



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

—

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

—

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

—

**RÉUNION DU
LUNDI 14 DÉCEMBRE 2015**

—

**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK
PARLEMENT**

—

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

—

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

—

**VERGADERING VAN
MAANDAG 14 DECEMBER 2015**

—

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

Publication éditée par le
Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale
Direction des comptes rendus
tél 02 549 68 02
fax 02 549 62 12
e-mail criv@parlbru.irisnet.be

Les comptes rendus peuvent être consultés à l'adresse
<http://www.parlbruparl.irisnet.be/>

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

Publicatie uitgegeven door het
Brussels Hoofdstedelijk Parlement
Directie verslaggeving
tel 02 549 68 02
fax 02 549 62 12
e-mail criv@bruparl.irisnet.be

De verslagen kunnen geconsulteerd worden op
<http://www.parlbruparl.irisnet.be/>

SOMMAIRE**INHOUD**

INTERPELLATION 4

INTERPELLATIE 4

Interpellation de M. Paul Delva 4

Interpellatie van de heer Paul Delva 4

à M. Pascal Smet, ministre du Gouvernement
de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de
la Mobilité et des Travaux publics,tot de heer Pascal Smet, minister van de
Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast
met Mobiliteit en Openbare Werken,concernant "la rénovation du tunnel
Léopold II".betreffende "de renovatie van de Leopold II-
tunnel".

Discussion – Orateurs : 6

Bespreking – Sprekers: 6

M. Boris Dilliès (MR)

De heer Boris Dilliès (MR)

Mme Céline Delforge (Ecolo)

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo)

M. Pascal Smet, ministre

De heer Pascal Smet, minister

M. Marc Loewenstein (DéFI)

De heer Marc Loewenstein (DéFI)

M. Jamal Ikazban (PS)

De heer Jamal Ikazban (PS)

M. Bruno De Lille (Groen)

De heer Bruno De Lille (Groen)

Mme Cieltje Van Achter (N-VA)

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA)

M. Hervé Doyen (cdH)

De heer Hervé Doyen (cdH)

M. Paul Delva (CD&V)

De heer Paul Delva (CD&V)

*Présidence : M. Sevket Temiz, deuxième vice-président.
Voorzitterschap: de heer Sevket Temiz, tweede ondervoorzitter.*

INTERPELLATION

M. le président.- L'ordre du jour appelle l'interpellation de M. Delva.

INTERPELLATION DE M. PAUL DELVA

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

concernant "la rénovation du tunnel Léopold II".

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

M. Paul Delva (CD&V) *(en néerlandais)*.- *La rénovation du tunnel Léopold II préoccupe de nombreux membres de la commission et de nombreux citoyens. Lorsque nous en avons parlé avant les congés parlementaires, il était envisagé de le fermer entièrement ou partiellement à la circulation pendant la durée des travaux. Nombre de membres de la commission privilégiaient ce second scénario. Dans cette optique, il fallait cependant encore choisir entre des travaux de nuit et durant le week-end et une fermeture alternée. Cette dernière option avait enthousiasmé les membres de la commission.*

La fermeture définitive du tunnel n'est quant à elle pas envisagée par le gouvernement, parce qu'il doit continuer à jouer un rôle important pour la mobilité dans la ville.

De nombreuses simulations et études de mobilité ont été réalisées ces dernières années. Il est maintenant temps de décider comment cette rénovation va se faire. J'espère que vous pourrez enfin nous donner une réponse concrète aujourd'hui.

INTERPELLATIE

De voorzitter.- Aan de orde is de interpellatie van de heer Delva.

INTERPELLATIE VAN DE HEER PAUL DELVA

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

betreffende "de renovatie van de Leopold II-tunnel".

De voorzitter.- De heer Delva heeft het woord.

De heer Paul Delva (CD&V).- De renovatie van de Leopold II-tunnel houdt veel commissieleden en burgers bezig. Voor het zomerreces hebben we over het onderwerp een heel interessant debat gevoerd. Op dat moment lag een aantal scenario's op tafel: van een volledige sluiting tijdens de duur van de renovatie tot een gedeeltelijke sluiting. Veel commissieleden verkozen het tweede scenario. Daarbij moest wel nog de keuze gemaakt worden tussen nacht- en weekendwerk of een alternerende sluiting van de tunnelkokers. Voor dat laatste merkte ik heel wat enthousiasme bij de commissieleden.

Een aantal parlementsleden wil verder gaan en stelt voor om de tunnel definitief te sluiten. Die optie overweegt de regering echter niet. De tunnel moet gerenoveerd worden zodat hij een veilige toegangspoort tot Brussel wordt en op die manier een belangrijke rol kan blijven spelen voor de mobiliteit in de stad.

De voorbije jaren zijn er al heel wat verkeerssimulaties en mobiliteitsstudies over het dossier gemaakt. Het is tijd om te beslissen hoe de renovatie zal gebeuren. U hebt voor het zomerreces

Il y a quelques semaines, vous avez fait savoir qu'après la décision du gouvernement, deux années supplémentaires seraient nécessaires pour préparer les solutions de mobilité. La rénovation aura en effet un impact important sur la circulation à Bruxelles et une bonne concertation entre la STIB, De Lijn et la SNCB s'impose. Il faut donc y consacrer le temps nécessaire.

Concernant le financement de la rénovation, des montants énormes ont été cités, allant de 140 millions d'euros à plus de 200 millions d'euros, auxquels il faut ajouter l'entretien au cours des prochaines années.

D'après la presse, plusieurs scénarios de financement seraient envisageables, allant d'un partenariat public-privé à un appel d'offres classique. Un genre de péage, payé uniquement par les navetteurs, serait également une option. Ses recettes permettraient de financer partiellement la rénovation.

Le gouvernement a-t-il déjà pris une décision à propos de la rénovation du tunnel ? Quel scénario choisit-il ? Quel est le calendrier, compte tenu du plan de mobilité qui doit encore être élaboré ?

De quels éléments avez-vous encore besoin pour pouvoir prendre une décision ?

Pouvez-vous nous donner un aperçu détaillé des dépenses effectuées et à réaliser dans le cadre de ce dossier ?

Quels scénarios de financement envisagez-vous ? Pouvez-vous nous donner un aperçu des coûts de chacun d'entre eux ?

En quoi consiste concrètement le scénario du péage ? Le gouvernement sait-il déjà qui devrait payer et quels seraient les tarifs ? Comment sera-t-il mis en pratique ? Avec des caméras NPR ?

Comment limiter la congestion du trafic pendant les travaux de rénovation ? Où en est l'élaboration du plan de mobilité ? Comment se déroule la concertation avec De Lijn et la SNCB ? D'après la presse, le plan de mobilité coûterait 16 millions d'euros. Est-ce exact ?

Comment se passe la concertation avec le ministre flamand de la Mobilité ? Il va de soi qu'une longue

gezegd dat u in september een beslissing zou nemen. Die deadline werd wat verschoven. Bij de begrotingsbesprekingen van een paar weken geleden meldde u dat u de beslissing op het einde van het jaar zou nemen. Ondertussen bevinden we ons in de laatste week voor het kerstreces. Ik hoop dat u vandaag een concreet antwoord kunt geven.

U liet een paar weken geleden ook weten dat er nog twee extra jaren nodig zullen zijn om de mobiliteitsoplossingen voor te bereiden. Tussen de datum van de beslissing van de regering en de start van de werken zal er nog een hele periode naar goede oplossingen gezocht worden voor de mobiliteit in de stad. Het staat buiten kijf dat de renovatie een grote impact zal hebben op het verkeer in Brussel. Goed overleg tussen de MIVB, De Lijn en de NMBS is absoluut noodzakelijk. Daar wordt terecht voldoende tijd voor uitgetrokken.

Dan rest er nog het vraagstuk van de financiering van de renovatie. Er worden immers enorme bedragen genoemd: 140 miljoen, 200 miljoen, meer dan 200 miljoen enzovoort. Daar komt bovendien nog eens het onderhoud tijdens de komende jaren bij.

Voor de financiering zijn er volgens de pers verschillende scenario's mogelijk, gaande van een publiek-private samenwerking (PPS) tot een klassieke aanbesteding. Blijkbaar is een soort stadstol of tunneltol ook een optie. Uit het persartikel heb ik begrepen dat die tol enkel door pendelaars betaald zou worden. Met de inkomsten zou de renovatie gedeeltelijk gefinancierd kunnen worden.

Heeft de regering al een beslissing genomen over de renovatie van de Leopold II-tunnel? Welk renovatiescenario verkiest zij? Wat is het tijdschema, rekening houdend met het mobiliteitsplan dat nog uitgewerkt moet worden?

Welke elementen hebt u eventueel nog nodig alvorens een beslissing te kunnen nemen?

Er is al heel wat studiewerk verricht. Kunt u een volledig overzicht geven van de uitgaven in dit dossier? Kunt u mij een gedetailleerd overzicht bezorgen?

Welke financieringsscenario's bespreekt de

fermeture, même partielle, du tunnel aura un énorme impact sur Bruxelles, mais aussi sur les navetteurs venant des Régions voisines.

regering? Kunt u een overzicht geven van het kostenplaatje voor elk van die scenario's?

Hoe concreet is het scenario van de tunneltol? Weet de regering al wie die tol zou moeten betalen en wat de tarieven zouden zijn? Hoe zal die tol in de praktijk worden toegepast? Met NPR-camera's?

Hoe kan de verkeersoverlast tijdens de renovatiewerken worden beperkt? Hoe ver staat de uitwerking van het mobiliteitsplan? Hoe verloopt het overleg met De Lijn en de NMBS over dat plan? In de pers lezen we dat er met dat mobiliteitsplan 16 miljoen euro gemoeid zou zijn. Kunt u dat bevestigen?

Hoe verloopt het broodnodige overleg met de Vlaamse minister van Mobiliteit? Het spreekt voor zich dat een sluiting van de tunnel gedurende een aantal jaar of maanden, al is het maar gedeeltelijk, niet alleen op Brussel een enorme impact zou hebben maar ook op het hele pendelverkeer naar Brussel vanuit de omliggende gewesten.

Discussion

Bespreking

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

De voorzitter.- De heer Dilliès heeft het woord.

M. Boris Dilliès (MR).- Je ne voudrais pas que l'on pense que je suis obsédé par le tunnel Léopold II, mais j'ai déjà eu l'occasion de vous interpeller plusieurs fois à son sujet. Il m'arrive même d'en rêver la nuit, et je fais certains cauchemars quant à ce qui pourrait se passer si nous n'agissons pas.

De heer Boris Dilliès (MR) *(in het Frans).*- *Ik hoop niet dat u denkt dat ik geobsedeerd ben door de Leopold II-tunnel, maar ik lig wakker van wat er zou kunnen gebeuren als wij geen actie ondernemen.*

(Sourires de M. Ikazban)

(Vrolijkheid van de heer Ikazban)

Le coût estimé pour la rénovation de ce tunnel s'élèverait à 140 millions d'euros, sans tenir compte du coût de la compensation de l'offre de transport. En effet, qui dit travaux, dit compensation en matière de transport.

De kost voor de renovatie van de tunnel wordt op 140 miljoen euro geraamd, maar die raming houdt geen rekening met de kostprijs van de versterking van het openbaarvervoeraanbod.

