

# **CONSEIL DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE**

## **Bulletin des interpellations et des questions orales**

---

**Commission de l'infrastructure, chargée des travaux publics  
et des communications**

**RÉUNION DU**

**MERCREDI 1er DECEMBRE 1999**

## SOMMAIRE

### INTERPELLATION

de Mme Isabelle Emmery (F) à M. Jos Chabert, Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des travaux publics, du transport et de la lutte contre l'incendie et l'aide médicale urgente, concernant "la non-imposition des clauses sociales dans les marchés publics de travaux inscrits dans l'accord de coopération".

(Orateurs: Mme Isabelle Emmery et M. Jos Chabert, Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des travaux publics, du transport et de la lutte contre l'incendie et l'aide médicale urgente)

### QUESTION ORALE

de M. Jean-Pierre Cornelissen (F) à M. Jos Chabert, Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des travaux publics, du transport et de la lutte contre l'incendie et l'aide médicale urgente, concernant "l'aménagement coûteux d'un tunnel sous le boulevard Léopold III".

(Orateurs: M. Jean-Pierre Cornelissen et M. Jos Chabert, Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des travaux publics, du transport et de la lutte contre l'incendie et l'aide médicale urgente)

## Présidence de M. Willem Draps.

- La réunion est ouverte à 14h45'.

### INTERPELLATION DE MME ISABELLE EMMERY (F) À M. JOS CHABERT, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DES TRAVAUX PUBLICS, DU TRANSPORT ET DE LA LUTTE CONTRE L'INCENDIE ET L'AIDE MÉDICALE URGENTE,

**concernant "la non-imposition des clauses sociales dans les marchés publics de travaux inscrits dans l'accord de coopération".**

**Mme Isabelle Emmery** .- Le 2 avril 1998, le gouvernement de la Région bruxelloise a décidé d'imposer l'insertion de clauses sociales dans les marchés publics de travaux - et de services relatifs à l'entretien - passés par l'administration régionale et les pararégionaux bruxellois, ainsi que par les communes lorsque les travaux sont subventionnés, même partiellement, par la Région.

Tous les services de l'administration régionale sont concernés, de même que les services à gestion séparée et les organismes d'intérêt public de type A et B. Les pararégionaux privés ou autonomes le sont également.

Pour les communes, tombent sous le coup de la décision: les travaux subsidiés au sens de l'ordonnance du 16 juillet 1998 et les travaux financés par la Région.

Ce sont les marchés supérieurs ou égaux à 30 millions de francs hors TVA qui sont concernés. Rien ne s'oppose cependant à ce que des marchés de moindre importance le soient aussi.

L'imposition des clauses sociales s'inscrit dans la politique de l'emploi menée par le gouvernement régional visant à l'embauche de chômeurs de longue durée, des jeunes sans emploi ou encore à la formation professionnelle sur chantier.

L'objectif de cette mesure est de favoriser l'engagement par les entreprises adjudicatrices de demandeurs d'emploi ayant suivi une formation dans un métier de la construction.

En vertu de l'accord de coopération du 15 septembre 1993 entre l'Etat fédéral et la Région, le premier intervient chaque année dans le financement des travaux publics bruxellois. En 1999, l'Etat fédéral s'est engagé à investir plus de 2 milliards afin de financer ces initiatives.

Les marchés publics inscrits dans l'accord de coopération sont réalisés sous la maîtrise d'ouvrage du ministre fédéral des communications et des infrastructures. Ils échappent à la mesure décidée par la Région. Cela va à l'encontre de la politique régionale et ne répond pas aux problèmes d'emploi que nous connaissons.

Quels sont les marchés inscrits dans l'accord de coopération pour 1999? Quel est leur montant? Qui serait concerné par la mesure régionale si celle-ci entrait en vigueur pour les travaux dont le ministre fédéral est le maître d'oeuvre?

De quels moyens dispose-t-il pour remédier à cette situation qui prive la Région d'une partie de ses moyens d'action en matière d'emploi?

Quel est l'état de négociation avec le Fédéral sur cette problématique?

**M. Jos Chabert**, Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Travaux publics, du Transport et de la Lutte contre l'Incendie et l'Aide Médicale Urgente .- Une quinzaine d'initiatives de plus de trente millions étaient inscrites dans le programme 1999 de l'accord de coopération. Ces initiatives auraient pu entrer en ligne de compte pour l'application de clauses sociales. Jusqu'à présent, l'Etat fédéral n'a pas encore rédigé de cahiers spéciaux des charges qui contiennent des clauses sociales.

