^3$. Bruxelles arrivait en septième position, suivie de près par Paris, avec toutes deux une moyenne de $18\mu\text{g}/\text{m}^3$. 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.

[411]

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 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.

[413]

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 plateforme 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 ? 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 ?

[415]

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 ?

[417]

Discussion conjointe

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

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.

[421]

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 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.

[423]

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 accessible en permanence, ce qui ralentit les chantiers.

[425]

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 Droghe, 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 !

[427]

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 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.

[429]

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 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.

[435]

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 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.

[437]

Une circonstance imprévue comme l'effondrement de la chaussée de Louvain peut soudainement compromettre un planning 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 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.

[439]

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 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.

[455]

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 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.

[457]

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.

[459]

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-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.

[461]

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 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, rappeler-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.

[463]

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Et l'inverse ?

M. Pascal Smet, ministre.- Avec la carte Mobib, ce serait possible.

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.

[471]

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 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.

[477]

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.

[479]

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 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.

[481]

M. le président.- La parole est à Mme d'Ursel-de Lobkowicz.

Mme Barbara d'Ursel-de Lobkowicz (DéFI).- 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 une telle somme ?

Je poserai la question à Mme Debaets.

[487]

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 99 et 94. Que fait-il exactement ?

[501]

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.

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.

[515]

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.

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.

[521]

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 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 impétrants. Nous pouvons aller plus loin dans cette voie, mais nous avons donc déjà pris une initiative en ce sens.

[525]

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 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.

[527]

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 circonstances, il me semble important d'avoir un pilote politique pour sanctionner les décisions et pour opérer des choix en fonction des priorités.

[531]

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.*

[535]

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 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.