En outre, même s'il n'est pas si vieux en comparaison avec d'autres tunnels de la capitale, on sait que, du haut de ses trente ans, ce tunnel souffre avant tout d'un manque d'entretien au jour le jour. Nous voici aujourd'hui devant le fait accompli :

De Leopold II-tunnel is nog maar dertig jaar oud, maar werd nooit naar behoren onderhouden. De beslissingen werden alsmaar uitgesteld. Wij moeten dus dringend werk maken van een degelijk renovatieplan.

In dit dossier is er niet alleen sprake van slecht beheer, maar ook van een gebrek aan coördinatie.

nous sommes allés de report de décision en report de décision pour, finalement, n'en prendre aucune !

À l'heure actuelle, il importe donc de mettre enfin en œuvre un plan précis pour ce tunnel. Par ailleurs se pose un problème de bonne gestion : deux études ont manifestement été réalisées, qui devraient aujourd'hui être quasiment intégralement jetées à la poubelle car elles ne tiennent pas compte de l'impact du piétonnier du centre-ville. Cette manœuvre inutile aura tout de même coûté 234.000 euros aux contribuables.

Dans le cadre de ce dossier, on décèle clairement un problème de coordination. Vous me direz que vous ne pouviez pas anticiper la mise en place du piétonnier, mais cela pose tout de même la question de la coordination nécessaire pour être le plus efficace possible, mais surtout éviter d'investir dans des études qui se révèlent inutiles.

En ce qui concerne le calendrier, je serais ravi que l'on puisse en établir un dès aujourd'hui. Ma première interpellation à ce sujet remonte à janvier 2015. Une réponse devait nous être fournie avant l'été 2015, date reportée ensuite à la fin du mois de septembre, pour enfin être repoussée à la fin de l'année. Nous y voici, et j'aimerais donc connaître le calendrier précis du chantier.

On apprend finalement beaucoup de choses intéressantes dans la presse, parfois même plus qu'en commission. Ainsi, on y annonçait samedi que les travaux de rénovation du tunnel Léopold II pourraient débuter en 2017, et que le chantier durerait trois ans.

(Remarques de M. Smet)

Deux scénarios de financement sont envisagés : soit un appel d'offres classique pour un coût estimé, entretien compris, à 450 millions d'euros ; soit un financement via un partenariat public-privé (PPP), pour un montant de 665 millions d'euros, avec la mise en place d'un télépéage pour compenser les coûts importants de cette rénovation. Le budget affecté à l'accompagnement de la rénovation serait de 15 millions d'euros.

Une décision a-t-elle été prise par le gouvernement à ce sujet ? Quel est le calendrier de cette décision ainsi que du chantier ?

Er werden twee studies uitgevoerd die nu bijna volledig in de vuilnisbak kunnen worden gegooid omdat ze geen rekening houden met de voetgangerszone in het stadscentrum. Die nutteloze studies hebben de belastingbetalers nochtans 234.000 euro gekost.

Ik hoop dat u ons vandaag eindelijk een tijdsschema zult meedelen. Mijn eerste interpellatie dateert van januari 2015. U zou ons een tijdschema meedelen in de zomer, maar die deadline werd twee keer verschoven, eerst naar september en daarna naar het einde van het jaar. Nu zijn we zo ver. Kunt u ons vandaag een nauwkeurig tijdschema meedelen?

In de pers vernemen we soms meer details dan in de commissie. Zo werd vorige zaterdag in de pers aangekondigd dat de werken in 2017 zouden starten en drie jaar zouden duren.

(Opmerkingen van de heer Smet)

Er worden twee financieringsscenario's overwogen: een klassieke aanbesteding voor een bedrag van ongeveer 450 miljoen euro, onderhoudskosten inbegrepen, of een publiek-private samenwerking (PPS) voor een bedrag van 665 miljoen euro, met de invoering van tolgeld om de renovatiekosten te dekken. Voor de begeleidingsmaatregelen zou 15 miljoen euro nodig zijn.

Heeft de regering al een beslissing genomen? Zo niet, wanneer mogen we die beslissing verwachten? Wanneer zullen de werken van start gaan?

Wat is de totale kostprijs van de gekozen optie? Als de regering voor een PPS heeft gekozen, wie zal dan deel uitmaken van het privéconsortium?

Welke buslijnen zullen worden versterkt om de sluiting van de tunnel op te vangen? Hoe groot zal de meerkost voor de MIVB zijn?

Hoe zult u het mobiliteitsprobleem oplossen? Hoe zult u de overlast in het noordwesten van Brussel beperken? Hebt u al overleg met de betrokken gemeenten aangevat?

Welke kosten zullen de werken met zich mee brengen voor de politiezones? Meer bovengronds

Quel est le coût total de l'option choisie, y compris dans le cadre d'un PPP ? Si cette dernière option est retenue, quels sont les membres du consortium privé ?

Quelles lignes de bus ont-elles été retenues afin de pallier la fermeture du tunnel ? Quel est le coût pour la STIB de cette augmentation de flux ? Comment va-t-on résoudre le problème de mobilité engendré ?

Avez-vous ou non retenu une option concernant les inévitables externalités négatives de ce chantier pour les communes du nord-ouest de Bruxelles ? Tout chantier cause des nuisances, mais on peut faire en sorte de les limiter avec un maximum de concertation, notamment avec les communes du nord-ouest concernées. Où en êtes-vous à ce sujet ?

Que va-t-il se passer quant au coût que ce chantier engendrera pour les zones de police ? On en a peu parlé, mais plus de flux en surface entraîne plus de travail de régulation de la circulation. Cela aura un coût, par exemple en termes d'heures supplémentaires pour la police.

Enfin, pouvez-vous nous fournir les résultats des études menées sur le tunnel depuis 2012 ? Cela commence à être long. Quels sont les résultats du dernier marché d'expertise relatif au "maintien du tunnel Léopold II en exploitation" ?

Avez-vous rencontré votre homologue Ben Weyts dans le cadre de ce dossier ? Si oui, quelles sont vos conclusions ? La société De Lijn a-t-elle prévu de renforcer ses lignes de bus dans le cadre du chantier ?

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

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Il y a donc 665 millions d'euros pour rénover et remettre au goût du jour une infrastructure de 2,534km.

M. Pascal Smet, ministre.- Comment arrivez-vous à ces chiffres ?

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Comme mon collègue Boris Dilliès, je remercie la presse d'avoir fait le point sur l'état du dossier, de nous annoncer

verkeer vraagt meer verkeersregeling.

Kunt u ons de resultaten bezorgen van de studies die sinds 2012 zijn uitgevoerd?

Hebt u uw collega Ben Weyts ontmoet? Welke resultaten heeft dat gesprek opgeleverd? Zal De Lijn haar buslijnen versterken?

De voorzitter.- Mevrouw Delforge heeft het woord.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).*- *Er wordt dus 665 miljoen euro uitgetrokken voor de renovatie van een tunnel van 2,534 km.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Waar haalt u die cijfers?*

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).*- *Net als de heer Dilliès heb ik in de pers een update over het dossier gelezen, met het*

que le gouvernement bruxellois se penchera jeudi sur deux scénarios possibles, et même de nous donner la position du Parti socialiste !

Cela ne lève toutefois pas toutes les interrogations. La question principale concerne les 665 millions d'euros pour la rénovation d'une infrastructure de deux kilomètres et demi, alors qu'on ignore encore comment on va financer cette autre infrastructure souterraine qu'est l'extension du métro nord.

Ces chiffres m'inquiètent. Si la version du partenariat public-privé (PPP) prévoit 665 millions d'euros, comme le dit l'article bien étayé sur lequel je me base, plutôt que les 450 millions prévus dans l'appel d'offres, c'est parce que nous n'avons pas les moyens de le financer et que nous cherchons des financements externes. Un PPP permet aux pouvoirs publics d'investir en s'endettant sans que la somme soit portée à la dette globale du budget. De nombreux débats européens portent sur la nécessité d'intégrer ou non les PPP à la dette. C'est ce que l'on fait ici, et cela vous coûtera plus cher car le partenaire privé, conscient qu'il a face à lui un pouvoir public exsangue et aux abois, agira plutôt en banquier qu'en entrepreneur.

Face à ce constat ahurissant dans une ville qui manque cruellement d'infrastructures de transports publics, mes collègues Hervé Doyen, Bruno De Lille et moi-même avons régulièrement soulevé cette question essentielle de l'utilité de poursuivre une telle initiative. Régulièrement, vous nous lancez des slogans tel que "la ville pour les gens, pas pour les voitures", mais il faut à un certain moment les traduire dans des budgets. Aujourd'hui, on voit quelles sont vos priorités. Nous faisons face à la réalité du coût de la voiture et des choix de mobilité et de ville que l'on promet.

Par conséquent, on se demande si l'on doit garder ce tunnel. Doit-on vraiment dépenser une telle somme sur trente ans alors que, lors de la discussion budgétaire, vous admettiez qu'avec les évolutions technologiques, les tunnels ne seront plus nécessaires dans quinze ans. Autrement dit, on va dépenser plus d'un demi-milliard d'euros pour un ouvrage qui, en fin de compte, ne sera plus nécessaire ! En revanche, beaucoup d'autres choses le seront : on aura besoin de plus de transports publics et on aura besoin de réaménager les voiries.

Si, malgré cela, vous persistez dans votre projet –

nieuws dat de Brusselse regering zich donderdag over twee mogelijke scenario's buigt. Ik moest ook het standpunt van de PS in de krant lezen!

Toch zijn niet alle vragen beantwoord. De belangrijkste vraag gaat over de 665 miljoen euro voor de renovatie van een autotunnel die tweeënhalve kilometer lang is, terwijl we nog altijd niet weten hoe we de nieuwe metrolijn naar Schaarbeek en Evere gaan financieren.

Voor de publiek-private samenwerking (PPS) wordt een budget van 665 miljoen euro uitgetrokken in plaats van de 450 miljoen waarvan sprake was in de aanbesteding. In feite betekent dat dat het Brussels Gewest de renovatie niet met eigen middelen kan financieren. Een PPS biedt de overheid de mogelijkheid om te investeren zonder schulden te maken die op de begroting wegen. Op het Europese niveau wordt drukt gedebatteerd over de vraag of de kostprijs van publiek-private samenwerkingen al dan niet bij de overheidsschulden moet worden gerekend. Ook in dit geval zal de publiek-private samenwerking ons duur te staan komen, want de privépartner zal eerder als bankier dan als ondernemer optreden.

Samen met de heren Doyen en De Lille heb ik meermaals het nut van de renovatie in vraag gesteld. U zegt regelmatig dat u een stad op maat van mensen en niet van auto's wilt, maar dat moet vroeg of laat zijn beslag krijgen in de begroting. We zien nu waar uw prioriteiten liggen.

Bijgevolg vragen we ons af of we de Leopold II-tunnel wel moeten behouden. Is het echt nodig om zo'n groot bedrag uit te geven over een periode van dertig jaar, terwijl u tijdens de begrotingsbesprekingen toegaf dat de technologische evolutie tunnels overbodig zal maken?

Als u uw project toch doordrukt, krijgen we te maken met een omvangrijk renovatieproject met grote gevolgen. Zouden we niet beter eerst acht maanden de tunnel sluiten om te testen of we niet zonder die tunnel kunnen?