La Région mettra l'insertion des clauses sociales dans les cahiers des charges de l'Etat fédéral à l'ordre du jour du Comité de coopération Etat fédéral/Région de Bruxelles-Capitale, en vue de l'intégration dans l'avenant n° 5 de l'accord de coopération.

Les négociations concernant cet avenant, qui comportera le programme et les modalités pour 2000, seront entamées sous peu.

Sur ma proposition, le gouvernement a décidé le 26 novembre 1999 de me charger de demander au ministre fédéral pour la mobilité de faire intégrer ces clauses sociales dans les cahiers des charges de l'Etat fédéral dans le cadre de l'accord de coopération.

J'ai d'ores et déjà informé le ministre fédéral concerné de cette demande du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale. Aussi, j'ai fait parvenir au ministre et à son administration le vade-mecum et la circulaire y relatifs.

En principe, l'objectif consiste à n'approuver que des cahiers des charges de l'Etat fédéral soumis pour accord préalable au gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale dans le cadre du programme 2000 de l'accord de coopération qui rencontrent les prescriptions régionales en matière de l'insertion de clauses sociales.

**Mme Isabelle Emmery** .- Pourra-t-on faire quelque chose pour les dossiers de 1999 ou d'avant qui ne sont pas encore engagés?

**M. Jos Chabert**, Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Travaux publics, du Transport et de la Lutte contre l'Incendie et l'Aide Médicale Urgente.- Dans la mesure où l'Etat fédéral donne son accord pour les dossiers qui ne sont pas engagés, il sera possible de le faire.

**Mme Isabelle Emmery** .- Peut-on imaginer que l'Etat fédéral aille plus loin et revienne sur les décisions de l'année précédente?

**M. Jos Chabert**, Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Travaux publics, du Transport et de la Lutte contre l'Incendie et l'Aide Médicale Urgente.- Vous allez trop loin. Ce ne sera possible que pour ce

qui est déjà engagé ou en cours. On ne peut imaginer suspendre des travaux commencés.

- L'incident est clos.

**QUESTION ORALE DE M. JEAN-PIERRE CORNELISSEN (F) À M. JOS CHABERT, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DES TRAVAUX PUBLICS, DU TRANSPORT ET DE LA LUTTE CONTRE L'INCENDIE ET L'AIDE MÉDICALE URGENTE,**

**concernant "l'aménagement coûteux d'un tunnel sous le boulevard Léopold III".**

**M. Jean-Pierre Cornelissen** .- Un organe de presse flamand révèle que notre Région, préoccupée par la multiplication des accidents au carrefour de l'OTAN à Evere, envisagerait d'y creuser un tunnel sous le Boulevard Léopold III, d'aménager un rond-point de trois bandes de circulation reliant les routes latérales ainsi que des bretelles d'échange avec les voies latérales.

Parallèlement, le tram 55 serait prolongé jusqu'à la limite séparant les Régions bruxelloise et flamande.

Le coût de ce vaste projet serait au minimum de 700 millions, mais cette estimation imprécise pourrait s'avérer plus élevée. La somme serait prélevée sur les montants prévus par l'accord de coopération entre la Région bruxelloise et l'Etat fédéral.

Les travaux dureraient deux ans et l'ouvrage ne pourrait être mis en service avant 2003.

Les accidents invoqués ne sont-ils pas le prétexte idéal pour forcer la réalisation d'un type d'aménagement qui suscite bien des discussions et des résistances depuis longtemps?

Dispose-t-on de statistiques précises quant au nombre et à la gravité des accidents à ce carrefour?

N'existe-t-il pas d'alternative moins coûteuse et réalisable en moins de temps? La solution "tunnel" est loin de résoudre les problèmes et sert souvent d'"aspirateur" qui génère une intensification de la circulation à l'endroit de son implantation?

Les budgets régionaux en matière de mobilité étant limités, n'existe-t-il pas des priorités plus impératives?

L'étude d'incidences évoquée dans l'article de presse se limite-t-elle à la solution "tunnel" ou examine-t-elle les autres solutions envisageables?