Als u toch doorzet met de renovatie, hoe zult u die dan betalen? Steeds vaker wordt voorgesteld om er een toltunnel van te maken. Dat zou een aanzet tot een stadstol zijn. Ik verzet me daar niet tegen, maar wat me verontrust, is dat de openbare ruimte

et, visiblement, ce sera le cas –, nous allons avoir un chantier lourd, dont mon collègue vient de rappeler les implications, qui nous met globalement dans une situation d'expérimentation de Bruxelles sans le tunnel Léopold II. C'est encore plus paradoxal, puisque nous devons tâtonner pour trouver des solutions alternatives. Ne serait-il pas plus malin, avant de se décider de se lancer dans l'expérimentation, de faire un test de huit mois ? C'est une formule apparemment très acceptable dans cette ville.

Si néanmoins l'on s'obstine, où trouver l'argent ? Une option se dessine de plus en plus : le tunnel payant. On pourrait y déceler un embryon de péage urbain, système auquel je ne m'oppose pas. Ce qui est plus inquiétant, vu qu'il s'agit d'une voirie, c'est qu'on pourrait y voir une forme de privatisation de l'espace public. Par ailleurs, cette solution contient le risque d'un report en surface d'une série d'automobilistes.

De plus, les recettes récoltées ne permettront pas à la Région d'investir dans d'autres politiques. Contrairement à un péage urbain classique où l'argent servirait, par exemple, à financer des transports publics ou d'autres formes de mobilité, ici, les recettes serviront à rémunérer un acteur privé qui, au passage, se sera fait une belle plus-value car, contrairement aux pouvoirs publics, il peut emprunter et amortir ses investissements.

M. le ministre, j'ai donc hâte de vous entendre sur la manière dont la Région entend répondre aux défis futurs. On sort de la COP21 et, franchement, je ne suis pas fière de dire que j'habite dans une Région où l'on va claquer plus d'un demi-milliard d'euros pour rénover un vieux tunnel routier !

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

M. Marc Loewenstein (DéFI).- En complément aux questions de mes collègues, j'aimerais revenir sur deux points : le financement et la mobilité.

Pour ce qui est du financement du projet et, en particulier, de l'intérêt de recourir au financement via Beliris, on se rappellera que, lors de la dernière campagne électorale - tant au niveau régional que fédéral -, l'actuel ministre en charge de Beliris souhaitait de nouveaux tunnels à Bruxelles.

in dat geval wordt geprivatiseerd. Bovendien dreigen een heleboel chauffeurs dan gewoon bovengronds te gaan rijden.

Het gewest kan die inkomsten bovendien niet gebruiken voor andere zaken. In tegenstelling tot klassieke stadstol zouden de inkomsten van zo'n toltunnel immers naar een privépartner gaan. Die kan daar mooie winsten mee maken omdat hij, in tegenstelling tot de overheid, zijn investeringen kan afschrijven.

Ik wil graag van u horen hoe het gewest toekomstige uitdagingen aanpakt. De klimaatconferentie in Parijs is net afgelopen en ik ben er niet bepaald trots op dat ik in een gewest woon waar we een half miljard over de balk gooien om een oude autotunnel te renoveren!

De voorzitter.- De heer Loewenstein heeft het woord.

De heer Marc Loewenstein (DéFI) *(in het Frans).*- *De huidige minister die bevoegd is voor Beliris verklaarde tijdens de jongste verkiezingscampagne dat hij voorstander was van nieuwe tunnels in Brussel. Ik hoop dat zijn partij zowel op federaal als op gewestelijk niveau de noodzaak zal verdedigen om die te financieren met geld van Beliris. Ik betreur dat de heer Dilliès het niet over Beliris heeft gehad. Wij hadden gehoopt op een goedgenieuwsshows, zoals zijn fractieleider*

J'espère que son parti, dans un souci de cohérence entre les niveaux de pouvoir fédéral et régional, défendra de concert la nécessité de mobiliser des fonds Beliris. Je regrette que mon collègue Boris Dilliès n'ait pas abordé une seule fois, au cours de son intervention, la question du financement via Beliris. Il ne nous a pas donné de bonne nouvelle, comme son chef de groupe a l'habitude de le faire, avec éclat, en séance plénière.

Si le ministre fédéral en charge de Beliris, Didier Reynders, souhaitait mobiliser des budgets pour créer de nouveaux tunnels, je ne doute pas qu'il puisse faire un effort afin de libérer un budget destiné à la nécessaire rénovation du tunnel Léopold II. J'espère, M. Dilliès, que vous serez un bon relais des intérêts bruxellois auprès de votre collègue au niveau fédéral.

Divers scénarios, au budget très conséquent, sont aujourd'hui sur la table du gouvernement, notamment à cause de problèmes d'étanchéité. Le modèle financier à suivre en la matière est-il déjà défini ?

Des moyens Beliris seront-ils mobilisés ? Des contacts ont-ils été pris avec le niveau fédéral en ce sens ? Les rumeurs qui circulent au sujet d'un éventuel PPP sont-elles fondées ?

Enfin, en matière de mobilité, pouvez-vous nous donner davantage d'informations sur le scénario des travaux qui sera choisi par le gouvernement ? Dans le cadre du plan choisi, est-il bien prévu de mettre en place un Plan de mobilité pour canaliser au mieux la circulation pendant la durée du chantier et les périodes de fermeture du tunnel ?

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

M. Jamal Ikazban (PS).- Je remercie M. Delva de revenir sur la sécurité de nos tunnels parfois vétustes et en attente de rénovation. Comme notre président de commission, je vous avais interpellé en janvier à la suite d'un accident similaire, la chute d'un morceau de béton des parois sur un véhicule. Je m'étonne que ce type d'accident n'ait pu à nouveau être évité.

La rénovation d'un pareil ouvrage est complexe sur le plan tant technique que financier. Mes collègues y sont revenus à maintes reprises. Cela causera aussi un problème de mobilité durant les travaux.

met veel verve pleegt te verkopen. Ik hoop dat de heer Dilliès de Brusselse belangen bij zijn partijgenoten in de federale regering zal verdedigen.

Vandaag liggen er verschillende scenario's op tafel voor de financiering van de renovatie. Het gaat om hoge bedragen, omdat er ook een oplossing moet worden gevonden voor de problemen met de waterdichtheid. Heeft de regering al een beslissing genomen over de financiering?

Zal Beliris een deel van de kosten dragen? Zijn daarover contacten gelegd met de bevoegde federale minister? Zijn de geruchten over een eventuele publiek-private samenwerking gegrond?

Hoe zullen de werken precies verlopen? Zal er een mobiliteitsplan worden uitgewerkt om het verkeer in goede banen te leiden tijdens de werken?

De voorzitter.- De heer Ikazban heeft het woord.

De heer Jamal Ikazban (PS) *(in het Frans).*- *Ik dank de heer Delva voor zijn interpellatie over de veiligheid van de tunnels, die dringend aan renovatie toe zijn. Ik had u in januari geïnterpelleerd nadat een brok beton op een auto was gevallen. Het verbaast mij dat er opnieuw een dergelijk ongeval heeft plaatsgevonden.*

De renovatie van een dergelijk bouwwerk is een complexe aangelegenheid, zowel op technisch als op financieel vlak, en veroorzaakt mobiliteitsproblemen. Wij moeten evenwel vermijden dat het gewest een gebrek aan voorzorg

Par ailleurs, vu la répétition des incidents, il ne faudrait pas que la Région se voit accusée de défaut de prévoyance. Ainsi, tout comme mon collègue, je me demande comment la surveillance de l'ouvrage sera organisée et si des adaptations seront apportées aux programmes de surveillance et d'inspection pour éviter de nouveaux accidents, notamment en période hivernale où les cycles de gel et de dégel représentent un risque accru pour la solidité du béton.

Dans l'attente d'une rénovation intégrale, des travaux de sécurisation temporaire sont-ils prévus ? Dans ce contexte, que devient l'unique projet de la secrétaire d'État relatif au contrôle de vitesse pour les prochaines années, et qui concerne l'installation d'un radar-tronçon dans le tunnel Léopold II, alors que la hauteur de son plafond semble trop faible et que la circulation y sera interrompue ou fortement perturbée ?

Comme mes collègues, je pense que plusieurs options sont possibles. Que ce tunnel soit rénové ou non, fermé ou partiellement rénové, il est important de veiller à une concertation avec les communes concernées du nord-ouest de Bruxelles, et en particulier Molenbeek-Saint-Jean.

J'ai grandi à côté du boulevard Léopold II, il a trente ans d'âge et moi un peu plus. C'était une véritable balafre dans Bruxelles. J'ai vécu à côté de cette horreur, en béton dans un premier temps, et ensuite remplacé par un viaduc en métal après sa démolition, et puis vendu au Japon, je crois.

M. Pascal Smet, ministre.- Non ! À Bangkok !

M. Jamal Ikazban (PS).- Nous avons aujourd'hui un tunnel qui a mis beaucoup de temps à être construit. C'est une prouesse technique car il passe sous le canal, si je ne m'abuse, mais aujourd'hui, au vu des coûts de sa rénovation, ne devrait-on pas envisager sa fermeture et, par la même occasion, rénover dignement le boulevard Léopold II ? Vu son ancienneté, cette artère très importante de la Région bruxelloise mérite une attention particulière. Il y aurait donc lieu d'améliorer son aspect.

Envisagez-vous une rénovation, une fermeture ou non, partielle ou pas ?

wordt verweten. Hoe zal de tunnel in het oog worden gehouden? Zal het controle- en inspectieprogramma worden gewijzigd om nieuwe ongevallen te voorkomen, met name tijdens de winterperiode, waarin het beton nog meer dreigt te worden aangetast doordat het vriest en dooit?

Zijn er in afwachting van de volledige renovatie tijdelijke beveiligingswerken gepland? Welke gevolgen zal de renovatie hebben voor de invoering van trajectcontrole? De plafonds zijn immers te laag en het verkeer zal tijdens de werken worden onderbroken of sterk verstoord.

Net zoals mijn collega's denk ik dat het belangrijk is om overleg te plegen met de betrokken gemeenten, en in het bijzonder met Sint-Jans-Molenbeek, ongeacht of er nu voor een volledige of gedeeltelijke renovatie wordt gekozen, de tunnel wordt afgesloten enzovoort.

Ik ben opgegroeid naast het viaduct in de Leopold II-laan, dat een echt litteken in de stad was en waarvan de metalen structuur na de afbraak aan Japan werd verkocht.

De heer Pascal Smet, minister (in het Frans).- *Nee, aan Bangkok!*

De heer Jamal Ikazban (PS) (in het Frans).- *Tegenwoordig hebben we een tunnel. Het heeft lang geduurd om die te bouwen, want het is een technisch hoogstandje. De tunnel loopt immers onder het kanaal. Zou het, gezien de enorme renovatiekosten, echter niet beter zijn om de tunnel te sluiten en de Leopold II-laan een grondige opknappbeurt te geven?*

Overweegt u een renovatie of een gehele of gedeeltelijke sluiting van de tunnel?

Wat de mogelijkheid van een publiek-private samenwerking betreft: de PS is niet echt voorstander van een geprivatiseerde autosnelweg

Concernant le PPP, nous n'envisageons pas positivement l'idée d'une autoroute privatisée dans ou sous Bruxelles. Par contre, il ne faut pas écarter la possibilité de faire contribuer les grands utilisateurs de ces tunnels, puisqu'un nombre important d'entre eux ne font que traverser la ville.

Cela dit, on ne peut se poser la question du tunnel Léopold II sans insister à nouveau sur l'importance des transports en commun. Leur renforcement est, comme l'a souligné Mme Delforge, notre priorité. Je songe à la ligne de tram 9, dont les travaux semblent avancer à bonne allure. L'ouverture de cette ligne va fortement modifier les comportements des utilisateurs, potentiels ou habitués.

Du côté des coûts, il faut être prudent : une privatisation du chantier ou une participation du secteur privé pourrait donner l'illusion d'amener de l'argent pour finir par être beaucoup plus coûteuse pour la Région. Il faut aussi parler des moyens financiers du fonds Beliris. Je ne vais pas remuer le couteau dans la plaie et réexpliquer à M. Dilliès qu'il faudrait rappeler au gouvernement fédéral le rôle de Bruxelles et la nécessité de ces financements. M. Reynders avait d'ailleurs publié, avant les élections, un livre où il évoquait justement les tunnels.

M. Boris Dilliès (MR).- Le gouvernement fédéral ne peut pas tout...

M. Jamal Ikazban (PS).- Il ne peut pas tout, mais il peut beaucoup ! Le fonds Beliris n'a jamais été autant dédié à la mobilité et aux transports. Le tunnel Léopold II est un exemple typique d'ouvrage pour lequel l'autorité fédérale doit apporter son aide à la Région bruxelloise, puisque celle-ci doit financer la rénovation et l'entretien d'un tunnel utilisé en très grande partie par des non-Bruxellois.

M. le président.- La parole est à M. De Lille.

M. Bruno De Lille (Groen) *(en néerlandais)*.- *La seule rénovation du tunnel Léopold II coûtera 665 millions d'euros, soit 22 millions d'euros par an durant trente ans.*

Or, l'analyse coûts-bénéfices conclut à l'absurdité

in of onder Brussel. Daarentegen mogen we de mogelijkheid om een toltunnel in te voeren niet uitsluiten, aangezien een groot deel van het autoverkeer enkel de stad doorkruist.

Een ander belangrijk punt is de uitbreiding van het openbaar vervoer. De ingebruikname van tramlijn 9 zal bijvoorbeeld het gedrag van de potentiële en vaste gebruikers sterk wijzigen.

Met betrekking tot de kosten moeten we voorzichtig zijn. Een privatisering van de werken of een bijdrage van de privésector is niet noodzakelijk goedkoper voor het gewest. Ik hoef de heer Dilliès niet uit te leggen hoe belangrijk het is om de federale overheid te wijzen op de rol van Brussel en de noodzaak om geld van Beliris te investeren in de renovatie van de tunnels. De heer Reynders gaf voor de verkiezingen een boek uit waarin hij het ook over de Brusselse autotunnels had.

De heer Boris Dilliès (MR) *(in het Frans)*.- *De federale overheid kan niet alles doen....*

De heer Jamal Ikazban (PS) *(in het Frans)*.- *Niet alles, maar toch veel! Er werd nog nooit zoveel geld van Beliris uitgetrokken voor mobiliteit en vervoer. De Leopold II-tunnel is een perfect voorbeeld van het soort bouwwerk waarvoor de federale overheid steun aan het Brussels Gewest moet verlenen, aangezien de tunnel in grote mate wordt gebruikt door automobilisten die niet in Brussel wonen.*

De voorzitter.- De heer De Lille heeft het woord.

De heer Bruno De Lille (Groen).- De renovatie van de Leopold II-tunnel zal blijkbaar zeer veel kosten: 665 miljoen euro. Dat is een enorm bedrag. Zelfs als je dat over de volgende dertig jaar spreidt, gaat het nog altijd om 22 miljoen euro per jaar, alleen voor de tunnel, zonder dat er

d'investir des millions dans un tunnel déficitaire. Nous ne pouvons plus nous le permettre.

Au vu des problèmes de mobilité dans Bruxelles, il vaut mieux prendre d'ores et déjà des mesures pour diminuer la pression automobile et permettre ainsi la fermeture d'un tunnel qui deviendra inutile.

Il nous faut donc de bonnes alternatives, comme des transports en commun rapides sur le parcours du tunnel, pour que les visiteurs et les navetteurs puissent rejoindre le centre de Bruxelles.

Apparemment, le gouvernement bruxellois a une autre vision des choses. Il veut continuer à investir dans des infrastructures routières durant les trente années à venir. Mais avec quels moyens financiers ?

Il existe plusieurs possibilités. La première consisterait à faire appel à Beliris. Mais ce fonds dispose-t-il encore d'un financement suffisant, vu la diminution des moyens accordés à la Région par le pouvoir fédéral ?

Et même si le pouvoir fédéral octroyait les moyens nécessaires, le financement du tunnel ne serait pas garanti pour autant, puisque le gouvernement ne cesse de puiser dans un panier Beliris qui semble sans fond. Mais tôt ou tard, les moyens manqueront et il faudra faire des choix. N'oublions pas que le gouvernement a déjà affirmé vouloir utiliser les moyens de Beliris pour le métro.

La rénovation du tunnel Léopold II est donc une chimère : nos caisses sont vides.

Ensuite, on peut envisager que la Région paie elle-même la rénovation. Mais comme les plans ne seront pas finalisés avant 2018, la facture sera transmise au gouvernement suivant. Ce n'est ni correct, ni réalisable, car cela reporterait également l'ensemble du financement des plans du métro.

(Remarques de M. Smet)

Le gouvernement actuel prend un engagement concernant des travaux d'infrastructure de la STIB, mais en sachant que c'est le gouvernement suivant qui devra payer un montant très élevé en 2019-2020. Il pourra peut-être trouver la somme nécessaire, mais ne pourra certainement pas

mobilitémaatregelen zijn genomen.

U hebt altijd gezegd dat er voor u geen taboes bestaan. U onderzoekt bij elk project of het niet te veel kost en of het voldoende oplevert. Vervolgens stemt u uw beleid daarop af.

Ook in dit geval moeten we rekening houden met de kosten-batenanalyse. De onvermijdelijke conclusie is dat het geen zin heeft om miljoenen in een verlieslatende tunnel te pompen. Dat kunnen we ons niet langer veroorloven.

Gezien de problematische mobiliteit in Brussel, zijn we beter af zonder die tunnel. Hij heeft immers een aanzuigeffect en zal nog meer wagens naar Brussel lokken. We moeten die tunnel sluiten. Niet van de ene dag op de andere natuurlijk, maar we moeten nu al maatregelen nemen om ervoor te zorgen dat het in de toekomst mogelijk wordt. We moeten de druk van het autoverkeer in Brussel zodanig doen dalen dat de tunnel overbodig wordt.

We hebben dus goede alternatieven nodig, zoals snel openbaar vervoer over het traject van de tunnel. Bezoekers en pendelaars hebben hun auto dan niet langer nodig om naar het centrum van Brussel te komen.

De Brusselse regering ziet het blijkbaar anders. Zij wil de volgende dertig jaar blijven investeren in infrastructuur voor het wegverkeer. De vraag is waar zij het geld voor die werken vandaan zal halen.

Er zijn een aantal mogelijkheden. Om te beginnen is er Beliris, dat altijd voor een oplossing mag zorgen als het Brussels Gewest dure werken plant. Het is nog maar de vraag of Beliris nog wel voldoende middelen ter beschikking heeft, want het Brussels Gewest krijgt van de huidige federale regering minder geld.

Zelfs als Beliris toch het nodige geld van de federale overheid krijgt, is er nog geen financiële oplossing voor de tunnel. De regering lijkt als een tovenaarswonder elke cent van Beliris een keer of vier te kunnen geven. Dat kan ze niet blijven volhouden. Vroeg of laat moet ze een keuze maken en beslissen waar ze dat geld aan zal besteden. Daarna is het geld op en kunnen we het niet meer uitgeven.

De regering heeft eigenlijk al gezegd dat ze het

financer simultanément les travaux du tunnel, compte tenu du contexte budgétaire actuel.

Enfin, il y a la solution magique du PPP. Or, un investisseur privé ne voudra investir que s'il retire un bénéfice et ne supporte pas uniquement les risques. Ce sera le cas si le gouvernement promet de payer un certain montant les premières années, mais cette option n'est pas soutenue par le ministre du Budget, car il s'agit d'un recours inapproprié au PPP.

Le gouvernement peut également introduire un péage pour l'utilisation du tunnel, un système dont je suis partisan. Pour être efficace, ce système doit toutefois tenir compte des problèmes de mobilité propres à Bruxelles.

Les recettes de ce péage pourraient servir à investir dans les transports publics et améliorer ainsi la mobilité.

En outre, il faut pouvoir garantir à l'investisseur privé éventuel qu'il récupérera sa mise en trente ans. Cette perspective est compromise si la Région bruxelloise décide entre-temps de réduire la pression automobile et que le tunnel est délaissé dans dix ou quinze ans.

Le scénario du PPP n'est donc pas réaliste, sauf si le gouvernement renonce à son ambition de diminuer la pression automobile et attire au contraire des voitures vers le tunnel et vers Bruxelles, ce qui est la pire option pour les habitants de la Région.

Selon la presse, le péage ne serait imposé qu'aux non-Bruxellois. En pratique, il faudrait cependant l'imposer à tout le monde, en vertu de la législation européenne, et proposer ensuite une compensation pour les Bruxellois.

Cette compensation est envisageable par le biais de la taxe de circulation, mais tous les Bruxellois en profiteraient, qu'ils empruntent ou non le tunnel. Par contre, les recettes de la Région bruxelloise s'en verraient bien diminuées. Autrement dit, les Bruxellois en feraient finalement les frais, ce qui serait inacceptable.

L'analyse coûts-bénéfices montre qu'il n'existe qu'une seule solution : réduire au plus vite la pression automobile dans Bruxelles, afin que le

geld van Beliris voor de metro wil gebruiken. Ze is dan ook niet erg realistisch als ze blijft dromen van een renovatie van de Leopold II-tunnel, want daar is geen geld meer voor.

Een andere mogelijkheid is dat het gewest de renovatie zelf betaalt, maar dat kan het zich niet veroorloven. Voor deze regering is het gemakkelijk, want vooraleer de plannen klaar zijn, is het al snel 2018. Dat betekent dat de regering de rekening eigenlijk doorschuift naar de volgende regering. Dat is niet correct en ook niet haalbaar, want ook alle kosten voor de metroplannen worden doorgeschoven.

(Opmerkingen van minister Smet)

De precieze kostprijs voor de MIVB-infrastructuurwerken kennen we nog altijd niet. Bij de voorstelling van de metroplannen heeft de minister wel gezegd dat de volgende regering in 2019-2020 een heel groot bedrag zal moeten betalen. Hoe ze dat zal doen, weet voorlopig niemand, maar toch engageert de huidige regering zich daartoe.

De volgende regering kan een dergelijk groot bedrag misschien wel vinden, maar het is niet realistisch om te veronderstellen dat ze daarnaast ook voor de renovatie van de tunnel een tweede groot bedrag kan vrijmaken, zeker niet in de huidige begrotingscontext.

Dan is er nog het magische woord PPS. Voor een PPS is er een privé-investeerder nodig. Die zal alleen willen investeren als hij er zelf voordeel uit haalt en niet alleen de risico's draagt. Daarvoor kan worden gezorgd als de regering belooft dat ze de eerstvolgende jaren een bepaald bedrag zal betalen, maar dan is dat een oneigenlijk gebruik van de PPS. De minister van Begroting staat daar niet achter.