Enfin, dispose-t-on de prévisions plus fiables quant au coût global réel d'un tel investissement?

**M. Jos Chabert**, Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Travaux publics, du Transport et de la Lutte contre l'Incendie et l'Aide Médicale Urgente.- Je tiens tout d'abord à faire savoir à l'honorable membre que le projet d'un tunnel sous le boulevard Léopold III à la hauteur de l'OTAN est en premier lieu une initiative de

l'Etat fédéral et non pas de la Région, comme l'honorable membre veut nous le faire croire.

Le projet doit surtout sauvegarder l'accessibilité des institutions internationales implantées à cet endroit.

Cette initiative répond dès lors aussi bien au sens qu'à la lettre de l'objectif de l'accord de coopération de 1993 entre l'Etat fédéral et la Région bruxelloise pour la promotion du rôle de Bruxelles comme capitale internationale.

Il est vrai que l'aménagement projeté ne répond pas uniquement à des impératifs de sécurité : il ne me semble pas qu'il ait d'ailleurs été présenté comme tel par l'Etat fédéral. Il veut répondre plus généralement au fait que l'infrastructure existante n'est plus adaptée aux développements majeurs qui sont en cours dans la zone, notamment ceux liés à l'extension du site, du développement de l'OTAN et à l'installation récente d'Eurocontrol. Le manque d'adaptation de l'infrastructure existante se traduit déjà par des accidents graves.

En ce qui concerne le nombre et la gravité des accidents, la police de Bruxelles nous a fourni les données suivantes : entre le 1<sup>er</sup> janvier 1998 et fin octobre 1999, sur une période de vingt-deux mois donc, la police de Bruxelles a relevé seize accidents avec blessés et treize accidents avec uniquement des dégâts matériels. Ne sont pas compris, les accidents pour lesquels est intervenue la gendarmerie, ni les accidents réglés à l'amiable et qui n'ont pas été rapportés à la police.

De ces données partielles concernant les accidents, nous pouvons en tout cas déduire qu'il s'agit ici d'un carrefour très dangereux dont l'infrastructure requiert des mesures urgentes.

D'autres alternatives à ce projet ont été envisagées lors de l'étude d'avant-projet. Aucune ne semble pouvoir répondre aux besoins de déplacements liés aux développements cités plus haut. L'accroissement de trafic attendu sera essentiellement à destination de la zone ; un dosage d'accès limitant les migrations quotidiennes vers le centre pourra éventuellement être organisé au carrefour Bordet/Léopold III.

Le cahier des charges de l'étude d'incidences, actuellement à l'enquête publique, prévoit plusieurs alternatives : les projets alternatifs étudiés au cours des années précédentes seront ainsi intégrés à l'étude ; de plus, le chargé d'étude proposera au comité une alternative intermédiaire entre l'alternative " zéro " et le projet. Cette alternative aura pour objectif de réduire le coût du projet, tout en permettant d'atteindre tout ou partie des buts poursuivis par le projet d'aménagement.

A ce stade et dans l'attente des résultats de l'étude d'incidence, il n'est pas possible d'obtenir d'autres estimations que celle déjà établie. Les travaux devant faire l'objet d'un appel d'offre, il serait imprudent de préjuger des résultats de l'appel qui de plus, dépendront du niveau des prix, notamment dans la construction, au moment de cet appel.

**M. Jean-Pierre Cornelissen** .- Je remercie le ministre pour la précision de ses réponses. Mais, même si nous n'avons pas le choix, et même si le nombre d'accidents est élevé, le tunnel semble ne pas apporter de solution, alors qu'il entraîne des coûts de construction très importants. Celle du rond-point

---

n'est-elle pas la meilleure à envisager? Je tiens à ce que le ministre de la mobilité que vous êtes soit attentif à cet aspect des choses au moment où les décisions seront prises.

**M. Jos Chabert**, Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Travaux publics, du Transport et de la Lutte contre l'Incendie et l'Aide Médicale Urgente .- Sachez que je suis loin d'être un maniaque du tunnel. Je suis davantage partisan du rond-point bien qu'il faille de la place pour qu'il soit efficace. Toutefois, nous devons attendre les résultats des études et du rapport d'incidence avant de prendre une décision, tout en n'oubliant pas que l'argent ne vient pas de nous.

- L'incident est clos.

- La réunion est close à 15h15'.