De regering kan ook een tunneltol invoeren maar dan zullen de mensen natuurlijk proberen de tunnel te vermijden en andere wegen gebruiken. Ik ben in principe voorstander van een tolsysteem. Het is mogelijk om een systeem te ontwikkelen dat goed is voor Brussel. Een dergelijk systeem moet rekening houden met de mobiliteitsproblemen die Brussel eigen zijn.

Het moet zorgen voor een betere mobiliteit in

tunnel perde son utilité d'ici quelques années. Nous pourrions alors le fermer et prendre des mesures en surface pour fluidifier la circulation locale. Nous devrions également élargir l'offre de transports en commun pour les non-Bruxellois.

Brussel. De opbrengst dient te worden gebruikt om in openbaar vervoer en dergelijke te investeren. Een gewone tol echter, zoals hier wordt voorgesteld, is louter een manier om mensen nog meer geld afhandig te maken.

Bovendien moet je de eventuele privé-investeerder kunnen garanderen dat die op dertig jaar tijd zijn geld zal terugverdienen. Als het Brussels Gewest ondertussen de autodruk wil verlagen, is dat problematisch voor een privé-investeerder. Over tien of vijftien jaar rijdt er misschien niemand nog door de tunnel, maar ondertussen heeft de investeerder wel betaald.

Het PPS-scenario is dus niet realistisch, behalve als de regering haar ambitie inzake de daling van de autodruk zou laten varen en auto's naar de tunnel en naar Brussel zou aantrekken. Dat is echter de slechtst mogelijke optie voor de inwoners van het gewest.

Volgens de pers zou de tunneltol enkel worden betaald door wie van buiten Brussel komt. In de praktijk moet je echter aan iedereen tol vragen, en die vervolgens compenseren voor de eigen inwoners. De Europese wetgeving schrijft immers voor dat als er tol wordt geheven, iedereen die moet betalen.

Compensaties zijn mogelijk via de verkeersbelasting, maar die compensaties zouden dan wel voor iedereen gelden. Of automobilisten de tunnel gebruiken of niet, ze zouden allemaal een korting krijgen via hun verkeersbelasting. Brussel zou in dat geval heel wat minder inkomsten ontvangen. Sommige dingen zouden dan niet langer mogelijk zijn, tenzij de belasting op andere manieren verhoogd wordt. Met andere woorden, het zullen uiteindelijk toch de Brusselaars zijn die moeten betalen en dat is onaanvaardbaar.

De kosten-batenanalyse wijst uit dat er maar een oplossing is, namelijk de autodruk in Brussel zo snel mogelijk naar beneden halen zodat de tunnel over enkele jaren niet meer nodig is. Dan kunnen we hem sluiten en aan de oppervlakte maatregelen nemen om het lokale verkeer goed te laten verlopen. Verder moeten we het openbaarvervoeraanbod verruimen, zodat ook mensen die van buiten Brussel komen, overal geraken.

M. le président.- La parole est à Mme Van Achter.

Mme Cieltje Van Achter (N-VA) (*en néerlandais*).- *Je me joins à M. Delva et en partie à M. De Lille. Avant d'entreprendre la rénovation d'un tunnel, il faut prévoir des alternatives. Les transports publics sont-ils suffisants le long du parcours du tunnel pour les nombreux navetteurs et Bruxellois qui l'empruntent quotidiennement ?*

Un péage n'a de sens que si l'usager reçoit une contrepartie, comme l'assurance d'arriver plus rapidement à destination. Ce n'est pas le cas ici.

Envisagez-vous un péage pour l'usage du tunnel Léopold II rénové ? Comment se conciliera-t-il avec la taxe kilométrique ? Les automobilistes ne chercheront-ils pas à l'éviter en empruntant les petites rues ?

Envisagez-vous une distinction entre différents groupes d'utilisateurs, comme le signale la presse ? Sur quel fondement juridique ?

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

M. Hervé Doyen (cdH).- Ce type de rénovation coûte 266.000 euros le mètre. Cette somme équivaut à la construction de 65 écoles, à dix millions l'unité. Ce dossier est excitant car il nous met tous face à des choix, y compris le gouvernement.

À l'instar de mes collègues, qui se sont adressés à vous aujourd'hui et lors d'autres réunions de cette commission, je vous invite à vous méfier des apparences. Personne n'aurait imaginé, il y a trois ou quatre ans, lorsqu'on a commencé à envisager la rénovation du viaduc Reyers, qu'on allait le démolir et renoncer à la construction d'un tunnel à sa place. Il semblait évident que le viaduc serait simplement rénové, voire démolit et remplacé par un tunnel. Au bout du compte, il s'est avéré que ce n'était pas aussi évident.

C'est pourquoi je vous invite à nous poser collectivement la question de savoir s'il est à ce

De voorzitter.- Mevrouw Van Achter heeft het woord.

Mevrouw Cieltje Van Achter (N-VA).- Ik sluit mij aan bij de heer Delva en deels bij de heer De Lille. Voor je aan de renovatie van een tunnel begint, moet je voor alternatieven zorgen. Is er langs het traject van de tunnel voldoende openbaar vervoer om het Brussels Gewest binnen te rijden? Ik betwijfel dat, aangezien heel veel pendelaars en Brusselaars dagelijks de tunnel gebruiken.

Tol heffen is zinvol als de gebruiker er iets voor in de plaats krijgt. Wie op de snelweg tol betaalt om een tunnel te mogen gebruiken, is bijvoorbeeld sneller op zijn bestemming. In dit geval lijkt een voordeel voor de gebruiker echter niet mogelijk.

Overweegt u om tol te heffen in de gerenoveerde Leopold II-tunnel? Hoe zal die tol zich verhouden tot de kilometerheffing? Zullen autobestuurders niet voor een sluipteg door de kleinere straten kiezen?

In de pers werd gewag gemaakt van een onderscheid tussen verschillende groepen gebruikers. Ik zie niet goed in hoe zo iets juridisch hard te maken valt. Overweegt u inderdaad een gedifferentieerde tolheffing?

De voorzitter.- De heer Doyen heeft het woord.

De heer Hervé Doyen (cdH) (*in het Frans*).- *De renovatie van de tunnel zal 266.000 euro per meter kosten. Met het totale budget kunnen we 65 scholen bouwen. Dit dossier dwingt ons om keuzes te maken.*

U moet soms wat langer nadenken en niet meteen voor de meest voor de hand liggende oplossing kiezen. Toen we vier jaar geleden de renovatie van het Reyersviaduct overwogen, dacht niemand dat we het zouden afbreken. Later kwamen we tot de conclusie dat een afbraak de beste oplossing was.

Is het wel de moeite om zoveel geld te besteden aan de renovatie van de Leopold II-tunnel? Het Brussels Gewest kan zich dat eigenlijk niet permitteren en bovendien is het niet de enige tunnel in Brussel die aan renovatie toe is.

Voor we het weten, zijn we miljarden in de Brusselse tunnels aan het investeren. Aangezien de

point évident que le tunnel Léopold II mérite que l'on investisse 665 millions d'euros dans sa rénovation, sachant que nous n'avons pas cet argent à disposition et qu'après ce tunnel-là, il y en aura d'autres. Ce ne sont pas les tunnels qui manquent à Bruxelles !

À terme, les 665 millions d'euros deviendront vite des milliards ! Et quand on aura rénové tous les tunnels, il faudra revenir au tunnel Léopold II car, manifestement, la durée de vie des tunnels ne s'étend pas au-delà de vingt-cinq ou trente ans.

Nous sommes donc à la croisée des chemins. Il convient donc que nous prenions le temps de bien réfléchir à la question. J'aimerais savoir si, parmi toutes les études réalisées figure une étude "modèle mathématique" qui établit que nous ne pouvons pas vivre sans ce tunnel.

L'une des questions essentielles par rapport au tunnel Léopold II est celle de savoir qui l'emprunte chaque matin pour rentrer dans Bruxelles, et chaque soir pour en sortir. Il ne s'agit pas de souligner une dichotomie idiote entre Bruxellois et non-Bruxellois. Je suis en effet convaincu que les 350.000 personnes qui viennent chaque jour travailler à Bruxelles contribuent largement à la vie économique de la Région.

Cependant, la question se pose de l'alternative à la voiture individuelle pour tous ces navetteurs qui empruntent quotidiennement le boulevard Léopold II et l'avenue Charles-Quint depuis ou jusqu'à Ternat, en progressant pare-chocs contre pare-chocs aux heures de pointe.

J'enjoins vivement le ministre d'intégrer ces réflexions. Ne faudrait-il pas élaborer un modèle mathématique qui évalue la fermeture du tunnel Léopold II et son remplacement par un boulevard urbain, comme il en existe dans nombre de grandes villes européennes ? Cela permettrait d'objectiver le dossier.

Si d'aventure on trouve les 650 millions d'euros de financement pour ce chantier - voire le milliard d'euros, les dépassements de budgets étant fréquents - ne vaudrait-il pas mieux les dépenser à autre chose ? N'est-ce pas l'occasion de réfléchir à une solution en termes de transports publics pour les milliers de navetteurs qui viennent principalement du Pajottenland et de Zellik ? Ne

levensduur van een tunnel niet meer dan 25 tot 30 jaar bedraagt, zullen we de Leopold II-tunnel alweer moeten laten renoveren nadat alle andere tunnels een opknopbeurt hebben gekregen.

Is er een studie waaruit duidelijk blijkt dat de Leopold II-tunnel onmisbaar is voor het Brussels Gewest?

We moeten nagaan wie de Leopold II-tunnel dagelijks gebruikt om van en naar Brussel te rijden. Ik zeg dat niet omdat ik een onderscheid wil maken tussen Brusselaars en anderen, want de 350.000 pendelaars die dagelijks in het gewest komen werken, dragen bij aan de Brusselse economie. De vraag is echter of wij hun geen alternatief kunnen bieden voor de dagelijkse files op de Leopold II-laan en de Keizer Karellaan.

U moet nagaan welke gevolgen het zal hebben als we de tunnel vervangen door een stadsboulevard. Alleen zo kunt u een objectieve beslissing nemen.

Mocht de regering toevallig nog ergens 650 miljoen euro vinden, dan kunnen we die toch beter aan iets anders besteden, zoals goed openbaar vervoer voor de duizenden pendelaars uit het Pajottenland? Zo zou de metro bijvoorbeeld tot voorbij Simonis kunnen worden doorgetrokken.

Vanuit Sint-Agatha-Berchem, Zellik en Groot-Bijgaarden is Brussel niet goed bereikbaar met het openbaar vervoer. Daarom nemen pendelaars uit die omgeving massaal de auto. Velen rijden niet verder dan Simonis, waar ze overstappen op de metro.

We sloten het voorbije weekend een klimaatakkoord. Als we dat willen uitvoeren, moeten alle beleidsniveaus samenwerken om ervoor te zorgen dat er een dag komt waarop het autoverkeer en de vervuiling in Brussel afnemen.

Dankzij het verlengde van de Leopold II-tunnel, dat onder het Rogierplein doorloopt, kan het doorgaande verkeer het kruispunt op dat plein vermijden, wat niet kan worden gezegd over de tunnel tussen de basiliek van Koekelberg en het Rogierplein. Dat gedeelte dient alleen om nog meer verkeer over die as te kunnen laten rijden. Sommige in- en uitgangen van de tunnel liggen op amper twee meter van de huizenrij.

pourrait-on pas, par exemple, envisager l'aménagement d'une station de métro plus en amont que Simonis, qui est la première station de métro hyperperformante en termes de capacité ?

À hauteur de Berchem-Sainte-Agathe, de Zellik et de Grand-Bigard, il n'existe aucun transport public performant. C'est l'une des raisons pour lesquelles les navetteurs prennent leur voiture. Comme le bourgmestre de Koekelberg en témoignera, de nombreux navetteurs ne vont d'ailleurs pas plus loin que la place Simonis. Ils se garent dans le quartier et prennent le métro. La station de métro Simonis est la plus performante pour amener massivement les navetteurs dans le centre de Bruxelles.

Je rappelle que nous avons approuvé ce week-end un accord sur le climat. Opérationnaliser celui-ci, en collaboration avec tous les niveaux de pouvoir, majorité et opposition confondues, c'est aussi se poser la question de savoir s'il ne faudrait pas un jour faire en sorte qu'il y ait moins de voitures et de pollution à Bruxelles !

Enfin, la deuxième partie du boulevard Léopold II, qui passe au-dessous de la place Rogier, a une fonction d'évitement de carrefour. C'est d'ailleurs souvent la première fonction d'un tunnel en ville. Mais ce n'est pas le cas de la première partie, reliant l'arrière de la Basilique de Koekelberg et la place Rogier, qui n'est que le dédoublement d'un boulevard urbain.

Cela occasionne des dégâts. À ce titre, M. Ikazban a évoqué son enfance avec vue sur un viaduc, qui était une hérésie urbanistique. C'est également le cas du boulevard en surface à l'heure actuelle : certaines trémies d'accès et de sortie du tunnel Léopold II se situent à deux mètres des façades de maisons habitées.

Un véritable chaos règne, du matin au soir et dimanche compris, à la sortie du tunnel Léopold II donnant sur la place Rogier. Les files à cet endroit sont infernales, même lorsque la circulation est fluide dans le reste de Bruxelles. Nous devons absolument mener une réflexion en la matière.

Il serait intéressant de mener des études, non pas idéologiques ou climatiques mais simplement mathématiques, en faveur d'un réaménagement du boulevard Léopold II en un beau boulevard urbain,

De uitrit van de tunnel op het Rogierplein veroorzaakt een nimmer aflatende verkeerschaos, zelfs wanneer het verkeer in de rest van Brussel vlot verloopt.

We moeten wetenschappelijke studies laten uitvoeren over de gevolgen van een heraanleg van de Leopold II-laan en van de vervanging van de tunnel door een stadsboulevard.

tel qu'il existait avant le tunnel ou le viaduc.

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

M. Pascal Smet, ministre.- D'abord, vous avez tout à fait raison de demander si le tunnel doit rester ouvert ou non. J'ai également posé cette question au gouvernement.

En 2012, le gouvernement, dont Ecolo et Groen étaient membres, avait également décidé la rénovation du tunnel. Aujourd'hui, nous serions en mesure de décider de le fermer ou non si ce dossier avait été correctement préparé par le passé.

Deuxièmement, la question posée aujourd'hui est pertinente. Va-t-on rénover le tunnel sachant que, dans de nombreuses villes européennes, la tendance est soit de fermer les tunnels, soit de les remplacer ? C'est une question que j'ai également posée, il y a onze jours, lorsque le gouvernement a pris sa décision. Va-t-on conserver ou non le tunnel, puisqu'on pourrait réaménager la surface - j'y reviendrai tout à l'heure -, y prévoir peut-être un boulevard urbain, comme vous le dites, qui comprendrait au minimum de chaque côté deux bandes de circulation, une bande de bus, une piste cyclable et un trottoir ? L'espace est probablement suffisant, mais il faudra peut-être supprimer l'une ou l'autre aire de stationnement. Les tunnels pourraient alors être reconvertis en parkings. C'est envisageable.

J'ai constaté l'absence d'une majorité au sein du gouvernement en faveur de cette option. J'ai également constaté que notre déclaration de politique régionale ne la mentionnait pas. Le gouvernement précédent, qui comptait Ecolo et Groen dans ses rangs, n'avait pas préparé non plus le dossier dans ce sens. Au contraire, il a décidé, en 2012, de rénover le tunnel Léopold II.

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Qui ne connaît de problèmes que depuis 2009...

M. Pascal Smet, ministre.- Je ne vous ai pas interrompue. Je ne fais que des constats.

M. le président.- Mme Delforge, la parole est au ministre.

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *De vraag of we de tunnel moeten houden, is terecht. In 2012 besliste de regering, toen nog met Groen en Ecolo, om de Leopold II-tunnel te renoveren. Als dit dossier in het verleden grondig was aangepakt, zouden we nu beter kunnen beslissen.*

Is het wel een goed idee om die tunnel te renoveren, terwijl heel wat Europese steden hun tunnels sluiten of vervangen door stadsboulevards? Voor zo'n stadsboulevard ter vervanging van de Leopold II-tunnel is er wellicht voldoende plaats, al moeten er dan wel enkele parkeerplaatsen sneuvelen. De tunnels zouden in dat geval tot parkings kunnen worden omgebouwd.

Binnen de regering is er echter geen meerderheid die achter dat voorstel staat. Het plan staat niet in het regeerakkoord en de vorige regering heeft het nooit overwogen. Ze besliste in 2012 om de Leopold II-tunnel te renoveren.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).*- *Alsof de problemen met die tunnel plots zijn opgedoken in 2009!*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Ik heb u niet onderbroken. Ik stel gewoon vast hoe de vork in de steel zit.*

De voorzitter.- Mevrouw Delforge, de minister heeft het woord.

Mme Céline Delforge (Ecolo).- On est à la limite du fait personnel, là !

M. Bruno De Lille (Groen).- Nous attendons le moment où le ministre va nous annoncer que c'est lui qui a eu l'idée de fermer le tunnel en 2008 !

M. Pascal Smet, ministre.- Mes propos suscitent apparemment de la nervosité auprès de certains. Je n'accuse personne. Je ne fais qu'établir des constats factuels.

(Remarques de Mme Delforge)

Par ailleurs, notre décision de fermer le tunnel ne serait pas évidente à expliquer ni aux Flamands ni aux Wallons. La question doit aussi être posée aux Bruxellois car les embouteillages que nous connaissons ne disparaîtront pas du jour au lendemain et se répercuteront pendant dix à quinze ans en surface.

En outre, il ne faut pas oublier la présence des carrefours. Nous avons aujourd'hui une sorte de dédoublement, quoique relatif. Toute cette organisation n'est pas évidente.

J'ai donc constaté que l'option de maintenir le tunnel a été choisie. Je suis du reste d'accord avec M. Doyen quand il dit qu'il faut prolonger le métro. Il a d'ailleurs été convenu à ma demande, lors de la formation du gouvernement, d'étudier le prolongement du métro entre Simonis et Grand-Bigard.

Nous avons établi notre plan d'investissements pour les dix ans à venir, d'un montant de 5,2 milliards d'euros. Nous sommes la seule Région de Belgique à consentir un tel effort. Mais il est impossible de prolonger la ligne entre Simonis et Grand-Bigard dans les dix ans qui viennent. Nous pouvons par contre préparer le dossier pour permettre au prochain gouvernement de prendre une décision. Nous aurions alors une alternative crédible.

Compte tenu de tous ces éléments, le gouvernement a conclu à la nécessité de rénover le tunnel, bien que ce soit à contrecœur.

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).*- *Het scheelt niet veel of uw uitlating kan worden opgevat als een persoonlijk feit.*

De heer Bruno De Lille (Groen) *(in het Frans).*- *Straks komt minister Smet nog verkondigen dat hij in 2008 al het idee had om de tunnel te sluiten!*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Blijkbaar krijgen sommigen het op hun heupen van mijn uitspraken. Ik beschuldig niemand, ik stel alleen maar vast.*

(Opmerkingen van mevrouw Delforge)

Het zou niet eenvoudig zijn om aan Vlaanderen en Wallonië uit te leggen waarom we de tunnel sluiten. Daarnaast moeten we de vraag ook aan de Brusselaars voorleggen. De files zullen immers niet van de ene dag op de andere verdwijnen. De sluiting van de tunnel zou de eerste tien tot vijftien jaar nog bovengronds merkbaar zijn.

Daarnaast zouden we op zoek moeten gaan naar oplossingen voor de kruispunten waar het doorgaande verkeer tegenwoordig gewoon onderdoor rijdt.

Ik ben het ermee eens dat we de metro moeten verlengen. Bij de regeringsvorming werd trouwens al afgesproken om een verlenging van de metro van Simonis naar Groot-Bijgaarden te overwegen.

Met ons investeringsplan voor de komende tien jaar gaat een bedrag van 5,2 miljard euro gepaard. Het Brussels Gewest investeert meer dan Vlaanderen en Wallonië. Het is echter onmogelijk om in die tien jaar een metrolijn tussen Simonis en Groot-Bijgaarden aan te leggen. We kunnen er wel voor zorgen dat de volgende regering daar een beslissing over kan nemen.

De regering hield bij haar beslissing om de tunnel te renoveren rekening met alle voornoemde elementen.

(De heer Boris Dilliès, voorzitter, treedt als voorzitter op)

Vandaag concentreren we ons op de Leopold II-tunnel, maar er zijn nog veel meer tunnels in

(M. Boris Dillière, président, prend place au fauteuil présidentiel)

Le 3 décembre, nous avons confirmé la décision de rénover le tunnel Léopold II. L'attention est aujourd'hui focalisée sur ce tunnel, mais il ne faut pas oublier les autres tunnels : Rogier, Reyers, Porte de Hal, etc. Nous procédons actuellement à un état des lieux des tunnels bruxellois, dont les conclusions seront disponibles l'année prochaine. Je crains d'ailleurs, selon les informations qui me parviennent, que les rénovations ne se limiteront pas au tunnel Léopold II. Attendez-vous à dix à quinze ans de travaux de ce type, non pas par choix, mais parce que la réalité l'impose.

Entre-temps, le tunnel Léopold II reste ouvert. Bruxelles Mobilité, la police, les pompiers, tous sont mobilisés à cette fin, ce qui représente des frais d'investissement significatifs. En attendant la rénovation et afin d'éviter tout risque, le tunnel sera fermé chaque fois qu'un incident sera signalé, le temps d'effectuer la réparation nécessaire.

La deuxième décision prise le 3 décembre porte sur le scénario de la mobilité. Il y a eu des études sur la piétonnisation du centre-ville ; celle-ci n'a pas de réel impact sur cette mobilité. L'argent n'a pas été perdu, les études ont été actualisées, en envisageant plusieurs scénarios. Le gouvernement a tranché en faveur d'un scénario de préférence. Celui-ci figurera dans le cahier des charges, en laissant la possibilité à l'entrepreneur de faire d'autres propositions, en respectant l'objectif de limiter au maximum l'impact sur la mobilité à Bruxelles.

J'ai envoyé mon chef de cabinet aux Pays-Bas. Le "Rijkswaterstaat" (Ministère de l'Infrastructure et de l'Environnement) a en effet une grande expérience dans la rénovation des tunnels et c'est précisément l'option qu'ils ont recommandée.

Nous avons finalement opté pour un scénario où les travaux impliquant la fermeture du tunnel auront lieu durant les vacances scolaires et pendant la nuit, entre 22h et 6h. Il n'y aura donc pas de fermeture complète du tunnel.

L'option la plus logique au départ semblait celle d'alterner la circulation sur un seul pertuis, avec entrée le matin et sortie le soir, mais l'impact sur la mobilité - entrées, sorties, changements,

Brussel. We laten momenteel bestuderen in welke staat die zich bevinden. De resultaten zullen volgend jaar beschikbaar zijn, maar ik vrees dat nog meer tunnels aan een renovatie toe zullen zijn. De volgende tien tot vijftien jaar zullen er voortdurend tunnels moeten worden gerenoveerd. Dat is nu eenmaal zo.

De Leopold II-tunnel blijft open. Brussel Mobiliteit, de politie en de brandweer zorgen voor de veiligheid, maar dat kost geld. In afwachting van de renovatie willen we elk risico vermijden. Daarom zal de tunnel bij elke melding van een incident worden gesloten, zodat we de nodige herstellingswerken kunnen laten uitvoeren.

De regering nam eveneens een beslissing over de mobiliteit. Studies over de invoering van de voetgangerszone in het stadscentrum, die geen grote impact heeft op de mobiliteit, werden bijgewerkt. De regering hakte de knoop door over de mobiliteit. De keuze werd in de aanbesteding opgenomen. De aannemer die de werken uitvoert, krijgt de mogelijkheid biedt om andere voorstellen te doen, maar hij moet nadelige gevolgen voor de mobiliteit zoveel mogelijk beperken.

Mijn kabinetschef haalde het idee daarvoor bij de Rijkswaterstaat in Nederland, die zeer veel ervaring heeft met de renovatie van de tunnels.

We kozen ervoor om de tunnel alleen tijdens de schoolvakanties en 's nachts tussen 22 uur en 6 uur te sluiten. De tunnel zal dus niet voortdurend gesloten zijn.

Aanvankelijk leek het logisch om al het verkeer door één tunnelkoker te sturen, 's ochtends in de richting van Brussel, 's avonds naar de Rand. De impact op de mobiliteit zou echter te groot zijn geweest.

We willen een plan opstellen om de hinder zo veel mogelijk te beperken. Volgens de Nederlandse Rijkswaterstaat kan dat echter alleen op een doeltreffende manier wanneer duidelijk is welke aannemer de werken zal uitvoeren en we met hem kunnen overleggen. Dat neemt niet weg dat we het plan al kunnen voorbereiden en nagaan welke maatregelen we in theorie kunnen nemen.

Vanochtend openen we samen met federaal minister Galant twee nieuwe Brusselse treinhalthes.

fermeture... - était trop important. Nous avons donc opté pour le scénario affectant le moins la mobilité. Certains exemples à l'étranger valident l'idée de ne pas fermer le tunnel la journée et c'est le scénario de base que nous voudrions suivre.

Nous avons décidé de rédiger un plan pour réduire au maximum les nuisances. Le "Rijkswaterstaat" a souligné que celui-ci ne pouvait être élaboré valablement sans connaître l'entrepreneur et en discuter avec lui. Nous pouvons néanmoins préparer ce plan dans les mois qui viennent, avec De Lijn, la SNCB et les autres intéressés, pour analyser les mesures que nous pourrions théoriquement adopter. Mais la véritable élaboration du plan nécessite la collaboration de l'entrepreneur qui sera désigné.

Ce matin, nous avons inauguré avec la ministre Galant deux nouveaux arrêts ferroviaires à Bruxelles : Gerموir et Tour & Taxis. Mme Galant a confirmé à nouveau que l'offre du réseau S à Bruxelles sera accrue en 2017, voire 2018, ainsi que les alternatives. Nous allons y travailler avec De Lijn et les autres acteurs concernés.

Sur les questions relatives au financement, le gouvernement a confirmé sa volonté de travailler sous la forme d'un partenariat public-privé (PPP). Le gouvernement précédent avait choisi le contrat Design, Build, Finance, Maintain (DBFM). Nous nous sommes demandé si ce projet devait être un DBFM ou plutôt un contrat Design, Build, Maintain (DBM), dont le financement diffère. Le gouvernement a quand même choisi une option déconsolidée. Ceux qui connaissent les règles européennes savent que dans ce cas, le risque doit être assumé par le partenaire privé. Une méthodologie doit être définie à cet égard.

Le dossier du tunnel Léopold II est très complexe et très coûteux. Le respect du calendrier est très important, ainsi que la qualité de la rénovation. Pour toutes ces raisons, nous avons privilégié un PPP, compte tenu de l'expérience du secteur privé dans la gestion des risques.

Le gouvernement a fixé le budget le 3 décembre et M. Delva avait déposé sa question avant cette date. Le gouvernement n'a pas communiqué sur ce sujet, étant donné que je comptais répondre à M. Delva en commission la semaine passée. La maladie m'en a malheureusement empêché. Il est dommage que

De minister bevestigde dat het aanbod van het Brusselse voorstadsnet in 2017 en 2018 wordt uitgebreid. Daarnaast werken we samen met De Lijn en andere betrokkenen aan alternatieven.

Voor de financiering wil de regering een publiek-private samenwerking (PPS) aangaan. De vorige regering koos voor een contract van het type Design, Build, Finance, Maintain (DBFM-contract). Wij hebben ons afgevraagd of we niet beter voor een overeenkomst van het type Design, Build, Maintain (DBM-contract) kiezen, met een andere financiering. Uiteindelijk koos deze regering ervoor dat de financiering niet op de Brusselse begroting mocht wegen. De Europese regelgeving bepaalt in een dergelijk geval dat de privépartner het financiële risico op zich moet nemen.

In het complexe, dure dossier van de Leopold II-tunnel is het belangrijk dat de renovatie volgens plan en op een behoorlijke manier verloopt.

De regering legde op 3 december het budget vast. De interpellatie van de heer Delva dateert nog van daarvoor. Jammer genoeg kon ik ze vorige week wegens ziekte nog niet beantwoorden en is de informatie ondertussen uitgelekt.

De onderhandelingen lopen nog, dus kan ik u alleen indicatieve cijfers geven. De kosten voor de renovatie van de tunnel zelf worden op 150 miljoen euro geschat, en niet op 650 miljoen of meer, zoals sommigen beweren. Over dertig jaar zou de totale kostprijs wel 650 of 675 miljoen euro bedragen met een DBFM-contract, als we rekening houden met de inflatie en de jaarlijkse onderhoudskosten. Als het gewest in dat kader 150 miljoen euro van zijn eigen middelen zou uitgeven, moet het ook voor het onderhoud instaan. Overigens hebben we dat geld niet.

Wie cijfers wil vergelijken, mag dat niet ondoordacht doen.

Dankzij de PPS zal de tunnel over dertig jaar nog in perfecte staat zijn en is een nieuwe renovatie op dat moment niet nodig. Uiteraard moeten we ons de vraag stellen of we de Leopold II-tunnel niet kunnen afschaffen, maar als we hem behouden, kunnen we in de toekomst ook de Leopold II-laan bovengronds opnieuw inrichten. Ik ben ervan overtuigd dat het wegverkeer in Brussel over

l'information ait percolé entre-temps. Le journaliste a écrit que je me refusais à communiquer, ce qui est exact puisque je voulais présenter le budget en commission.

Les chiffres que je vais vous donner sont indicatifs puisque nous sommes en phase de négociation. La rénovation proprement dite du tunnel est estimée à 150 millions d'euros, là où certains avancent des chiffres de 650 ou 675 millions d'euros. De tels chiffres correspondent au coût sur une période de trente ans. Il faut tenir compte de l'inflation et de la dévaluation de l'argent sur une telle période, dans le cadre d'un DBFM, qui inclut le coût annuel pour la maintenance. Si la Région dépensait 150 millions d'euros sur ses propres fonds - somme qu'elle ne possède pas -, elle devrait aussi financer la maintenance.

Il faut donc être très prudent quand on compare les chiffres.

Opter pour un PPP signifie que, dans trente ans, nous aurons encore un tunnel en parfait état, au lieu de devoir le rénover comme cela s'impose aujourd'hui. Cela amène évidemment la question plus fondamentale qui était posée tout à l'heure. Mais, à ce moment, on pourrait aussi réaménager complètement différemment le boulevard Léopold II en surface, puisqu'avec le tunnel, le flux en surface serait réduit, ouvrant la possibilité d'une zone verte dans la commune de Molenbeek, qui en manque. Si, d'ici quinze ou vingt ans, le besoin de capacité routière diminue à Bruxelles, ce dont je suis fondamentalement convaincu, nous pourrions prendre l'option d'un réaménagement vert en surface.

Bizarrement, personne parmi vous n'a évoqué le problème des infiltrations d'eau dans le tunnel, dont l'origine n'est pas claire. L'inconvénient de ce type de problème est que la source de l'infiltration peut se situer des centaines de mètres plus loin.

Toute la superficie est actuellement sondée, ce qui prendra encore quelques semaines. Ceci nous permettra de déterminer s'il y a un vrai problème d'infiltration d'eau, mais aussi de quel type d'eau il s'agit : eau de pluie, eau du canal, eau mélangée à du sel ? Dans ce dernier cas de figure, elle attaquerait le béton du tunnel. J'ai donc donné à Bruxelles Mobilité l'instruction d'examiner minutieusement le problème, car un problème

vijftien tot twintig jaar zal zijn afgenomen. Als het autoverkeer dan grotendeels door de tunnel gaat, kunnen we een nieuwe groene zone aanleggen in Molenbeek, waar een tekort aan groen is.

Vreemd genoeg vroeg niemand naar de lekken in de tunnel. Het is niet duidelijk waar het vocht vandaan komt, de bron van het probleem kan honderden meters verderop liggen.

Het onderzoek zal nog enkele weken in beslag nemen en moet uitwijzen of er inderdaad een lek is en om wat voor water het gaat. Als er zout in het water zit, tast dat het beton van de tunnel aan. Ik gaf Brussel Mobiliteit de opdracht om het probleem nauwgezet te onderzoeken. Als er een lek is, moet de tunnel waterdicht worden gemaakt.

De werken om de metrotunnel onder de centrale lanen waterdicht te maken, zullen acht tot negen miljoen euro kosten. Op het Rogierplein werden al gelijkaardige werken uitgevoerd, maar jammer genoeg is er daar nog steeds een vochtprobleem.

(Opmerkingen)

Als blijkt dat we nog meer werken moeten uitvoeren om de Leopold II-tunnel waterdicht te maken, zal dat nog 30 miljoen euro extra kosten, bovenop de kostprijs van 150 miljoen euro voor de renovatie. Als we die extra werken moeten uitvoeren, moeten we ons ook buigen over de heraanleg van de Leopold II-laan. Om lekken aan te pakken, moet immers het wegdek worden weggehaald, anders kan de aannemer niet aan het plafond van de tunnel werken.

We moeten grondig nadenken over de Brusselse tunnels. Alle Brusselse tunnels zijn dertig tot veertig jaar oud en zullen vroeg of laat slijtage vertonen.

We willen tegen de lente van 2016 klaar zijn met ons plan, dat ons een beeld moet geven van de toestand in elke tunnel. Daar kunnen we onze maatregelen op afstemmen. Het staat vast dat de Leopold II-tunnel gerenoveerd moet worden.

Samen met minister Vanhengel en in overleg met instanties binnen en buiten het gewest zal ik een plan opstellen voor de gedeconsolideerde financiering van de werken.

d'infiltration d'eau impliquerait des travaux d'étanchéité sur l'ensemble du tunnel Léopold II.

C'est aussi le cas sur les boulevards centraux, où la rénovation de l'étanchéité du métro coûtera entre huit et neuf millions d'euros. Lors des travaux de rénovation de la place Rogier, j'ai pris la décision de refaire l'étanchéité de la place. Des problèmes d'infiltration subsistent malheureusement sur le côté de la place.

(Remarques)

S'il s'avère qu'il y a un problème d'étanchéité du tunnel, il faudra probablement investir 30 millions d'euros supplémentaires. Au total, cela représenterait donc une somme de 150 millions d'euros pour le tunnel à proprement parler et de 30 millions supplémentaires pour l'étanchéité.

À ce moment-là, se pose inévitablement la question de savoir comment refaire la surface de tout le boulevard Léopold II, car remédier aux problèmes d'étanchéité implique de retirer le revêtement du sol pour atteindre le plafond du tunnel et tout refaire.

Ce type de questions nécessite une analyse en profondeur. Au-delà du tunnel Léopold II, la question se posera tôt ou tard pour l'ensemble des tunnels bruxellois, dont la construction date d'il y a trente ou quarante ans.

Pour l'heure, nous travaillons à l'achèvement du plan pour le printemps 2016, ce qui nous permettra d'avoir une vue globale de l'état des tunnels et des mesures à prendre en conséquence à Bruxelles. Il est évident que le tunnel Léopold II doit être refait.

Le gouvernement a décidé de confier l'élaboration du schéma de déconsolidation au ministre du Budget, M. Guy Vanhengel, et à moi-même. Pour ce faire, nous travaillerons avec des groupes internes et externes à la Région.

Nous ne voulons pas exclure la possibilité du Plan Juncker, avec la Banque européenne d'investissement (BEI). La question du financement par le secteur privé ou la Région se pose également, même dans le cadre d'un PPP.

La situation devrait se clarifier dans les semaines et les mois à venir, compte tenu également du

We sluiten de mogelijkheid niet uit om een beroep te doen op het Europese investeringsplan van Juncker, met financiering van de Europese Investeringsbank (EIB). Zelfs in het kader van een PPS moeten er nog knopen worden doorgemaakt over de financiële bijdrage van het Brussels Gewest en van de privépartners.

De Europese regels in verband met publiek-private samenwerkingen zijn strenger geworden. De komende maanden zullen we meer duidelijkheid krijgen.

In afwachting daarvan bereidt Brussel Mobiliteit een volledig en technisch bestek voor waarin rekening wordt gehouden met de doelstellingen inzake mobiliteit. Op basis daarvan bepalen we de financieringsmethode.

Als we voor een gedeconsolideerde financiering kiezen, gaat het om een jaarlijks bedrag van 22 miljoen euro over dertig jaar, tenminste als we de inflatie buiten beschouwing laten. Dat kunnen we gemakkelijker betalen dan wanneer er 150 miljoen in één keer moet worden neergeteld.

Er staat de gewestelijke diensten de komende maanden nog heel wat werk te wachten bij het beheer van dit complexe dossier.

We komen hier nog op terug. Ik zal dit dossier in elk geval niet laten aanslepen in de hoop dat de volgende regering met een oplossing komt.

durcissement des règles européennes en la matière.

En attendant, Bruxelles Mobilité va préparer un cahier des charges complet et technique, reprenant les différents objectifs de mobilité, sur la base duquel la méthode de financement sera fixée.

L'option d'un scénario déconsolidé représente un montant annuel de 22 millions d'euros, sur une période de trente ans, sans tenir compte de l'inflation. Je rappelle que ces chiffres sont indicatifs. Cette somme semble plus facile à gérer qu'une dépense ponctuelle de 150 ou 180 millions d'euros.

Pour conclure, il reste un travail considérable à accomplir dans les prochains mois. Celui-ci impliquera la consolidation de la capacité de l'administration régionale à gérer ce dossier complexe, au niveau de Bruxelles Mobilité, de Bruxelles Finances et Budget et de la Direction de l'Urbanisme. Nous n'avons pas d'autre choix.

Nous reviendrons certainement sur ce dossier dans les mois et les années à venir. Une chose est sûre : je ne laisserai pas traîner celui-ci en espérant que le prochain gouvernement le résolve.

Mme Céline Delforge (Ecolo).- Ce n'est pas gentil pour Mme Grouwels.

M. Pascal Smet, ministre.- Je ne parle pas du passé.

(Remarques)

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

M. Paul Delva (CD&V) *(en néerlandais).*- *J'apprécie que vous ayez réservé la primeur de la décision du gouvernement à cette commission.*

Vous dites que ce projet sera le précurseur d'une série de projets de tunnels. Je vous remercie d'avoir clarifié la situation.

Le tunnel sera rénové et les travaux n'auront lieu que la nuit et pendant les vacances scolaires. Vous

Mevrouw Céline Delforge (Ecolo) *(in het Frans).*- *U bent niet erg aardig voor voormalig minister Grouwels.*

De heer Pascal Smet, minister *(in het Frans).*- *Ik wil het niet over het verleden hebben.*

(Opmerkingen)

De voorzitter.- De heer Delva heeft het woord.

De heer Paul Delva (CD&V).- Ik apprecieer dat u de primeur over een beslissing die de regering elf dagen geleden genomen heeft, voor deze commissie voorbehoudt. Dat is de juiste werkwijze, ook al zijn er lekken geweest.

U zegt dat dit project een voorloper is voor een reeks andere tunnelprojecten die zullen volgen. In die zin staan we aan het begin van een traject en niet aan het eindpunt. Het is goed dat u daarover

avez fourni un chiffre indicatif quant à la rénovation et aux frais récurrents liés à l'entretien du tunnel pendant trente ans.

Je comprends pourquoi vous optez pour un financement au moyen d'une déconsolidation. Il est en effet plus intelligent de payer 22 millions d'euros sur trente ans que toute la somme en une fois. Le gouvernement doit cependant veiller à ne pas procéder de la sorte dans trop de dossiers.

Vous n'avez pas répondu à certaines questions, dont celle de la date de début des travaux. Les médias parlent de 2017. Pouvez-vous confirmer cette échéance ?

Même si la durée des travaux dépendra en partie de l'adjudicataire, vous devez bien avoir une idée. À quoi devons-nous nous attendre ?

L'idée d'un péage est-elle née de l'imagination d'un journaliste ou le gouvernement a-t-il effectivement envisagé cette option ? La soutenez-vous ? Comment veillerez-vous à ce qu'il ne s'applique qu'aux seuls non-Bruxellois ?

Voulez-vous faire payer simultanément une taxe kilométrique et un péage pour le tunnel aux usagers de la route ? Le CD&V préconise plutôt l'introduction rapide d'une taxe kilométrique. Comptez-vous combiner les deux ?

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

M. Pascal Smet, ministre (en néerlandais).- *La durée des travaux dépendra de l'entrepreneur retenu et de l'application ou non du scénario de*

klaarheid scheidt.

U bent over een aantal zaken heel duidelijk geweest. De tunnel wordt gerenoveerd en de werken vinden alleen 's nachts en tijdens de schoolvakanties plaats, niet overdag of tijdens het weekend. U hebt een indicatief cijfer gegeven voor het budget voor de renovatie en voor de recurrente kosten verbonden aan het onderhoud van de tunnel gedurende dertig jaar.

Ik begrijp waarom u kiest voor een financiering via een deconsolidatie. Het klopt dat het veel bevattelijker is om 22 miljoen euro over dertig jaar te betalen dan de volledige som in een keer. De regering moet echter opletten dat ze een dergelijke keuze niet in te veel dossiers maakt, want dan blijft ze in hetzelfde bedje ziek.

Op een aantal vragen hebt u geen antwoord gegeven. Ik begrijp dat u zich niet kunt vastpinnen op een datum, maar hebt u een idee wanneer de werken daadwerkelijk van start zullen gaan? In de media is er sprake van 2017. Dat lijkt me bijzonder optimistisch.

U wilt de tunnel niet volledig afsluiten en de werken zullen 's nachts en tijdens de schoolvakanties worden uitgevoerd. Hoelang zullen de werken duren? De aannemer die de opdracht krijgt toegewezen, speelt weliswaar een rol, maar u moet toch al een idee hebben van hoeveel tijd het project ongeveer in beslag zal nemen.

Is het idee om een tunneltol te heffen aan de fantasie van een journalist ontsproten, of heeft de regering die optie daadwerkelijk besproken? Staat u er zelf achter? Hoe zult u ervoor zorgen dat de tol enkel geldt voor wie van buiten Brussel komt?

Wilt u weggebruikers tegelijkertijd een kilometerheffing en een tunneltol laten betalen? De CD&V is een groot voorstander van de kilometerheffing en vindt dat we daar snel werk van moeten maken. Is het uw bedoeling om de twee heffingen te combineren?

De voorzitter.- De heer Smet heeft het woord.

De heer Pascal Smet, minister.- De duur van de werken is afhankelijk van welke aannemer ze zal uitvoeren en of die het gewestelijke

mobilité régional.

Si les travaux se déroulent uniquement le soir et pendant les vacances scolaires, le chantier durera au moins trois ans.

Nous espérons pouvoir commencer les travaux en 2018, mais cette date dépend également des négociations en cours.

Nous n'avons encore rien décidé quant à un péage, même si cette option a été évoquée. Si nous voulons déconsolider le tunnel, nous devons faire porter le risque au partenaire privé, ce qui est notamment possible en faisant payer les usagers. Dans ce cas, tout automobiliste empruntant le tunnel devrait payer, quel que soit son domicile.

Nous devons également tenir compte du surcroît de trafic dans les quartiers environnants, qui sera déterminé en partie par le prix du péage. Selon les spécialistes, les usagers seront prêts à payer s'il y a une contrepartie qui, en l'occurrence, sera de pouvoir utiliser un tunnel sûr et bien entretenu. Les associations d'automobilistes jugent également qu'il ne faut pas balayer d'emblée l'idée d'un péage.

- L'incident est clos.

mobilititeitsscenario volgt of zelf met een ander scenario komt.

We gaan er echter van uit dat als de werken alleen 's avonds en tijdens schoolvakanties worden uitgevoerd, het minstens drie jaar zal duren om de hele tunnel te renoveren.

We hopen in 2018 met de werken te kunnen starten, als alles goed gaat. De startdatum is echter ook afhankelijk van de lopende onderhandelingen.

Over een tolheffing hebben we nog niets beslist, al is die optie wel ter sprake gekomen. Als we de tunnel willen deconsolideren, moeten we het risico bij de privépartner leggen. Dat is onder meer mogelijk door de gebruikers te laten betalen. In dat geval moet iedereen die door de tunnel wil, betalen. Discriminatie op basis van de woonplaats is uitgesloten.

Daarbij moeten we ook rekening houden met mogelijk sluipverkeer in de omliggende wijken. Het juiste bedrag van de tol speelt een grote rol. Alle specialisten stellen dat weggebruikers best bereid zijn om te betalen als daar wat tegenover staat. In dit geval is dat het gebruik van een goed onderhouden, veilige tunnel. Ook automobilistenverenigingen vinden dat we het idee om tol te heffen niet meteen van de tafel moeten vegen.

We namen over de tolheffing nog geen beslissing, maar we zijn het er wel over eens dat die optie de deconsolidatie zou vereenvoudigen.

- Het incident is gesloten.
